

- во-первых, выделить незавершенное производство как самостоятельный специфический объект бухгалтерского учета не только в составе краткосрочных активов, учитывая его на отдельном счете, но и как элемент затрат на производство продукции, формирующих себестоимость произведенной продукции;

- во-вторых, рассматривать незавершенное производство как объект краткосрочных активов только при условии его способности приносить организации в будущем экономическую выгоду. В случае неиспользования его в течение 12 месяцев актив трансформируется в долгосрочный.

Исходя из изложенного выше можно сформулировать определение понятия «незавершенное производство», как объекта бухгалтерского учета, которое должно быть положено в основу его оценки. Это устраним многовариантность оценки и обеспечит единый методологический подход.

Незавершенное производство — это произведенные затраты, необходимые для завершения производства продукции в будущем периоде, формирующие краткосрочный актив, используемый в течение 12 месяцев и приносящий экономическую выгоду организации. В случае неиспользования данного актива в течение 12 месяцев его рекомендовано включать в состав долгосрочных активов.

Литература

1. *Пасс, К. Collins* словарь по экономике / К. Пасс, Б. Лоуз, Л. Дэвис ; пер. с англ. под ред. П. А. Ватника. — СПб. : Экон. шк., 2004. — 752 с.

2. *Райзберг, Б. А.* Современный экономический словарь / Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский, Е. Б. Стародубцева. — 6-е изд., перераб. и доп. — М. : ИНФРА-М, 2015. — 512 с.

<http://edoc.bseu.by>

О. М. Овечкина, канд. экон. наук, доцент
БГЭУ (Минск)

РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА В ЕАЭС

Страны Евразийского экономического союза обладают достаточным потенциалом для формирования и развития единой логистической системы как механизма активизации экономических взаимоотношений в рамках интеграционного объединения. При этом особое значение имеет возможность использования транспортных интермодальных коридоров № 2 «Восток-Запад» и № 9 «Север-Юг» и железнодорожных маршрутов Е-10, Е-20, Е-24, Е-30, Е-50, Е-60 в общем товарообороте между Европой и Азией, что, по мнению экспертов, могло бы переключить на рынок ЕАЭС 10-15 % грузооборота, сократить время доставки в 2-3 раза по сравнению с морским путем, снизить затраты в дистрибуции на 30-40 % [2].

Новая стадия интеграционного объединения предусматривает завершение первых двух этапов: создание полноценного Таможенного союза (ТС) и Единого экономического пространства (ЕЭП). Между тем проблемы, связанные с незавершенностью предыдущих процессов, негативно отражаются на функционировании ЕАЭС в настоящее время. С. Сидорский — член Коллегии (министр) по промышленности и агропромышленному комплексу Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) отмечает, что государства-союзники не готовы в полной мере к сближению переговорных позиций: не соблюдают права ЕАЭС, оставляют в силе право применения национальных изъятий, т.е. применяют в одностороннем порядке национальное законодательство на временной основе, используя нормы либо нормы в законодательстве ЕАЭС, — все это является «проблемами роста» [1].

Невысокая взаимная внешнеторговая активность стран-участниц, незначительный уровень функционирования внутрисоюзного рынка (объемы взаимной торговли стран-союзниц более чем на 80 % ниже общего внешнеторгового оборота ЕАЭС), определенная разобщенность отражается на состоянии и уровне развития торговой логистики, эффективности работы цепей поставок стран Евразийского экономического союза (см. таблицу).

Эффективность логистики стран-союзниц ЕАЭС (по данным Всемирного банка)

Страна	Место в мировом рейтинге развития логистики (160 стран)				Индекс эффективности логистики (LPI) (maxLPI = 5)			
	2010 г.	2012 г.	2014 г.	2016 г.	2010 г.	2012 г.	2014 г.	2016 г.
Армения	111	100	92	141	2,52	2,56	2,67	2,21
Беларусь	—	91	99	120	—	2,61	2,64	2,40
Казахстан	62	86	88	77	2,83	2,69	2,7	2,75
Кыргызстан	91	130	149	146	2,62	2,35	2,21	2,16
Россия	94	95	90	99	2,61	2,58	2,69	2,57

Источник: [3].

Представленные в таблице данные отражают низкую качественную оценку и в целом отрицательную динамику развития логистики в ЕАЭС.

Создание сети логистических объектов (мультилогистических центров) на базе крупных транспортных узлов с широкими зонами регионального покрытия, единым логистическим оператором, полным спектром услуг (складских, финансовых, информационных, документарных, транспортно-распределительных, сервисных) позволит централизовать и скоординировать совместные усилия по расширению географической представленности товаров стран-союзниц, ускорить и упростить организацию поставок, активно интегрировать в систему международных транспортно-логистических коридоров (МТК) европейского и евроазиатского регионов.

Для наиболее рационального использования логистического потенциала в рамках ЕАЭС целесообразно ускорить следующие процессы:

- создание единой транспортно-логистической компании, координирующей и регулирующей логистические потоки на рынке интеграционного объединения;
- создание единого таможенного портала ЕАЭС;
- переход к единому нефтегазовому и электроэнергетическому рынкам, единому транспортному пространству и рынку транспортных услуг;
- создание единой инфраструктуры интегрированного рынка в рамках внутренних границ;
- гармонизацию кредитно-финансовой системы;
- унификацию нормативно-правового регулирования государств-участников ЕАЭС, регламентирующую аспекты логистической деятельности производителей-резидентов интеграционного объединения в части равноправия условий и ответственности во взаимодействии субъектов логистических цепей, доступа к единому рынку, критериев лицензирования и страхования, технологий логистических процессов (включая технологии закупок, поставок, грузоперевозок, складской переработки грузов, подготовку и требования к квалификации кадров, режимы и безопасность работ), что предусмотрено последней редакцией Таможенного кодекса ЕАЭС (ТК ЕАЭС), вступившей в силу с 1 января 2018 г.

Литература

1. «Изъятия мешают движению вперед». Сидорский о проблематике ЕАЭС, импортозамещении в РФ и ВТО [Электронный ресурс] // Новости TUT.BY. — Минск, 2017. — Режим доступа: <http://www.news.tut.by/economics/548480.html>. — Дата доступа: 25.09.2017.

2. Кузменко, Ю. Г. О перспективах развития региональных транспортно-логистических центров в условиях активного развития международных транспортных коридоров / Ю. Г. Кузменко, Р. С. Турлаев // Вестн. ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». — 2015. — Т. 9, № 1. — С. 178–184. С.

3. International LPI Global Ranking [Electronic resource] // The World Bank. — : Mode of access: <http://www.lpi.worldbank.org/international/global/>. — Date of access: 15.11.2017.

А. В. Огинская, канд. экон. наук
BEROC (Минск)

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Сектор информационно-коммуникационных технологий в Беларуси обеспечивает более 2,2 % занятости и генерирует 5,1 % ВВП. Благодаря созданному в 2006 г. Парку высоких технологий в стране сформировалась зрелая экспортно-ориентированная отрасль ИТ-продуктов и услуг, которая объединяет белорусские компании в крупнейший ИТ-кластер в Восточной Европе. Вместе с тем, несмотря на прогнозируемый в отрасли рост на 7–9,5 %, общее положение Беларуси в рейтинге Global Innovation Index снижается на протяжении ряда лет (с 53-го места в 2015 г. к 88-му в 2017 г.) с учетом таких параметров, как нестабильность законодательства, низкая эффективность логистики, НИОКР, слабое развитие рынка венчурного финансирования и пр. В этом ряду стоит отметить и те факторы, которые затрудняют полноценное использование потенциала и свидетельствуют о неоднозначных перспективах развития Беларуси как ИТ-страны.

Во-первых, в сравнении с ближайшими соседями рынок аутсорсинговых ИТ услуг в Беларуси остается относительно малым. В 2016 г. их экспорт составил 1,158 млрд дол. США, в то время как мировой рынок этих услуг составляет более 900 млрд дол. США (с ростом на 2,3 % в 2017 г.). Так, в Украине этот показатель составляет более 3 млрд дол. США (отрасль стала третьей по объему экспорта). Белорусский ИТ опережают также Российская Федерация, Польша, Венгрия.

Во-вторых, вызывает беспокойство высокая концентрация кадров в Минске (89,2 %) и низкий региональный охват подготовки ИТ-специалистов. Это препятствует развитию ИТ-сектора в регионах. Для примера: в Украине в сфере ИТ трудоустроены более 100 тыс. человек, из них 26 тыс. работает в Киеве, 22 тыс. — в Харькове, 15 тыс. — во Львове, 8 тыс. — в Одессе. Это способствует устойчивому и равномерному развитию человеческого капитала в стране.

В-третьих, препятствием на пути развития рынка высоких технологий служит слабое развитие внутреннего рынка ИТ. В 2016 г. объем белорусского рынка информационных технологий составил 450 млн дол. США. При этом 86 % этой суммы приходилось на закупку компьютерной техники и только 7 % бюджета компаний было потрачено на программное обеспечение и услуги. Для высокоразвитых стран соотношение в пользу программного обеспечения и сервисов составляет от 30 % (Эстония, Польша) до 60 % и более (Германия). Такое положение вещей к тому же снижает конкурентоспособность белорусского бизнеса на внутреннем рынке и делает его уязвимыми перед зарубежными фирмами с современными цифровыми бизнес-моделями.

В-четвертых, сектор высоких технологий — это не только информационные системы, но и электроника с высокой добавленной стоимостью. С 2011 г. объем производства компьютерного оборудования в Беларуси падает (с 1416 до 937 млн дол. США в 2015 г.).