

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

работах и услугах, безопасность движения транспортных средств, охрану окружающей среды, формирование рынка транспортных услуг.

В деятельности железной дороги нашей страны присутствуют определенные проблемы, не характерные для хозяйствующих субъектов других отраслей экономики, в частности, убыточность пассажирских перевозок в пригородном сообщении, которая покрывается доходами от грузовых перевозок (т. е. за счет реализации другого вида транспортной продукции), изменение структуры расходов и рост доли условно-постоянных в общих эксплуатационных расходах, что приводит к увеличению затрат и, как следствие, к снижению величины показателя прибыли. Конечно, не все указанные проблемы железной дороги лежат в области бухгалтерской практики, однако результаты их решения находят свое непосредственное отражение в системе информационного обеспечения дороги через функционирующую модель учетного механизма. Для совершенствования модели учетного механизма необходимо проводить его реформирование с целью получения полномасштабной экономической информации, используемой в управлении. В последние годы в развитии и совершенствовании учетного механизма в железнодорожной отрасли можно выделить два основных направления.

Для *первого направления* характерно переосмысление самой отраслевой методологии учёта, сложившейся на железнодорожном транспорте в течение десятилетий, исключение из неё решений, не соответствующих принципам рыночной экономики, устранение наслоений прошлого и различий в учёте типовых операций, переход от «слепого» счетоводства к работе «на результат».

Особенностью *второго направления* является то, что методология отражения в учете некоторых операций и процессов должна всё более приближаться к методологии, разработанной на основе использования международного опыта, и быть закреплённой в законодательных и нормативных документах Республики Беларусь.

В связи с этим решение указанных проблем предопределяет возрастающую роль бухгалтерского учета как информационной базы по накоплению и обработке экономической информации в целях повышения эффективности управленческой деятельности.

Учетный механизм такой сложной организационной системы, как железная дорога, требует формирования достоверной информационной базы о полученных доходах, произведенных расходах, финансовых результатах деятельности, которая позволит держать под контролем каждую конкретную ситуацию, вносить соответствующие коррективы в процесс управления перевозками. Для определения финансовых результатов деятельности каждая направленность информационного потока играет важную роль в управлении хозяйственной деятельностью предприятия. Рассматривая снижение себестоимости перевозок как одного из основных факторов роста прибыли и рентабельности на предприятиях железной дороги, необходимо все внимание сконцентрировать на сокращении затрат по транспортной деятельности, которое может быть достигнуто двумя способами: во-первых, экономией всех видов ресурсов и финансовых затрат субъектами хозяйствования и, во-вторых, увеличением объемов перевозок грузов и пассажиров. В современных условиях для железной дороги, имеющей высокий удельный вес постоянных (условно-постоянных) затрат, наиболее приемлемым способом снижения затрат является рост объемов перевозок, при постоянно увеличивающемся спросе на услуги железнодорожного транспорта.

Современные задачи управления хозяйственной деятельностью требуют формирования учетного механизма по созданию информационной базы о затратах, ориентированного на возможности потребления этой информации, т. е. ориентации на внешних и внутренних пользователей и, прежде всего, руководящий персонал по уровням управления железной дорогой. При этом основные функциональные возможности информационной базы о затратах на предприятиях железной дороги подразумевают, что:

– первичная информация о затратах на уровне структурных подразделений имеет отраслевой и функциональный характер для осуществления грамотного руководства и эффективного управления механизмом затрат;

– сводная информация о затратах на уровне отделения железной дороги, имея отраслевую дифференциацию, характеризует затраты организаций определенной территории для руководства и управления затратами по перевозкам в конкретном регионе железной дороги;

– сводная информация о затратах обобщена в рамках единого технологического процесса перевозок по железной дороге в целом, но дифференцирована по отраслям и территориальному признаку (по отделениям дороги) и используется для управления затратами в масштабе Белорусской железной дороги в целом.

Таким образом, особенность функционирования железной дороги как сложного механизма, разобранного территориально, имеющего собственную внутреннюю многопрофильность работ и отраслевую структуру, но работающую на единый технологический процесс перевозок, требует наличия разносторонней и многогранной информации о затратах на перевозки и производство, что обуславливает необходимость постоянного совершенствования модели учетного механизма в организациях железной дороги с учетом происходящих изменений в экономике и политике Республики Беларусь.