

ISSN 2313-8211

**ОБЛІК, ЕКОНОМІКА, МЕНЕДЖМЕНТ:
*наукові нотатки***

**ACCOUNTING, ECONOMICS,
MANAGEMENT:
*scientific notes***

**Міжнародний збірник наукових праць
International collection of scientific papers**

**Випуск 1 (9)
Частина 2**

**Issue 1 (9)
Part 2**

**Луцьк 2016
Lutsk 2016**

УДК 657.338.658

JEL M 00

ББК 65.052

О 14

ОБЛІК, ЕКОНОМІКА, МЕНЕДЖМЕНТ: наукові нотатки / Міжнародний збірник наукових праць. Випуск 1 (9). Частина 2 / відпов. ред. І.Б. Садовська. – Луцьк: РВВ Луцького НТУ, 2016. – С. 1-224.

ISSN 2313-8211

Збірник наукових праць містить результати наукових досліджень з питань обліку, економіки та менеджменту, що спрямовані на перспективи розвитку економічних наук в умовах глобалізації економіки.

Свідоцтво про державну реєстрацію друкованого засобу масової інформації Серія КВ № 20767-10567 Р від 22.05.2014 р.

Міжнародний збірник наукових праць з 2014 року зареєстровано в Міжнародному центрі періодичних видань (ISSN International Centre. Paris, France).

Міжнародний збірник наукових праць в 2014 році включено до міжнародних каталогів наукових видань і наукометричних баз: Російський індекс наукового цитування (РІНЦ), Російська наукова електронна бібліотека (eLIBRARY.RU).

Редакційна колегія: **головний редактор** – к.е.н., професор Садовська І.Б. (Україна); **відп. редактор** – к.е.н., доцент Бабіч І.І. (Україна); д.е.н., професор Аверіна О.І. (Росія); д-р, професор Башева С.А. (Болгарія); д.е.н., професор Бессонова О.А. (Росія); д.е.н., доцент Вегера С.Г. (Білорусь); д.е.н., професор Голян В.А. (Україна); к.е.н., доцент Голячук Н.В. (Україна); д-р, професор Дмитров С.С. (Болгарія); к.е.н., доцент Жураковська І.В. (Україна); д-р Гжегож Зайоц (Польща); к.е.н., доцент Зеленко С.В. (Україна); д-р Дорота Казмерчак-Пец (Польща); д.юр.н., професор Конабаєв О.К. (Казахстан); Легенчук С.Ф., д.е.н., професор (Україна); Левицька С.О., д.е.н., професор (Україна); д.е.н., доцент Макарова В.І. (Росія); д.е.н., професор Малік М.Й. (Україна); к.е.н., доцент Мальцевич Н.В. (Білорусь); д.т.н., с.н.с. Мокєєв В.В. (Росія); д.е.н., доцент Морозова Н.І. (Росія); к.е.н., доцент Московчук А.Т. (Україна); к.е.н., доцент Нагірська К.С. (Україна); к.е.н., доцент Нужна О.А. (Україна); к.е.н., доцент Петрова О.О. (Росія); к.е.н., доцент Писаренко Т.М. (Україна); Правдюк Н.Л., д.е.н., професор (Україна); к.е.н., доцент Саваши Л.В. (Україна); к.е.н., доцент Семенишена Н.В. (Україна); к.е.н., доцент Секачова В.М. (Росія); к.е.н., доцент Сидоренко Р.В. (Україна); к.е.н., доцент Сушко Т.І. (Білорусь); к.е.н., доцент Талах Т.А. (Україна); к.е.н., доцент Ткачук І.М. (Україна); к.е.н., доцент Тлукевич Н.В. (Україна); д-р Хенрік Федевіч (Польща); к.е.н., доцент Чудовець В.В. (Україна); к.е.н., доцент Шаріпов Д.Г. (Таджикістан); к.е.н., доцент Шестакова І.М. (Росія); д.е.н., професор Шешукова Т.Г. (Росія).

Головний редактор:
к.е.н., професор І.Б. Садовська

Відповідальність за зміст і достовірність публікацій несуть автори наукових праць. Точки зору авторів публікацій можуть не співпадати з точкою зору редколегії збірника.

© ОБЛІК, ЕКОНОМІКА, МЕНЕДЖМЕНТ: наукові нотатки, 2016

УДК 658.7
JEL M40

Чеплянский Юрий,
Гвозд Наталия
Полесский государственный университет

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РГЭУП «БЕЛИНТЕРТРАНС (БТЛЦ)»

В статье исследованы основные аспекты логистической системы транзитных перевозок. Автор определяет роль и дает оценку эффективности логистических услуг предприятия.

Ключевые слова: транспортный коридор, логистика, доход, себестоимость, прибыль, износ, корреляционный анализ, рентабельность, срок окупаемости.

The article examines the main aspects of the logistics transit system. The author defines the role and assesses the efficiency of logistics services company.

Keywords: corridor, logistics, revenue, cost, profit, depreciation, correlation analysis, profitability, payback period.

У статті досліджено основні аспекти логістичної системи транзитних перевезень. Автор визначає роль і дає оцінку ефективності логістичних послуг підприємства.

Ключові слова: транспортний коридор, логістика, дохід, собівартість, прибуток, знос, кореляційний аналіз, рентабельність, термін окупності.

Использование современных технологий транспортного обслуживания с одной стороны позволяет оптимизировать процесс перевозки и сократить затраты на ее организацию, с другой стороны способствует развитию транспортной отрасли и, соответственно увеличению ее доходов.

Республиканское транспортно-экспедиционное унитарное предприятие «БЕЛИНТЕРТРАНС – транспортно-логистический центр Белорусской железной дороги», создано в результате реорганизации в форме слияния республиканского транспортно-экспедиционного унитарного предприятия «БЕЛИНТЕРТРАНС» Белорусской железной дороги, и транспортно-экспедиционного республиканского дочернего унитарного предприятия «Минскжелдортранс» Минского отделения Белорусской железной дороги.

Предприятие имеет обособленные структурные подразделения: Транспортно-логистический центр Минск БЖД: 220037, г. Минск, ул. Аннаева, 84; Брестский филиал: 224001, г. Брест, ул. Кижеватова, 3/1; Гомельский филиал: 246000, г. Гомель, ул. Киселева, 1; Гродненский филиал: 230001, г. Гродно, ул.Суворова, 76 А; Могилевский филиал: 212001, г. Могилев, ул. Первомайская, 109; Витебский филиал: 210001, г. Витебск, ул.

Космонавтов, 10.

Учредителем ЗАО является официальный экспедитор Белорусской железной дороги – «БЕЛИНТЕРТРАНС – транспортно-логистический центр».

На протяжении периода 2011-2014 гг. средняя заработная плата данного предприятия постепенно увеличивалась. Рост численности и среднемесячной заработной платы повлек за собой увеличение расходов на оплату труда и других служащих. Среднемесячная заработная плата по предприятию в целом составила 210 4376 тыс. руб., что на 67,5% в 2014 г. больше, чем в 2011 г.

В сфере интересов стран Европейского сообщества и СНГ на территории республики лежит развитие международных транспортных коридоров №2 (Париж – Брест – Минск – Москва – Екатеринбург), №9 (Ст.-Петербург – Минск – Гомель – Киев) и №9в (Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда – Калининград) (конфигурация МТК, проходящих через Беларусь).

1 Транспортный коридор № 2 «ВОСТОК-ЗАПАД»

Основное направление грузо- и пассажиропотоков: страны Западной Европы – Брест – Минск – Орша – Москва – Екатеринбург. По территории республики в рамках данного транспортного коридора проходит двухпутная электрифицированная железнодорожная линия протяженностью 615 км, обеспечивающая скорости движения грузовых поездов до 100 км/ч, пассажирских до 160 км/ч, а также шоссейная дорога Брест – Минск - граница России (номер автодороги - Е30 /по европейской классификации/ или М1 /по республиканской/) протяженностью 592 км, имеющая объездной участок вокруг Минска (от Дзержинска до Борисова).

2 Транспортный коридор № 9 «СЕВЕР-ЮГ»

Проходит из Финляндии в направлении стран Юго-Восточной Азии через Северо-Западные регионы России, Беларусь, Украину, страны Каспийского региона и Иран. 9-й коридор дополнен «ходами» к Черному и Каспийскому морям для выхода на так называемый Великий Шелковый путь (в новой номинации – ТРАССЕКА – Транспортный Коридор Европа – Кавказ – Азия). По территории республики по данному транспортному коридору проложена железнодорожная линия Тереховка – Гомель – Витебск – Езерище (двухпутный участок Тереховка – Гомель – Жлобин) протяженностью 502 км, обслуживаемая тепловозами, которая может без дополнительной реконструкции обеспечить пропуск 56 пар грузовых поездов в сутки. Параллельно железнодорожной линии проходит автомобильная дорога М8, имеющая направление Одесса – Гомель – Могилев – Витебск – С. Петербург.

3 Транспортный коридор № 9в «СЕВЕРО-ЗАПАД-ЮГО-ВОСТОК»

Является ответвлением от транспортного коридора № 9 в направлении Гомель – Минск – Вильнюс – Клайпеда и предназначен для выполнения транзитных грузовых перевозок, следующих через республику из России и

Украины к специализированным морским портам Клайпеда, Вентспилс и Калининград. Оно включает электрифицированную двухпутную железнодорожную линию протяженностью 409 км и автомобильную дорогу (М 5) Минск – Вильнюс–Клайпеда.

4 Транспортный коридор №5

Проходит из Италии в направлении Центрально-Европейских стран и Украины. Программой социально-экономического развития Республики Беларусь предусмотрена проработка совместно с Европейской Комиссией ЕЭС, Украиной и другими заинтересованными государствами возможности продления данного трансъевропейского транспортного маршрута на территорию республики.

Поэтому, с целью увеличения объемов перевозок в коридоре Берлин – Москва одной из первостепенных задач является сокращение сроков доставки грузов. Для этого Белорусской железной дорогой разработана технология обработки ускоренного поезда, которая предусматривает максимальную концентрацию всех грузовых и коммерческих операций на станции Брест – Северный. Однако следует обратить внимание на тот факт, что прибытие поезда «Восточный ветер» в Брест во второй половине суток делает напрасными усилия по сокращению времени обработки поезда в Брестском узле, в связи с попаданием поезда при отправлении из Бреста и дальнейшем проследовании под интенсивное движение пассажирских поездов. Кроме того дорогами Европы, по-прежнему, не соблюдается график движения данного поезда. В связи с этим необходимо рассмотреть возможность прибытия поезда «Восточный ветер» в Брест в первой половине суток.

Рост экспорта услуг автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта по итогам работы 2014 г. обеспечен на уровне 125,1% к соответствующему периоду прошлого года при задании 121–122%. В республику привлечено более 1,2 млрд. долл. США.

Рост обеспечен по каждому виду транспорта:

- автомобильный – 441,5 млн. долл. США (136,3 %);
- железнодорожный – 639,8 млн. долл. США (118,5 %);
- воздушный – 135,7 млн. долл. США (124,6 %).

Положительное сальдо внешней торговли за 12 месяцев 2014 г. составило 924,4 млн. долл. США или на 25,1 процента выше уровня прошлого года:

- автомобильный – 347,7 млн. долл. США (132,8 %);
- железнодорожный – 474,9 млн. долл. США (120,8 %);
- воздушный – 101,8 млн. долл. США (121,3 %).

По итогам 2014 года с учетом принятых мер РТЭУП «БТЛЦ» выполнен экспорт на уровне 124,7% (более 1,3 млрд. долл. США), что обеспечивает перевыполнение установленного Правительством задания

(121% – 122%). По удельному весу от общего объема перевезенных грузов железной дорогой транзит составляет 36% на конец 2014 г.

Для привлечения дополнительных объемов транзитных грузовых перевозок Белорусской железной дороге следует участвовать в мероприятиях по организации электронного обмена данными (ЭОД) о грузовых перевозках с сопредельными железными дорогами, в том числе путем использования электронного обмена данными в объеме накладной СМГС.

А также, учитывая требования мировой экономики и её глобализацию, Минтрансом принимаются меры по формированию транспортно-логистической системы Республики Беларусь. Так как, логистика становится одним из самых перспективных и эффективных элементов реализации транзитного потенциала, в том числе при перевозке в направлении Китай – Западная Европа, при определении перерабатывающей способности логистического центра необходим анализ сложившейся ситуации в регионе обслуживания. Одним из важнейших показателей, характеризующим развитие перевозок является количество отправленных тонн груза и его структура. Рассмотрели на примере транзитных перевозок РТЭУП «БТЛЦ», из чего было выявлено следующее.

Так в 2014 г. объём транзитных грузов по предприятию составил 5 370,2 тыс. тонн, и составил 84,9 % по сравнению с 2011 г., а средний темп роста составил 97,5 %. В данной ситуации нецелесообразно производить какие-либо капитальные вложения в транспортную инфраструктуру. Однако необходимо заметить, что в 2011 г. отмечился рост объёма транзитных перевозок на 4,7 %, что может стать началом продолжительного роста, при прогнозе Международным валютным фондом роста объёмов торговли в среднем по 7 % в год. Для этого необходимо спрогнозировать объёмы отправляемых грузов на ближайшие 7 лет. Для чего и было произведено аналитическое выравнивание рядов динамики и экстраполяцию до 2020 года.

На основе полученных коэффициентов получили следующие модели для РТЭУП «БТЛЦ»:

- 1) $y_t = 6402,8 - 175,5t$ при равномерном развитии;
- 2) $y_t = 7054,5 - 175,5t + 57,5t^2$ при равноускоренном (равнозамедленном) развитии;
- 3) $y_t = -10515,9 - 776,3t + 86,9t^2 + 8,13t^3$ при развитии с переменным ускорением (замедлением).

Используя данные модели, полученных экстраполяцией, можно сделать вывод, что в 2020 году объём транзитных перевозок составит 7 080 тыс. тонн, то есть 111,9 % по отношению к 2011 г. Таким образом, потребуются дополнительные капитальные вложения в развитие транспортной инфраструктуры, которая должна будет соответствовать возросшим требованиям грузоотправителей, как в объёмах перевозок, так и в

качестве предоставляемых услуг.

Следовательно, при расчетах площадей грузового терминала исходили из того, что логистический центр будет перерабатывать 25 % грузов, отправляемых в регионе, а также транзитные грузы, то есть проектная перерабатывающая способность склада равна 5 млн. тонн в год, 1 млн. тонн тарно-штучные грузы, 4 млн. тонн контейнеры. Суточный объем грузоперевозки составит 13698,6 т/сут. Общая вместимость контейнерной площадки 344 контейнера в 20 футовом эквиваленте составит в планируемом периоде.

Отчисления на социальное страхование, в фонд содействия занятости и чрезвычайный налог принимаются соответственно в размере 35 %, 1 %, 4 % от фонда заработной платы производственных работников. Суммарный фонд заработной платы экономическим статьям составит 976 222,99 у. е.

А также, отчисления на социальное страхование в фонд развития занятости, чрезвычайный налог составят 390 489,19 у. е. Расходы по технике безопасности и производственной санитарии составляют 1325,58 у. е. Они принимаются в размере 2,8 у. е. на одного работника, занятого в основном производстве.

Затраты на приобретение мыла определяются по нормам расхода мыла (200 г для рабочих и 50 г для служащих на рабочий месяц, цена 1 кг – 0,48 у. е.) равны 612,02 у. е. Расходы на воду для бытовых и хозяйственных нужд составят 533,33 у. е.

По статье расходов на охрану труда планируются затраты на погашение стоимости спецодежды, выдаваемой бесплатно. Исходными данными для расчета являются контингент работников, получающих ту или иную спецодежду, цена спецодежды и сроки ее носки. Стоимость спецодежды составит 17 721,56 у. е. По элементу затрат «прочие расходы» планируются расходы на ремонт и хранение спецодежды. Они составляют 5 % от ее общей стоимости и равны 886,08 у. е.

По статье обслуживание производственных зданий и сооружений планируются затраты на материалы для уборки помещений, топливо для их отопления и электроэнергия для освещения, где расходы на электроэнергию для освещения составят 78 712,2 у. е. Затраты на отопление 9 525,60 у. е.

Затраты на текущий ремонт производственных зданий и инвентаря принимаем в размере 0,5 % от стоимости зданий и сооружений. Стоимость 1 м² зданий МЧ равна 500 у. е., исходя из этого можно определить затраты на ремонт производственных сооружений, которые и составили 8 268,75 у. е. Амортизация основных производственных фондов – 77 320,9 у. е.

Износ малоценных и быстроизнашивающихся предметов производственного назначения. Эти затраты можно принять в размере 6 у. е. на одного производственного работника (которые составили 3 048 у. е.

Расходы на командировки работников аппарата управления могут быть приняты в размере 4 % от фонда заработной платы служащих (равны 1 935,6 у. е.). Отчисления на социальное страхование административно-управленческого персонала в размере 35 % от фонда их заработной платы, а также отчисления в фонд занятости (1 %) и чрезвычайный налог (4 %) и составили 87 216,00 у. е.

По этой же статье планируются расходы в размере 10 % от фонда заработной платы работников на почтовые, канцелярские и другие административно-управленческие расходы, а также услуги телефонной, сотовой и спутниковой связи, которые равны 10 902,00 у. е.

Себестоимость переработки одной тонны груза определили путем деления общей суммы расходов на весь объем переработки грузов. Расчет себестоимости переработки грузов отдельно вручную и механизмами, а также с выделением отдельных видов груза производим путем распределения между ними эксплуатационных расходов и последующего деления сумм расходов на соответствующие объемы переработки грузов. При этом часть расходов непосредственно относится на тот или иной вид работ или вид груза (прямые расходы). Остальные расходы (основные и общехозяйственные) распределяются пропорционально фонду заработной платы по основной деятельности (31,58 для контейнеров и 68,42 для тарно-штучных грузов).

Таким образом, наибольший удельный вес в себестоимости данного предприятия занимают заработная плата, а также амортизационные отчисления, что объясняется высокой стоимостью основных производственных фондов. Большая доля заработной платы при переработке тарно-штучных грузов объясняется большим количеством персонала, обслуживающего погрузочно-выгрузочные работы.

Определив себестоимость проведение одной тонно-операции, рассчитаем ставку за одну тонно-операцию, которая в себя включает планирование перевозки, погрузочно-разгрузочные работы, хранение на складе логистического центра в течении 1 суток, услуги по таможенному оформлению груза, услуги по проведению международных расчетов, слежение за подвижным составом (дополнительно оплачивается бортовое оборудование), информационная поддержка и консультационные услуги юриста, экономиста, менеджера по перевозкам: контейнеры составили 0,188 у. е. с НДС, тарно-штучные составили 0,844 у. е. с НДС.

Следовательно, логистический центр «БЕЛИНТЕРТРАНС» получит следующий доход и прибыль в год (таблица 1):

Таблица 1

Доход и прибыль логистического центра РТЭУП «БЕЛИНТЕРТРАНС» на планируемый период

Показатель	Контейнеры	Тарно-штучные	Всего
Количество тонно-операций в год	4800000	3200000	8000000,00
Доход, у.е./год	903241,52	2700908,66	3604150,18
Прибыль, у.е./год	166551,66	431625,46	598177,12

Также в виде отчислений в бюджет и внебюджетные фонды государство получит 718 935,88 у.е./год.

При рассчитанной величине прибыли налог на прибыль (24%) составит 143 562,51 у. е. и чистая прибыль будет равна 454 614,61 у. е. Срок окупаемости проекта создания логистического центра составит 8,5 лет.

Литература:

1. Верховец Н. Логика транзита / Н. Верховец / Белорусская Думка. – 2010. – №10. – с. 53-55.
2. Ченцов К. П. Транспортно-экспедиционное обслуживание предприятий и организаций. / К. П. Ченцов. — Киев: Техника, 2009. — 143 с.
3. Анущенко К. А., Финансово-экономический анализ: учеб.– практич. пособие / А. К. Анущенко, В. Ю. Анущенко; под ред. А. К. Анущенко. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2014. – 469 с.
4. Паршина Р. Н. Логистика трансибирских контейнерных перевозок / Р. Н. Паршина. – М.: ВИНТИРАН, 2011. – 420 с.
5. Богданов В. М. Повышение эффективности работы железной дороги / В.М. Богданов / Экономика железных дорог. – 2011. – № 2. – с. 20-22.
6. Кучинский С. Как дорого продать транзитный ресурс / С. Кучинский / Директор. – 2007. – №3. – с.12-15.
7. Белов И. В. Экономика и планирование на железнодорожном транспорте. Экономика железнодорожного транспорта: Учебник для техникумов ж.-д. трансп. / И.В. Белов, В.Г. Галабурда и др.; – М.: Транспорт, 2010. – 349 с.
8. Еловой И. А. Эффективность логистических транспортно-технологических систем (теория и методы расчетов): В 2 ч./ И. А. Еловой – Гомель, БелГУТ, 2010. – 536 с.
9. Быченко О. Г. Экономика железнодорожного транспорта: учебное пособие / О. Г. Быченко, А. Ф. Сыцко. – Гомель: УО «Белгут», 2012. – 243 с.

Авторы: Чеплянский Юрий Владимирович, к. э. н., доцент Полесского государственного университета, г. Пинск, Беларусь.

Гвозд Наталия Анатольевна, студентка кафедры экономики и управления на предприятии промышленности Полесского государственного университета, г. Пинск, Беларусь.

ОБЛІК. ЕКОНОМІКА. МЕНЕДЖМЕНТ: наукові нотатки
Міжнародний збірник наукових праць. Випуск 1 (9). Частина 2. 2016

Сфера научных интересов: теории экономики; экономика промышленного предприятия; институциональные аспекты; макро- микро-экономика.

Связь с автором: natasha-gvozdd@mail.ru

ЗМІСТ

Камінська Тетяна, Дворнік Ніна Удосконалення методики складання звіту про фінансові результати в умовах глобалізації економіки	7
Камінська Тетяна, Полякова Надія Облік доходів підприємства: теоретичний аспект	12
Кондратюк Олександра Сучасні проблеми аудиту в Україні	17
Кривецкая Анастасия, Кравчук Евгения Контроль качества продукции на предприятии: проблемы и профилактика брака	22
Кузнецова Світлана, Петік Оксана Таргет-костинг та його впровадження на основі ABC-аналізу	27
Лебедевич Світлана Концепція формування системи екологічного страхування в лісовому секторі економіки	35
Лесина Татьяна, Антонов Александр Разработка предложений по повышению эффективности деятельности таможенных органов на основе применения информационных технологий	40
Лесина Татьяна, Волкова Юлия Большие данные – большие возможности	45
Лесина Татьяна, Маташнёва Татьяна Оценка налоговой нагрузки. автоматизация расчетов	50
Лесина Татьяна, Семко Елена Фрилансинг или аутстаффинг: выбор работодателя	54
Лесина Татьяна, Усцов Дмитрий Влияние энергетического кризиса 1973 года на экономику разных стран	60
Лопух Юлия, Божко Евгений Совершенствование организации надзора в банковской системе Республики Беларусь	70
Лоханова Наталія, Палій Лілія Порівняння національних та міжнародних стандартів обліку в аспекті впливу податкових різниць на фінансовий результат	75
Маркевич Елена Развитие социально-ориентированной рыночной экономики в Республике Беларусь	81
Невдах Сергей, Мосевич Наталья Методика анализа финансовых результатов деятельности на примере СПК «Озеры»	86

Пащенко Татьяна Вопросы определения доходов по основным видам деятельности при проведении бухгалтерской экспертизы организаций, применяющих специальные режимы налогообложения	91
Пригодич Ирина, Ермак Анастасия, Давидович Татьяна Банкострахование в сфере розничного кредитования	99
Семенишена Наталья Формування управлінської звітності інституційних одиниць за центрами відповідальності	105
Сергиенко Наталья, Горбов Александр Единая информационная система как механизм контроля государственных финансов	113
Сергиенко Наталья, Попова Наталья Оценка реализации государственной программы «развитие образования»	117
Сергиенко Наталья Методологические подходы к определению внутреннего финансового контроля	122
Сергиенко Наталья, Щербакова Наталья Самообложение граждан как форма инициативного бюджетирования	128
Султанова Карина, Абрамчик Екатерина Проблемы составления отчёта о движении денежных средств по МСФО в коммерческих организациях Республики Беларусь: выбор метода и сложности применения	134
Сусякова Оксана Анализ финансовой устойчивости как метод контроля за деятельностью страховщика	140
Третьякова Марина Организация перевозочного процесса на предприятиях автомобильного транспорта	146
Трухоновец Елена Организационная структура рынка голубики высокорослой в Республике Беларусь	153
Федоришина Лідія, Пацар Ольга Проблеми ведення податкового обліку ФСП	159
Хомик Христина Організаційно-методичні засади внутрішнього аудиту екологічних витрат підприємств лісового господарства	166
Khomyn Petro Virtual accounting theory	170
Чеплянский Юрий, Гвозд Наталья Совершенствование логистической деятельности РТЭУП «Белинтертранс (БТЛЦ)»	179

Шелін Станіслава Проблеми сучасного стану заробітної плати	186
Шешукова Татьяна Анализ деятельности экономической службы предприятия по управлению коммерческим расчетом	194
Шумак Жанна, Зуёнок Кристина Мотивация и стимулирование трудовой деятельности персонала	201
Шумак Жанна Определение зависимости материалоотдачи от внешних и внутренних факторов	208