

До передачи оборудования подрядной строительной организации оно храниться за складах заказчика (застройщика), а расходы по его хранению, которые в зависимости от времени хранения могут составлять значительную величину, учитываются на собирательно-распределительном счете 26 «Общехозяйственные расходы» с последующим отнесением на себестоимость реализованных работ.

По нашему мнению, складские расходы организации-заказчика (застройщика), которые она несет по хранению оборудования, предназначенного к установке на возводимом объекте, до момента передачи подрядной строительной организации, должны включаться в стоимость данного оборудования. Аналитический учет в журнале-ордере № 10-С позволяет формировать достоверную информацию о фактических затратах на хранение оборудования.

Таким образом, при передаче оборудования подрядчику предлагаем составлять две бухгалтерские записи:

Дебет счета 07 «Оборудование к установке»

Кредит счета 26 «Общехозяйственные расходы» – на сумму расходов по хранению оборудования,

и

Дебет счета 08 «Вложения во внеоборотные активы»

Кредит счета 07 «Оборудование к установке» – на сумму фактической себестоимости оборудования, переданного для установки на строительном объекте.

Использование предлагаемой усовершенствованной методики бухгалтерского учета затрат на приобретение и хранение оборудования, требующего монтажа организациями-заказчиками (застройщиками) позволит повысить достоверность оценки инвестиционной деятельности строительных организаций и контроля за соблюдением сметной стоимости объектов строительства.

УДК 656.062

## СТРАТЕГИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

*А. Е. СТАНКЕВИЧ, А. А. ЕВСЮК*

*Белорусская железная дорога*

*И. А. ЕЛОВОЙ*

*Белорусский государственный университет транспорта*

За последние годы в странах СНГ достаточно интенсивно развивается на основе принципов и законов логистики транспортная и сбытовая инфраструктура. В перспективе должна быть создана взамен традиционной транспортной системы конкурентоспособная транспортно-логистическая система, позволяющая операторским (экспедиторским) компаниям формировать эффективные логистические схемы доставки с учетом конкурентоспособного производства и сбыта конечной готовой продукции. При этом операторские (экспедиторские) компании могут быть как отечественными, так и зарубежными.

В основу формирования транспортно-логистической системы Республики Беларусь должны быть положены эффективные внутриреспубликанские и международные логистические схемы доставки. Повысить конкурентоспособность таких схем возможно за счет расширения их разновидностей в зависимости от спроса на рынке транспортных услуг. Для этого предварительно требуется классифицировать потребителей транспортных услуг в зависимости от спроса на конкретные логистические схемы доставки грузов. При этом основное внимание должно уделяться логистическим схемам доставки при перевозке конечной готовой продукции в пределах сложных логистических транспортно-сбытовых систем, так как основная маржа прибыли зарабатывается на торговле, а не при производстве конечной готовой продукции.

Формируются логистические схемы доставки обычно на основе договоров с участвующими в них видами транспорта, которые являются хозяйствующими субъектами. Однако окончательный выбор логистической схемы доставки осуществляет оператор (экспедитор) интер / мультимодальной (смешанной) перевозки грузов. Рекомендации и информацию о параметрах логистической схемы доставки (тарифах, сроках доставки, уровнях сохранности и транспортно-экспедиционного обслуживания) можно получить в Центральном координирующем органе транспортно-логистической системы.

Реализация эффективных логистических схем доставки во внутриреспубликанском и международном видах сообщения требует реструктуризации транспортной системы государства. В частности, на железнодорожном транспорте – создание операторских компаний по опыту стран СНГ и в дальнейшем создание на их основе современных операторов интер / мультимодальных (смешанных) перевозок грузов. Это позволит гармонизированно развивать транспортно-логистическую инфраструктуру Беларуси во взаимодействии с аналогичными инфраструктурами соседних государств и отдельных экономических образований (ЕС, СНГ и т. п.), в том числе с привлечением иностранных инвесторов.

Применение эффективных логистических схем доставки возможно при наличии транспортно-логистических центров с оптимальной инфраструктурой, включающей современные информационно-управляющие системы. Создаваемые транспортно-логистические центры на территории Республики Беларусь должны пользоваться преференциями свободных экономических зон. Они могут создаваться в форме совместных предприятий с капиталом не только отечественных, но и иностранных инвесторов. Возможно также государственно-частное партнерство. В то же время целесообразно, чтобы использовалась инфраструктура и перевозочные средства отечественных транспортно-логистических центров, так как в таком случае в цене платежей за транспортные услуги будет зарплата наших работников и налоги будут платиться в наш бюджет, а прибыль оставаться у белорусских резидентов. В конечном итоге клиенты перевозчиков будут пользоваться транспортными услугами тех субъектов хозяйствования, где соответствие критерию «цена – качество» будет оптимальным и в целом повышается конкурентоспособность логистических схем доставки грузов и маржа прибыли у клиентов за счет транспортной составляющей в цене продукции.

Главная цель создания сети транспортно-логистических центров – привлечение дополнительных грузопотоков внешнеторговых грузов за счет формирования конкурентоспособных логистических схем доставки, в том числе пролегающих через территорию Республики Беларусь. Следует указать, что удобное географическое расположение территории Республики Беларусь позволяет приблизить транспортно-логистические центры к границам стран Западной Европы и тем самым осуществлять концентрацию или распределение грузопотоков в эти государства.

Основная доля транспортировки грузов с использованием транспортно-логистической системы Республики Беларусь будет приходиться на их перевозку в транзитном сообщении, а также экспортно-импортной продукции. При этом в транзитном сообщении в перспективе материальные и топливно-энергетические ресурсы из России в страны Западной Европы и другие государства будут транспортироваться с использованием российской терминальной инфраструктуры (портов, транспортно-логистических центров и т.п.) и коммуникаций. По этой причине в Беларуси должна интенсивно формироваться инфраструктура для транспортно-логистических центров, работающих с контейнерными, тарно-упаковочными и другими дорогостоящими грузами обширной товарной номенклатуры. Аналогичная закономерность прогнозируется в перевозке экспортной продукции из Республики Беларусь в рамках программы экспорта продукции до 2010 года и далее. Наряду с перевозкой материальных ресурсов, прогнозируется также значительное увеличение с использованием транспортно-логистических центров доставки импортной продукции в контейнерах, в виде тарно-упаковочных грузов. Следовательно, объем перевозок грузов с использованием транспортно-логистической системы Республики Беларусь будет зависеть от мощности ее инфраструктуры (пропускной и перерабатывающей способностей) и в значительной степени от емкостей рынка транспортных услуг.

Таким образом, стратегия формирования транспортно-логистической системы Республики Беларусь должна базироваться на специализации транспортно-логистических центров в зависимости от их географического месторасположения и проходящих через них грузопотоков, наличия в определенном регионе производственных мощностей и их потребности в определенных материальных ресурсах и в эффективных логистических схемах их доставки, а также потребления товаров в конкретных регионах и потребности в их транспортном обслуживании. Для реализации данного стратегического принципа в масштабах нашего государства должен быть создан Центральный координирующий орган, обеспечивающей решение стратегических и тактических задач, что позволит проводить эффективную транспортную политику в рамках создаваемой государственной транспортно-логистической системы. Транспортно-логистическая система Республики Беларусь должна формироваться с учетом привлечения инвестиций, вхождения в мировые рынки транспортных услуг, доступа к прогрессивным технологиям доставки грузов, включая доступность к международным логистическим схемам доставки грузов.

УДК 656.2.003

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МОДЕЛИ УЧЕТНОГО МЕХАНИЗМА В ОРГАНИЗАЦИЯХ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В. П. ТАРАСОВА

Белорусская железная дорога

Л. Г. СИДОРОВА

Белорусский государственный университет транспорта

Железнодорожный транспорт представляет собой устойчивую динамичную систему, которая является многоотраслевым комплексом народного хозяйства Республики Беларусь и во взаимодействии с другими видами транспорта призван обеспечивать потребности экономики и населения в перевозках и связанных с ними