

Таблица 4 – Корреспонденция счетов по учету обязательств с применением резервов под обязательственные риски на примере условной организации А

Содержание хозяйственной операции	Дт	Кт	Сумма, бел.руб.
1	2	3	4
Январь 2012 г.			
Заключен договор с организацией Б на выполнение монтажных работ административного здания	62	90-1	23 000 000
Создан резерв под обязательственные риски по заключенному договору с организацией Б	91-4	64	2 300 000
Начислен НДС по реализованной продукции	90-2	68	3 833 333
Отражена себестоимость реализованной продукции	90-4	43	15 000 000
Отражены управленческие расходы	90-5	26	2 560 000
Прибыль от текущей деятельности	90-9	99	1 606 667
Март 2012 г.			
Признание задолженности организации Б сомнительной	74-1	62	23 000 000
Увеличен резерв под обязательственные риски по дебиторской задолженности организации Б	91-4	64	2 300 000
Июнь 2012 г.			
Погашена задолженность организацией Б	51	74-1	23 000 000
Неизрасходованная сумма резерва под обязательственные риски по данному договору присоединена к прибыли организации А	64	91-1	4 600 000

Источник: собственная разработка.

Отметим, что суммы прибыли, направляемые на формирование резервов под обязательственные риски, не будут освобождаться от налогообложения.

В связи с тем, что автором предлагается ввести новые счета бухгалтерского учета, необходимо внести изменения в бухгалтерскую отчетность, а в частности в бухгалтерский баланс. Автор работы предлагает в бухгалтерский баланс ввести следующие изменения:

В активе баланса в разделе II «Краткосрочные активы» ввести строку 251 «Рисковая дебиторская задолженность».

В V разделе бухгалтерского баланса «Краткосрочные обязательства» ввести дополнительную строку 639 «Рисковая кредиторская задолженность» и строку 680 «Резервы под обязательственные риски».

Список цитированных источников

1. Парфенова, Т. Системный подход при обеспечении финансовой безопасности компании. [Электрон. ресурс] – Режим доступа: http://bankrotstvo.do.am/news/sistemnyj_podkhod_pri_obespechenii_finansovoj_bezopasnosti_kompanii/ / 2011-05-13-39. – Дата доступа: 29.11.2011 г.

2. Горвая, С.С. Учет обязательственных рисков в целях обеспечения финансовой безопасности организации. / С.С. Горвая // Актуальные проблемы бухгалтерского учета, анализа, аудита и контроля в условиях открытой экономики: материалы Международной научно-практической конференции, посвященной 70-летию известного ученого в области бухгалтерского учета и аудита М.Шобекова, Душанбе, 6-7 июля 2012 г. / ОИГБА РТ; под ред. А. Х. Менгниева и А.А. Мирзоалиева. – Душанбе, 2012. – 325 с.

УДК 330.34

Макаревич Е.В.

Научный руководитель: к.э.н., доцент Зазерская В.В.

Брестский государственный технический университет, г. Брест

РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Транспорт и логистика, наряду с системами связи и телекоммуникаций, образуют кровеносную систему современной экономики. Особенно важна эта отрасль для Республики Беларусь, имеющей открытую экономику и выгодное географическое положение на перекрестке важнейших транспортных коридоров.

Однако для этого необходимо развитие транспортно-логистической системы внутри страны, а также ее включение в международную транспортно-логистическую систему.

В связи с этим целью нашего исследования является определение логистического потенциала и разработка практических рекомендаций по развитию транспортно-логистической системы страны.

Для достижения цели поставлены следующие задачи:

- оценка развития транспортной системы и логистических услуг в Беларуси;
- изучение подходов формирования и развития транспортно-логистических систем;
- выявление факторов, оказывающих влияние на логистический потенциал региона;
- разработка методики оценки транспортно-логистического потенциала, направленной на определение логистических возможностей страны;
- оценка возможности формирования региональной транспортно-логистической системы на примере страны.

Объект исследования – транспортно-логистическая система Республики Беларусь. Предметом исследования является методика формирования многоуровневой интегрированной транспортно-логистической системы и обоснование эффективности ее функционирования и развития.

Значимость логистики – это:

➤ Во-первых, интегрированный инструментарий логистики, позволяет комплексно решать проблемы организации движения материальных потоков от мест их происхождения до мест применения.

➤ Во-вторых, логистика создает условия для снятия противоречий между различными отраслями и видами деятельности в сфере дорожного хозяйства, так как предполагает взаимодействие экономических интересов всех участников логистических цепей и систем.

➤ В-третьих, логистика обладает мощным ресурсосберегающим потенциалом.

Транспортная инфраструктура Беларуси представлена широкой сетью автомобильных, железных, воздушных дорог.

Социально-экономическое положение страны отражается на объемах перевозок грузов и грузообороте. За последние годы наблюдается рост объемов перевозок грузов и грузооборота практически по всем видам транспорта.

Перевозки грузов автомобильным транспортом в прошлом году составили 116,4 млн.т, или 105,9% к уровню 2010 года. Перевозки грузов железнодорожным транспортом увеличились на 9% до 152,6 млн.т. Грузооборот транспорта за указанный период составил 66,2 млрд. тонно-километров, что на 6,1% больше, чем в 2010 году.

Для дальнейшего исследования представляется интересным сравнить логистическую систему Республики Беларусь и некоторых других стран. Сравнение проходило по таким признакам, как координирующие органы, форма собственности, характеристика транспорта, протяжённость авто- и ж/д дорог, процент в общей сумме дохода бюджета. Сравнение показало, что мы в незначительной мере используем логистический потенциал по сравнению с другими странами.

Таким образом, для достижения мировых результатов необходима разработка, организация и реализация рациональных схем товародвижения на территории республики и других государств на основе организации единого технологического и информационного процесса.

Выявлено, что перспективы развития транспортной составляющей белорусского рынка логистических услуг в определяющей степени зависят от следующих факторов: наличие крупных транспортных узлов; наличие транспортных предприятий, станций, портов; структура грузопотоков; интенсивность грузопотоков; соответствие республиканских и региональных органов власти в области транспорта и логистики мировым тенденциям; уровень логистического сервиса и др.

На основе анализа указанных факторов были систематизированы показатели логистического потенциала по блокам – дорожное хозяйство, грузооборот, институциональные факторы, инфраструктура.

Выявлены основные показатели:

- Протяженность дорог, общая.
- Протяженность дорог с твёрдым покрытием.
- Наличие грузовых транспортных средств у предприятий.
- Протяжённость ж/д путей.
- Средняя дальность перевозки 1т груза.
- Грузооборот ж/д транспорта.
- Грузооборот автотранспорта.
- Объём груза, перевезённого ж/д транспортом.
- Объём груза, перевезённого автотранспортом.
- Объём транзита.
- Количество организаций транспорта.
- Время на экспорт.
- Стоимость экспорта (\$ за контейнер).
- Стоимость импорта (\$ за контейнер).
- Время на импорт.
- Гостиницы.
- Станции технического обслуживания.
- Автозаправки.
- Объекты общественного питания.

Выбор показателей для расчета логистического потенциала нами был произведен с помощью корреляционного анализа. Рассчитали коэффициент корреляции по формуле

$$r = \frac{\sum xy - \frac{\sum x \cdot \sum y}{n}}{\sqrt{\left[\sum x^2 - \frac{(\sum x)^2}{n} \right] \cdot \left[\sum y^2 - \frac{(\sum y)^2}{n} \right]}}$$

с помощью которого определили тесноту связи показателей с результирующим – валовая добавленная стоимость. Так отобрали показатели, имеющие наиболее тесную связь.

Логистический потенциал – это способность реализовывать логистические функции и операции с максимально возможным конечным результатом и минимальными необходимыми затратами.

Расчёт логистического потенциала предлагаем производить по формуле:

$$ЛП = \sqrt[n]{\prod J}$$

где n – количество темпов роста,

J – темп роста по каждому показателю, раскрывающий составляющие – дорожное хозяйство, грузооборот, инфраструктура, институциональные факторы.

Далее произвели расчёт логистического потенциала за 4 года (2008-2011 гг.) и сравнили полученные показатели.

На потенциал повлияли, конечно, мировой кризис, начавшийся в 2009 г., снижение потенциала дорожного хозяйства, грузооборота. В настоящее время этот уровень развития не удовлетворяет потребности экономики.

Проанализировав тенденцию, были выявлены факторы, препятствующие эффективному функционированию логистики в РБ:

- Низкая пропускная способность.
- Отсутствие прямого доступа к морскому транспорту.
- Неэффективная система резервирования вагонов.
- Недостаточность консолидированных перевозок.
- Низкая интенсивность грузопотоков.
- Таможенное оформление импортных поставок, в основном в бумажной форме с постепенным внедрением электронного декларирования.

• Невысокий уровень логистического сервиса.

• Техническая сертификация товаров, контроль.

Рекомендации по развитию логистического потенциала региона:

▪ Необходимо создать территориальные транспортно-логистические центры общего пользования.

▪ Привлечение инвесторов для строительства транспортно-логистических центров общего пользования.

▪ Необходимо размещение ТЛЦ в первую очередь в свободных экономических зонах "Минск", "Брест", "Витебск", "Гомель-Ратон", "Гродноинвест".

▪ На территории ТЛЦ необходимо создать соответствующие условия для оказания банковских, почтовых, гостиничных, бытовых услуг и технического сервиса транспортных средств.

Транспортно-логистические центры могут осваивать:

✓ не охваченные в настоящее время транспортно-логистическим обслуживанием экспортно-импортные грузы, предъявляемые для перевозки небольшими партиями;

✓ транзитные грузопотоки, которые тяготеют к терминальной обработке на территории республики и перевалке с автомобильного транспорта на железнодорожный транспорт и наоборот;

✓ контейнерные грузы.

Так, при достаточно эффективной работе логистических центров суммарный объем работы центров общего пользования может составить 25-30 млн. тонн грузов в год.

УДК 657.6.012.16.003.12

Резанович В.В.

Научный руководитель: доцент кафедры БУАиА Сенокосова О.В.

Брестский государственный технический университет, г. Брест

МЕТОДИКА ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОНТРОЛЬНЫХ (НАДЗОРНЫХ) ОРГАНОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Оценить эффективность контрольных органов достаточно сложно в силу отсутствия определенных критериев оценки их работы в нормативно-правовых актах РБ. В связи с этим автором была разработана методика оценки эффективности контрольной деятельности, основанная на применении четырех групп показателей и понижающих факторов в виде анкетирования. Все коэффициенты, входящие в ту или иную группу, рассчитываются в динамике.

Первая группа коэффициентов – результативность (Р), которая позволяет оценить результативность работы контрольного органа в целом.

Результативность включает в себя следующие показатели:

1. Коэффициент динамики количества проверок ($K_{дкп}$) – определяется как отношение количества проведенных проверок прошлого и отчетного годов.

2. Коэффициент динамики количества повторно выявленных нарушений в ходе проверок ($K_{дпвн}$) – определяется как отношение количества повторно выявленных нарушений прошлого и отчетного периодов.

Результативность работы контрольного органа будет повышаться, если количество проверок и повторно выявленных нарушений с каждым годом будут иметь тенденцию к снижению.

3. Коэффициент выявляемости ($K_{выявл.}$):

$$K_{\text{выявл.}} = \frac{\text{Взыскано, восстановлено в бюджет денежных средств}}{\text{Численность сотрудников}} \quad (1)$$