

всего отмеченного, авторы считают целесообразным выделить дополнительный синтетический счет 78 «Расчеты с учредителями, являющимися работниками организации», название и содержание которого гармонизированы. Его рекомендуется использовать для обобщения информации о расчетах с учредителями (участниками), являющимися работниками организации, по вкладам в уставный капитал организации, выплате дивидендов и других доходов от участия в уставном капитале организации. При этом для отражения аналогичных расчетов с внешними учредителями (участниками), не являющимися работниками организации, будет использоваться счет 75 «Расчеты с учредителями», как это и предусмотрено действующим Типовым планом счетов бухгалтерского учета.

Следовательно, группа синтетических счетов, используемая для расчетов с персоналом по прочим операциям, будет дополнена выделенным новым счетом 78 «Расчеты с учредителями, являющимися работниками организации» и будет в итоге включать следующие счета: 71 «Расчеты с подотчетными лицами», 73 «Расчеты с персоналом по прочим операциям», 76-5 «Расчеты по депонированным суммам», 78 «Расчеты с учредителями, являющимися работниками организации».

Рекомендации авторов позволят систематизировать информацию о расчетах с персоналом по прочим операциям в бухгалтерском учете, сформировать учетно-аналитическое обеспечение для принятия решений по управлению ими, предоставив более детализированную и структурированную информацию, будут способствовать снижению ошибок при отражении данных расчетов.

Источник

1. Об установлении типового плана счетов бухгалтерского учета и утверждении Инструкции о порядке применения типового плана счетов бухгалтерского учета [Электронный ресурс] : постановление М-ва финансов Респ. Беларусь, 29 июня 2011 г., № 50 // КонсультантПлюс.Беларусь / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. — Минск, 2021.

СНИЛ «Гандаль»

В. А. Ботнар, Ю. С. Кукса

Научный руководитель — кандидат экономических наук И. А. Леднева

ФАКТОРЫ И УСЛОВИЯ, ФОРМИРУЮЩИЕ ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ ГРУЗОВ

В статье представлены ключевые факторы, оказывающие влияние на транзитный потенциал Республики Беларусь при перевозке грузов автомобильным транспортом, и перспективы его развития.

Для Республики Беларусь выгодное географическое и геополитическое положение делают ее транзитный потенциал одним из приоритетных направлений экономического развития. Республика Беларусь является значимым игроком на региональном рынке транспортно-логистических услуг. Разместившись практически в географическом центре Европы, Республика Беларусь находится на перекрестке нескольких международных транспортных коридоров, связывающих государства Западной Европы с Востоком, регионы Черноморского побережья со странами Балтийского моря.

Инфраструктура автомобильных дорог Беларуси включает 12 магистральных дорог, 149 республиканских, а также дороги местного и ведомственного назначения. Протяженность республиканских дорог, по которым идет основной грузо- и пассажиропоток, составляет 15,7 тыс. км [1].

Ежегодно через территорию страны следует свыше 100 млн т европейских грузов, из них около 90 % — между Россией и Европейским Союзом. При этом Республика Беларусь в большинстве случаев обеспечивает оперативность и сохранность транзита. Транспортные услуги оказываются железнодорожным, автомобильным, воздушным, внутренним водным и трубопроводным видами транспорта. Однако следует отметить, что транспортный потенциал Беларуси не реализован в полной мере: по данным Национального агентства инвестиций и приватизации транспортные коридоры в стране загружены не более чем на 25–40 % от их реальной пропускной способности.

Беларусь стабильно имеет положительное сальдо в торговле услугами и отрицательное — в торговле товарами. Наиболее востребованными услугами на внешних рынках являются именно транспортные — они обеспечивают около 40 % экспорта услуг (общий экспорт услуг в 2020 г. — 8 785 млн дол., среди которых транспортные — 3682 млн дол., компьютерные — 2232 млн дол.) [2].

В 3682 млн дол., приходящихся на экспорт транспортных услуг, почти 40 % обеспечивают белорусские перевозчики грузов автомобильным транспортом — 1392 млн дол. Далее идет грузовой железнодорожный транспорт (842 млн дол.) и трубопроводный (548 млн дол.). Даже сфера авиаперевозок, которая по объему экспорта услуг в период пандемии «просела» почти вдвое, принесла в прошлом году 298 млн дол. против 490 млн дол. в 2019 г. (кстати, эти цифры будут значительно выше, если учитывать все услуги по перевозке, включая заказы белорусских производителей для экспорта) [2].

Территорию республики пересекают 2 международных трансъевропейских транспортных коридора (по международной классификации) (см. рисунок):

- номер II (Запад — Восток): Берлин — Познань — Варшава — Минск — Москва — Нижний Новгород;
- номер IX (Север — Юг): (Хельсинки — Санкт-Петербург — Псков — Гомель — Киев — Одесса) с ответвлением IX В (Клайпеда /Калининград — Вильнюс — Минск — Гомель).



Трансевропейские транспортные коридоры

Источник: [3].

В 2020 г. транспортная отрасль Беларуси оказалась одной из наиболее пострадавших сфер в результате пандемии COVID-19. Совокупность данных факторов отразилась на всех видах транспортных перевозок — пассажирских и грузовых перевозках как внутри стран, так и между ними. Снижение объема перевезенных грузов и грузооборота коснулось всех видов транспорта. В основе негативных последствий лежат различные факторы: закрытие государственных границ, введение ограничений на передвижение людей и товаров, разрыв производственно-сбытовых цепочек, снижение спроса и покупательной способности. Пандемия COVID-19 наибольшее негативное влияние оказала на железнодорожные перевозки и авиаперевозки.

По данным Национального статистического комитета Республики Беларусь, автомобильным транспортом было перевезено 159 785,2 тыс. т грузов, что на 1,2 % ниже аналогичного периода прошлого года. Грузооборот автомобильного транспорта составил 28 777,6 млн т·км (+0,9 %) [4].

Автомобильная отрасль на протяжении последних пяти лет стабильно наращивала грузооборот. В 2020 г. на фоне общего сокращения перевозок автомобилисты-международники столкнулись с простоями в ожидании загрузки в европейских странах и на границе, но отрасль смогла обеспечить почти процент прироста, в то время как соседние государства «просели» по данному показателю.

В 2020 г. в отрасли был реализован ряд инвестиционных проектов. Введены в эксплуатацию автодороги Р122 Могилев — Чериков — Костюковичи, Р16 Тюхиничи — Высокое — граница Польши (II очередь), М3 Минск — Витебск (обход н.п. Плещеницы), мост через Сож в Славгородском районе.

В июне 2021 г. белорусская экономика оказалась под давлением западных санкций. Четвертый пакет санкций ЕС оказывает давление в основном на связанные с властью бизнесы в сфере торговли и логистики, а также на грузовой автопром. По мнению экспертов, при самом негативном сценарии потери транспортно-логистической отрасли могут составить 1–2 млрд дол. [2].

Итак, исследовав факторы и условия, формирующие транзитный потенциал Республики Беларусь при транспортировке грузов, можно сказать, что Республика Беларусь является значимым игроком на региональном рынке транспортно-логистических услуг, чему в первую очередь способствует выгодное географическое положение. Однако на сегодняшний день существует ряд факторов, которые сдерживают развитие в данной сфере: санитарно-эпидемиологическая и политическая ситуации. Приоритетами развития транспортного комплекса Республики Беларусь являются развитие транспортно-логистической деятельности, наращивание экспортного и транзитного потенциала, экономия и эффективное использование ресурсов, повышение качества и конкурентоспособности оказываемых услуг, обеспечение транспортной безопасности, привлечение инвестиций и информационно-коммуникационных технологий в отрасль.

Источники

1. Дроздов, П. А. Транзитный потенциал Республики Беларусь: состояние и развитие / П. А. Дроздов // Логистические системы и процессы в условиях экономической нестабильности : материалы V Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 6–7 дек. 2017 г. / Белорус. гос. ун-т ; редкол.: В. В. Апанасович [и др.]. — Минск, 2017. — С. 52–62.
2. Что теряет транспортная сфера Беларуси от санкций [Электронный ресурс] // Thinktanks. — Режим доступа: <https://thinktanks.by/publication/2021/06/17/chto-teryaet-transportnaya-sfera-belarusi-ot-sanktsiy.html>. — Дата доступа: 04.10.2021.
3. Обзор рынка транспортно-логистических услуг Республики Беларусь [Электронный ресурс] // BIK Ratings. — Режим доступа: https://bikratings.by/wp-content/uploads/2020/12/rynok_transportno_logisticheskikh_uslug_rb.pdf. — Дата доступа: 05.10.2021.
4. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.belstat.gov.by/>. — Дата доступа: 05.10.2021.

СНИЛ «Идея»

*А. Ю. Кравчук, Ю. Ю. Купцевич, О. А. Лукаша,
К. А. Устименко, А. А. Щупановская*

Научный руководитель — кандидат экономических наук Н. Ф. Горбач

МЕТОДЫ ВЕДЕНИЯ БУХГАЛТЕРСКОГО УЧЕТА И СОСТАВЛЕНИЯ ФИНАНСОВОЙ ОТЧЕТНОСТИ ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ (COVID-19)

В этой статье освящаются некоторые методы ведения бухгалтерского учета и варианты составления финансовой отчетности для субъектов хозяйствования во время пандемии, такой как пандемия коронавируса 2020 г. (COVID-19).

Пандемия — это заболевание, которое распространено в стране или во всем мире.