

Проведенный анализ объемов экспорта и импорта основных видов продукции Республики Беларусь позволяет определить место страны в международных сложных производственно-транспортных системах, как производителя комплектующих изделий и конечной готовой продукции. Указанное расположение определяется наличием в Республике Беларусь ряда крупных промышленных предприятий («Химволокно», «Балшина», «МАЗ», «БМЗ», «НПЗ», «Гомсельмаш» и других), для обеспечения стабильной работы которых требуются регулярные поставки природного сырья и ресурсов. Внутренний рынок не способен обеспечить полную реализацию продукции крупных промышленных предприятий страны, что и определяет структуру белорусского импорта.

Поддержание конкурентоспособности отечественной продукции на зарубежных рынках должно обеспечиваться реальной оценкой места и роли того или иного предприятия в сложных логистических производственно-транспортных системах, внедрением принципов логистики при продвижении продукции к рынкам сбыта, применением эффективных логистических схем доставки.

В современных условиях возникает потребность в оказании эффективных международных транспортных услуг, связанных с перемещением материальных ресурсов и товаров. Эффективные логистические схемы доставки грузов с участием одного или нескольких видов транспорта должны формировать конкурентоспособную и эффективную транспортно-логистическую систему страны, которая будет привлекать международные транспортные потоки и увеличивать рост ВВП.

Формирование эффективных логистических схем доставки должно осуществляться в соответствии с верхними предельными тарифными ставками и сроками доставки грузов, которые определяются исходя из цен на рынке, объемов реализации продукции и продолжительности логистического цикла на ее производство и реализацию. В случае известных сроков доставки и тарифных ставок на одном из видов транспорта, представляется возможность путем приравнивания суммарных транспортно-логистических издержек логистических схем доставки построить функции безразличия и определить зоны применения схем доставки с использованием того или иного вида транспорта.

Эффективные логистические схемы доставки грузов с участием одного или нескольких видов транспорта, которыми представлен рынок транспортных услуг, должны формировать конкурентоспособную и эффективную транспортно-логистическую систему страны, которая будет привлекать международные транспортные потоки. Логистические схемы доставки должны быть эффективными и иметь минимальные транспортно-логистические издержки и логистический цикл транспортного обслуживания. При этом основными параметрами – характеристиками таких схем доставки являются верхние пределы тарифов и сроков доставки, а также уровни сохранности и сервисного обслуживания логистических потоков.

Определенные на основании мониторинга товарного рынка в его секторах верхний предел цены товара и его качество, объем спроса, период времени от момента заказа товара до его поставки (логистический цикл) дают возможность для конкретной сложной логистической производственно-транспортной системы установить потребность в материальных ресурсах на ее звеньях для производства определенной конечной готовой продукции. Для доставки данных материальных ресурсов между производителями и потребителями должны использоваться рациональные логистические цепи движения ресурсов.

УДК 331.2

РАЗВИТИЕ СБАЛАНСИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ОЦЕНКИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

О. В. ЛИПАТОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Т. П. ДУБИНА

Белорусская железная дорога, г. Витебск

В настоящее время, перспективным инструментом стратегического управления является сбалансированная система показателей (ССП), представляющая собой систему стратегического управления компанией на основе измерения и оценки ее эффективности по набору оптимально подо-

бранных показателей, отражающих все аспекты деятельности организации: финансовые, производственные, маркетинговые, инновационные, инвестиционные, управленческие и т. д.

ССП – это инструмент стратегического управления, который позволяет связать операционную деятельность компании с ее стратегией. Она отражает то равновесие, которое сохраняется между краткосрочными и долгосрочными целями, финансовыми и нефинансовыми показателями, основными и вспомогательными параметрами, а также внешними и внутренними факторами деятельности.

Своими истоками история создания СПП уходит в 1990 год, когда в США Институт Нолана Нортона предложил провести исследования в области разработки показателей деятельности организации будущего, так как существующие подходы к оценке деятельности организации неизбежно устаревали. В существующей системе оценки сосредоточенное внимание только на финансовых показателях не дает полной картины состояния предприятия, не позволяет построить точный прогноз его развития. Поэтому в Системе сбалансированных показателей необходимо использовать и нефинансовые показатели, которые должны не только дополнять финансовые показатели, но и приводиться в логической связи с ними. СПП позволяет проводить комплексный учет всех показателей и дополняет систему финансовых параметров уже свершившегося прошлого, при этом указывает, откуда берется рост доходов; какие клиенты его обеспечивают и почему; выявляет те ключевые бизнес-процессы, на совершенствовании которых должна сосредоточиться компания, чтобы как можно лучше донести свое уникальное предложение до потребителя; помогает направить инвестиции и сориентировать в этом направлении работу с персоналом и т. д.

Структурная модель сбалансированной системы показателей в сфере логистической деятельности может претендовать на полноту только в том случае, если в ней содержатся ответы на вопросы, касающиеся разных сфер деятельности компании. СПП оценивает работу компании на основе четырех сбалансированных параметров: финансы, взаимоотношения с клиентами, внутренние бизнес-процессы, обучение и повышение квалификации персонала. При этом система рассматривает цели и стратегию компании в разрезе масштабной системы оценки ее деятельности, обеспечивая определенной методикой для создания системы стратегических критериев и системы управления. Основным упор в СПП делается на оценку достижения финансовых результатов, которая дополняется финансовыми показателями деятельности непосредственных исполнителей.

Для успешного осуществления логистической деятельности Система сбалансированных показателей должна базироваться на ряде основополагающих критериев:

- показатели эффективности должны трансформировать стратегию предприятия в краткосрочные задачи логистической деятельности;
- показатели эффективности должны отражать все ключевые аспекты деятельности компании;
- количество показателей эффективности должно быть минимальным;
- показатели эффективности и их процедуры расчета должны быть понятны сотрудникам компании.

Реализация этой модели предполагает проведение логистическими предприятиями мониторинга, в процессе которого необходимо установить:

- как оценивают потребители оказываемые логистические услуги;
- какими путями и средствами, за счет каких инноваций можно улучшить положение предприятий, чтобы оказываемые услуги были востребованы покупателями в дальнейшем;
- какие технологические процессы следует совершенствовать, какое новейшее оборудование необходимо внедрить, чтобы обеспечить конкурентоспособное положение услуг на целевых рынках;
- сколько и каких профессий необходимо подготовить и обучить, чтобы обеспечить процесс производства кадровым потенциалом для выпуска конкурентоспособной логистической продукции;
- как оценивают положение предприятий трудовые коллективы и общество с точки зрения их финансовой устойчивости.

Положительное решение этих вопросов можно получить, если цели предприятий «вывести» из стратегического планирования и «перевести» их в показатели системы управления. Единство механизма хозяйствования и логистики в рамках новой концепции состоит в том, что сбалансированные показатели, имея многоплановый характер, включают в себя, в том числе и связи между стратегическим и оперативным уровнями управления, прошлыми и будущими показателями, а также внутренними и внешними факторами деятельности логистических предприятий.

В системе логистической деятельности сбалансированная система показателей получает реализацию на уровне всего предприятия, затем, опускаясь сверху вниз в соответствии с существующей иерархической лестницей, доходит до конкретных исполнителей. В условиях углубляющихся рыночных отношений внедрение сбалансированных показателей не означает разработку новой стратегии развития логистических предприятий, а лишь реализацию уже существующей стратегии с отдельными элементами ее усовершенствования, которые посредством соответствующей систематизации способны внести коррективы в существующую систему управления.

УДК 657.22(476)

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА ДОЛГОСРОЧНЫХ АКТИВОВ В ОРГАНИЗАЦИЯХ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Д. П. МАРФОНОВА

Белорусская железная дорога, г. Могилев

Развитие отечественной экономики по пути рыночных преобразований, появление принципиально новых экономических отношений предопределяют интенсивное изменение хозяйственного законодательства и налогового права. В связи с совершенствованием законодательства Республики Беларусь на качественно новый уровень выходят операции, связанные с арендой долгосрочных материальных активов, доверительным управлением недвижимостью, управлением активами. Действующие учетные стандарты и правила не отражают всего многообразия хозяйственных процессов, происходящих в организациях в условиях тенденций появления новых экономических отношений и хозяйственных связей, совершенствования методов ведения предпринимательской деятельности. Среди учетных проблем, выдвинутых практикой перехода белорусской экономики на рыночные отношения, является проблема бухгалтерского учета земельных участков и прав на них как объектов учета долгосрочных материальных активов. Отечественная система бухгалтерского учета до настоящего времени практически полностью игнорировала земельные участки как экономическую категорию, имеющую стоимостную оценку. Новые экономические отношения предопределили необходимость исследования проблем бухгалтерского учета земельных участков и изучения трудов тех экономистов, во времена которых учет земель включался в общую систему бухгалтерского учета. Даная проблема особенно актуальна для организаций, входящих в состав Белорусской железной дороги, т.к. «земляное полотно», на котором проложены железнодорожные пути занимает большую часть земельных участков, принадлежащих железной дороге в целом. В странах с развитой рыночной экономикой земельные участки и расположенные на них здания как учетные объекты в составе долгосрочных материальных активов организации имеют форму функционирования не только в качестве объектов основных средств, но и инвестиционной собственности. В современном бухгалтерском учете Республики Беларусь вообще отсутствует такой объект учета, как инвестиционная собственность. Вместе с тем, в настоящее время в нашей экономике появляется возможность приобретения отделениями железной дороги объектов недвижимости с целью получения доходов через распределение (в виде процента, арендной платы) или доходов от прироста капитала. Это требует исследования вопросов бухгалтерской трактовки объектов инвестиционной собственности в организациях Белорусской железной дороги. В зависимости от целей приобретения земельные участки могут быть подразделены на участки, приобретаемые для использования в обычной хозяйственной (эксплуатационной) деятельности структурных подразделений железной дороги, и участки, приобретаемые для получения дохода от прироста стоимости капитала и сдачи в аренду. Такое подразделение земельных участков может иметь место только на уровне Управления Белорусской железной дороги, т.к. именно управление собирает всю конечную информацию по объектам, числящимся на балансе Белорусской железной дороги. В нормативной базе бухгалтерского учета Республики Беларусь земельные участки рассматриваются только как объекты основных средств. Возможность приобретения земельных участков с целью вложения свободных финансовых ресурсов