



УЧЕТ ОСНОВНЫХ КОМПОНЕНТОВ ЭКОНОМИКИ

**А. Шарипов¹, А.Кереева², Б. Гусенов³*

¹ Академия государственного управления при Президенте Республики Казахстан,
Нур-султан, Казахстан

^{2,3} НАО «Жетысуский университет им. И. Жансугурова», Талдыкорган, Казахстан
**e-mail: king_bara@mail.ru*

Резюме. В статье исследованы законы развития систем и их влияние на экономический рост. Выявлено, что законы развития являются фундаментом, на котором реализуются теоретические основы экономического анализа и осуществляется оценка, диагностика и прогнозирование развития организаций. Учет законов развития систем позволил выявить основные аналитические задачи и показатели-параметры организации, на которые оказывают действие рассмотренные законы. Главным итогом экономических реформ независимого Казахстана явилось создание экономики рыночного типа и системы эффективного государственного регулирования, адекватной принципам рыночного хозяйствования. Процесс реформирования экономики не завершен: экономическая политика Казахстана постепенно акцентируется на поддержку собственных наиболее выгодных отраслей.

Ключевые слова: учет и финансы, финансовая устойчивость, тенденции развития, экономический рост, компоненты экономики, учетная политика, прогресс.

МРНТИ 06.35.31

УДК 657:338.46

<https://doi.org/10.51579/1563-2415.2021-2.03>

ЖҮКТЕРДІ УАҚЫТША САҚТАУ ҚОЙМАЛАРЫНДА (УСҚ) БАСҚАРУ ЕСЕБІН ҰЙЫМДАСТЫРУДЫҢ ӨЗЕКТІ МӘСЕЛЕЛЕРІ

А.К.Ержанов, К.Т.Тайгашинова*

Алматы экономика және статистика академиясы, Алматы, Қазақстан

e-mail: erzhanov_a@mail.ru

Аңдатпа. Мақалада уақытша сақтау қоймаларын (УСҚ) көліктегі жүктерді қабылдау, жөнелту, сақтау, сұрыптау, өлшеп-орау, жинақтау және жөнелту бойынша нарықтық инфрақұрылымның дербес экономикалық құрылымы ретінде дамытудың өзекті мәселелері қарастырылады. Логистикалық жүйеде УСҚ көрсететін қызметтерінің бәсекелестік артықшылықтары мен кірістілігін арттыруда оңтайлы жедел басқарушылық шешімдер қабылдау үшін есепке алу-ақпараттық база, талдау қызметі жүйесін жетілдіру бойынша бірінші кезектегі міндеттер айқындалды. Авторлар өз мақсаты бар әрбір қойма бойынша жүктерді сақтауға арналған шығындарды есепке алу әдістемесі (көрсетілетін қызметтер сервисінен басқа) бар екенін және әрбір қойма орындайтын қызметтер жиынтығын калькуляциялау тетігі қажет екенін атап өтеді. Көліктегі үстеме шығындарды есепке алу мен бөлудің өз мәселелері бар. Басқару есебінің әдістемесі дамыған көптеген жылдар ішінде үстеме шығындарды бөлу мәселелерін шешудің бірқатар әдістері жасалды. Көтергіш крандарды, шығырларды күтіп ұстау және пайдалану бойынша шығындар қызметтердің өзіндік құнына қосу тәсілі бойынша жанама, ал шығындар құрамы бойынша – кешенді болып табылатыны атап өтілді. Егер УСҚ жеке құрылымға айналса, оның шығындары, авторлардың пікірінше, негізгі өндіріске жатқызылуы керек. Шығындар есебін және машиналар мен механизмдердің жұмысын бақылауды ұйымдастыру кезінде қызметтерді тұтынушыларға жатқызу кезінде шығындарды бақылауда ерекше талаптарды сақтау қажет. Мақалада машина-механизм-



дерді ұстау шығындарын есепке алудың сенімділігі үшін қоймалар (УСҚ) бөлігінде 1 машина-сағат немесе машина-ауысым, барлық көтергіш көлік құралдарын есептеуді есептеу әдістемесі қажет екендігі атап өтілді.

Түйінді сөздер: уақытша сақтау қоймалары (УСҚ), логистикалық жүйе, есепке алу, есеп саясаты, машина-сағаттың өзіндік құнын калькуляциялау, материалдық ағындар, есепке алу-ақпараттық базаны автоматтандыру.

Негізгі ережелер. Жүктерді уақытша сақтау қоймалары (УСҚ) қазіргі нарықтық экономиканың жан-жақты дамуы жағдайында логистикалық қызмет көрсету аясында экономиканың өзіндік дербес құрылымдық бірлігі ретінде кеңінен қолданысқа ие болып келе жатыр. Сондықтан экономиканың бұл саласында ерекше шығын баптары мен кірістерін басқарудың есептік жүйесі толығымен бірыңғай қалыптаспаған және ғылыми негізделген ұсыныстарға аса зәру болып отыр.

Кіріспе. Көлік логистикасында уақытша сақтау қоймаларының дамуы жүк ағындарын қалыптастыруға және кеңейтуге байланысты, бұл тек жүк өңдеу қызметі мен сақтауына ғана емес, сонымен қатар біздің еліміздің аумағы арқылы транзиттің дамуына да әсер етеді.

Елбасы "Жаңа Жібек жолы" ауқымды жобасын іске асырудың басталғаны туралы жариялай отырып, "Қазақстан өзінің тарихи рөлін жандандырып, Орталық Азия өңірінің ірі іскерлік транзиттік хабына, Еуропа мен Азия арасындағы өзіндік көпірге айналуы тиіс" деп атап өтті [1]. Демек, Қытайдан біздің еліміз арқылы жүк транзитінің маңыздылығы артып келеді. Атап айтқанда, "Алтынкөл" ауыстырып тиеу базасы, "Жетіген-Қорғас" шекара маңы өткелі. Біздің ойымызша, жүк транзитіне қызмет көрсететін УСҚ ел экономикасының өсімін қамтамасыз етеді. Осыған байланысты логистикалық қызметтер сервисін бәсекелестер алдында көрсетуде өзінің бәсекелестік артықшылықтарын арттыру қажет.

Жүктерді уақытша сақтау қоймаларын (УСҚ) ұстау нарығын дамыту стратегиясындағы проблемаларды зерттеудің өзектілігі бұрынғыдан да айқын және өте қажет.

Зерттеу әдістері. Әдістемелік база-рефераттық іздеу, әдеби шолу, талдау, басқару есебінің теориясы мен практикасы, логистика мәселелерін синтездеу. Зерттеу барысында алынған индуктивті қорытындыларды теориялық тұрғыдан негіздеуге, олардың гипотетикалық сипатын сенімді білімге айналдыруға мүмкіндік беретін шегеру әдістері қолданылды. Зерттеудің теориялық-әдіснамалық негізі шетелдік және отандық ғалымдардың еңбектері, монографиялар, ғылыми басылымдар болды.

Нәтижелер мен талқылаулар. Ірі теміржол станцияларындағы, ауыстырып тиеу базаларындағы, теңіз порттарындағы жүк терминалдары кезінде жүктерді уақытша сақтау қоймалары нарықты дамыту стратегияларына сүйене отырып, жүктерді қабылдау, жөнелту, сақтау, сұрыптау, өлшеп-орау, өлшеп-орау, жинақтау және соңғы станция мен межелі пунктке жөнелту жөніндегі қызметтерді көрсете отырып, табыс әкелуге міндетті дербес нарықтық құрылым болып табылады.

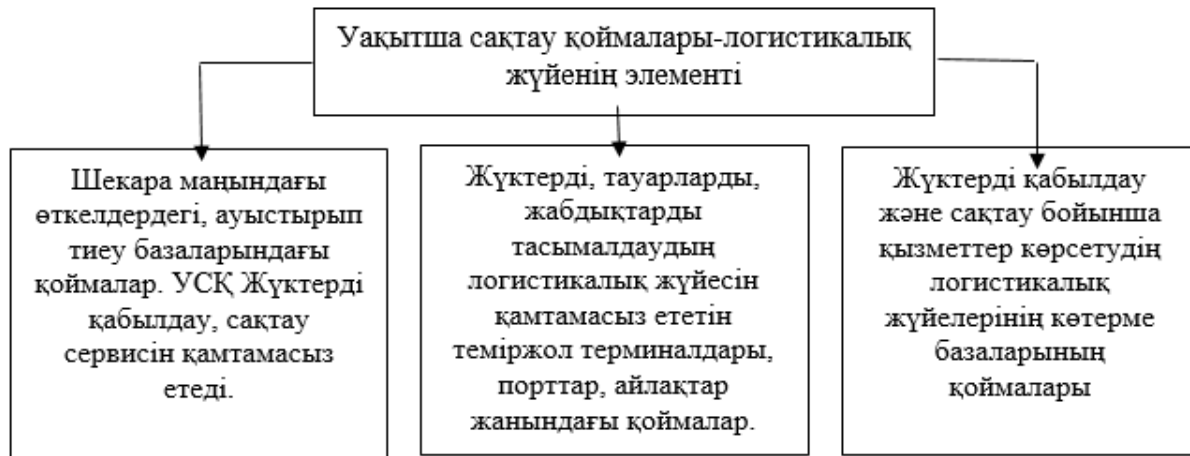
Бүгінгі таңда УСҚ логистикалық жүйенің элементі болып табылатын жаңа құбылыс емес (1-сурет).

Осыған байланысты Л. Б. Миротин "қоймалар материалдық өткізгіш жүйелердің элементі ретінде және сонымен бірге тәуелсіз жүйелер ретінде қарастырылады" деп атап өтті [2, 322-323 б.]. Біраз уақыттан кейін ғалым қойма ішкі жүйесінің оңтайлы нұсқасын таңдау алгоритмін ұсынады [сол жерде].

Дәл осы өзіндік сипаттамалары бар материалды өткізгіш логистикалық жүйелер есеп жүйесін ұйымдастыруда және барысында әртүрлі мәселелерді туындатады. Олардың бірі – 1 машина-сағаттың өзіндік құнының шынайылығы, бұл УСҚ-да шығындарды



қалыптастыруда өте маңызды. Табыстың шынайылығы УСҚ шығындарының шынайылығына, әсіресе әрбір жекелеген УСҚ бойынша қарастыруына байланысты.



Сурет 1 - Уақытша сақтау қоймалары-логистикалық жүйенің элементі

Тағы бір маңызды мәселе – көтергіш крандар, лебедкалар, тартқыштар, машина механизмдерінің жабдықтары УСҚ қызметінің негізі болып табылады, олар жүктерді түсіру, тиеу және транзиттеу бойынша көп еңбекті қажет ететін жұмыстарды орындайды, машиналарды, механизмдерді пайдалану және ұстау нәтижесінде шығындар туындайды. Осыған байланысты әрбір УСҚ-да уақытша сақтау қоймаларында жұмыстарды орындайтын машиналар, көтергіш механизмдер, шығырлар, әсіресе порталды крандардың шығындарын есепке алу және күтіп ұстауды бақылау проблемалары бар, мысалы: 10, 40 немесе 60 тонна және одан да көп жүк көтергіштігі бар қуатты крандар жұмыс істейтін контейнерлік УСҚ-да 10, 20, 40 фут контейнерлерді тиеу немесе түсіру бойынша.

Үшінші мәселе-теміржол көлігінде мұндай шығындар қосалқы өндіріске жатқызылды және оларды үстеме деп санады. Көліктегі үстеме шығындарды есепке алу мен бөлудің өз проблемалары бар. Басқару есебінің әдістемесі дамыған көптеген жылдар ішінде үстеме шығындарды бөлу мәселелерін шешудің бірқатар әдістері жасалды.

Қызметтердің өзіндік құнына қосу тәсілі бойынша көтергіш крандарды, шығырларды ұстау және пайдалану бойынша шығындар жанама, ал шығындар құрамы бойынша – кешенді болып табылады.

УСҚ жеке нарықтық құрылымға айналғандықтан, олардың шығындары, біздің ойымызша, негізгі өндіріске жатқызылуы керек. Осыған байланысты шығындар есебін ұйымдастыруда және машиналар мен механизмдердің жұмысын бақылауда проблемалар туындайды, мұнда алғашқы есепке алудың арнайы тіркелімдерін әзірлеу арқылы қызметтерді тұтынушыларға жатқызу кезінде шығындарды бақылауда ерекше талаптарды сақтау қажет.

Төртінші мәселе-Қазақстан әлемдік экономикалық кеңістікке кіреді және шетелдік компаниялар бизнес бойынша әріптестер болып табылады, "жоспарлау" ұғымы жалпы әлемдік нысандарды қабылдай бастады, ал нарықтық экономика біздің еліміз үшін жаңа экономикалық санаттардың енгізілуіне ғана емес, сонымен қатар жоспарлауға, онымен және бюджеттеуге өзге тәсілдердің пайда болуына алып келді.

Шетелдік тәжірибеде жоспар туралы ақпарат алуды жоспарлау тиісті шығындар деп аталады. Тиісті шығындар жоспарлары әрбір УСҚ бөлінісінде нақты шығындарды жеке-жеке бақылау үшін қажет. Тиісті шығындарды жоспарлау процесін көрсету үшін



бухгалтерлік есепті жасау қажет. Әрбір қойманың, жалпы барлық қоймалардың шығындарын жоспарлауды және сенімді ішкі есепке алуды ұйымдастыру УСҚ-да шығындарды бақылау және талдау жүргізу мақсатында әзірлемелерді жедел іске асыруды талап етеді. Оларды азайту мүмкіндігін іздестіру үшін ішкі шығындарды есепке алуды бақылауды жүзеге асыру үшін әр қойманы күтіп ұстау жоспарын құру әдістемесі қажет.

Бесінші мәселе - бүгінде әрбір жүктерді уақытша сақтау қоймасы бойынша шығын баптары қарастырылмаған. Осыған байланысты келесі бағыттағы жауапкершілік орталықтары бойынша шығындар баптарын белгілеу қажет:

1. УСҚ персоналын ұстау бойынша шығындар;
2. Көлік құралдарын, машина-механизмдерді, крандарды ұстауға арналған шығындар;
3. Қойманы немесе жабдықты ағымдағы жөндеуге арналған шығындар;
4. Материалдарға, арнайы киімдерге, мүкәммалға, ыдысқа және т. б. шығындар;
5. Шығындар орауға, орауды, қайта жөнелтуге, крепление грузов;
6. Басқа шығындар (қаражаттың амортизациясы, ғимараттар, коммуналдық және басқа шығындар).

Осы баптардың пайда болу мақсаты жүктерді уақытша сақтаудың әрбір қоймасын (УСҚ) ұстауға арналған тиісті шығындарды есепке алу мен жоспарлаудың ұсынылып отырған әдістемесінен туындайды.

Сонымен қатар, жоғарыда аталған шығындар баптары Жеке есептік тіркелімді әзірлеу кезінде әрбір қойманы (УСҚ-да) ұстауға арналған шығындардың ішкі есебін ұйымдастырады. Соңғысы қоймаларды ұстау және әрбір УСҚ-да тиеу бойынша крандарды ұстау шығындарының аналитикалық есебін ұйымдастыруға мүмкіндік береді;

Болашақта шығындарды есепке алудың ұсынылып отырған әдістемесі тұтастай алғанда әрбір УСҚ бойынша жеке-жеке талдамалы есепті қамтамасыз етеді, сонымен қатар әрбір УСҚ-дан алынған табысты айқындауға мүмкіндік береді;

- УСҚ-ға жүкті тиеу, түсірудің бір тоннасының өзіндік құнын анықтауды қамтамасыз етеді. Әрбір УСҚ бойынша жүктерді Тиеу, түсіру немесе ауыстырып тиеу жөніндегі шығындарды жеке-жеке есепке алу жүкті тиеудің, түсірудің немесе ауыстырып тиеудің бір тоннасының өзіндік құнын бақылауды айқындауға мүмкіндік береді;

- УСҚ жұмысының экономикалық сипаттамасын, әрбір УСҚ-дан алынған табысты анықтау.

Жалғыз нәрсе, клиенттердің төлемдері, яғни төлем тапсырмалары шоттар негізінде жасалуы керек, олар қойма нөмірін көрсетуі керек. Қойманы ұстау шығындарын алып тастағанда, бір айға түскен төлемдер қойма бөлігінде бір айдағы кірісті анықтауға толық мүмкіндік береді.

Алтыншы мәселе: машина-механизмдерді ұстау шығындарын есепке алудың сенімділігі үшін 1 машина-сағат немесе машина-ауысымды, қоймалар (УСҚ) бөлінісінде барлық көтергіш көлік құралдарын есептеуді есептеу әдістемесі қажет.

Жеке көтеру механизмдерін бір қоймадан екінші қоймаға ауыстыру жағдайлары туындауы мүмкін. Бұл жағдайда көтергіш механизмдер мен жабдықтардың машиналарын күтіп ұстау және пайдалану шығындарын бөлудің ең негізделген әдісін таңдау өте маңызды, өйткені жүктерді ауыстырып тиеу бойынша жұмыстардың, қызметтердің құнын есептеудің сенімділігі осыған байланысты. Біз әрбір УСҚ бойынша шығындардың аналитикалық есебін жеке әзірлейміз, бұл шығындарды есепке алудың ашықтығын қамтамасыз етеді.

Осыған байланысты, сметалық мөлшерлемелер болып табылатын бөлудің неғұрлым қолайлы әдісін іздеу қажет. Ол үшін көтеру механизмдерінің, крандардың, Жабдықтардың жұмыс сағаттарының санын техникалық қызмет көрсету және пайдалану



шығындарының мөлшерін анықтай отырып, машина сағатының бірлігіне, жұмыс орындарын ұстауға, бір сағаттық слесарлық, құрастыру, токарлық жұмыстарға (қажет болған жағдайда) есептеу керек.

Біз болжап отырған УСҚ есепке алуды ұйымдастыру әдістемесі жүктерді сақтау қоймалары бөлінісінде шаруашылық жауапкершілік орталықтары (ШЖО) бойынша шығындардың есебін жүргізетін болады.

Жетінші мәселе - қоймалар арасында ұсынымдарға мойын ұсыну, яғни көкөніс сақтау қоймалары түріндегі және тез бұзылатын өнімдер (ет, балық және басқа өнімдер) сақтауға арналған тоңазытқыш камералары бар ерекшелікті ескере отырып, УСҚ бойынша шығындарды есепке алу мен жоспарлауды ұйымдастыру. Соңғысының өзіндік шығындары бар. Тоңазыту қондырғыларын пайдалану бойынша УСҚ-на жұмсалатын шығындар сақтаудың тонна-күндеріне пропорционалды түрде оның жоспарлы өзіндік құнын айқындайды, айдың соңында шығындардың нақты өзіндік құнына сәйкестендіріледі.

Сегізінші мәселе: тәжірибе көрсеткендей, уақытша сақтау қоймалары олардың мазмұнын қажет етеді. Материалдардың, жабдықтардың, жұмыс киімдерінің, құралдардың, химикаттардың және басқа құралдардың қажетті мөлшері жұмсалады. Соңғылары шаруашылық қамтамасыз ету қоймаларында сақталады. АУР қоймасынан УСҚ-ны ұстауға материалдарды жіберу әрбір УСҚ-ға жеке-жеке шығыс нормаларына сүйене отырып жүзеге асырылады (мысалы: өрт мүкәммалы немесе майлау материалдары). Сондықтан мұның бәрін қалыпқа келтіру және есепке алу керек. Босатуға арналған құжаттар негізінде – крандарды, механизмдерді ұстауға арналған қосалқы бөлшектерді, майлау материалдарын есептен шығаруға арналған жүкқұжаттар УСҚ нөмірін және қойма меңгерушісінің тегін көрсету керек. Ең бастысы, материалдар, қосалқы бөлшектер, отын, жағармай материалдары, құрал-саймандар, арнайы киімдер қоймалары УСҚ ұстау қажеттіліктерін қамтамасыз ету мақсатында шаруашылық қоймалары болып табылады. УСҚ ұстауға арналған жоғарыда көрсетілген құндылықтар олардың шығындарына жатқызылады.

Бірақ экономикалық мақсаттағы қоймаларды ұстау шығындарға жатқызылуы керек. Аурулардың ішінде шаруашылық шығындардың баптары бар (жеңіл автокөлікті ұстау, шаруашылық мақсаттағы қоймаларды ұстау және т.б.). Жоғарыда аталған қоймалар УСҚ-дан айырмашылығы кіріс әкелмейді, бірақ шығындарды көтереді.

Тоғызыншы мәселе: УСҚ бөлінісінде жұмыстарды ұйымдастыруда, жүктерді есепке алуда, сақтауда және қайта өңдеуде кемшіліктерден туындаған өндірістік емес шығыстарды толық анықтауды қамтамасыз ету қажет. Орындалған жұмыстардың көлемімен тікелей байланысты өнімсіз шығыстар үстеме шығындардың құрамындағы өзіндік құнға енгізіледі.

"Алтынкөл" ауыстырып тиеу станциясының экономикалық қызметі тарапынан бақылау материалдарды, энергияны, құрал-саймандар мен мүкәммалды тұтынудың бекітілген нормалары мен лимиттерінің; қойманы басқарудың бекітілген құрылымының, сондай-ақ УСҚ ұстау жөніндегі ішкі есепте қызмет көрсетуші персоналдың лауазымдары мен еңбекақы ставкаларының (айлықақыларының) белгіленген тізбесінің қатаң сақталуын қамтамасыз етеді.

Барлық жұмыстардың көтергіш техникамен (машиналармен және механизмдермен) орындалатынын ескере отырып, әрбір жұмыс объектісі үшін УСҚ бөлінісінде шығындарды жатқызу объектісі болуы тиіс машина-ауысымдардың, атап айтқанда машина-сағаттардың санын белгілеу қажет.

Оныншы мәселе: болашақта "Алтынкөл" станциясының ауыстырып тиеу базасы технологиялық мүмкіндіктері бар, нарықты дамыту стратегиясына сүйене отырып, оның стратегиялық дамуын қамтамасыз ететін қазіргі заманғы көп мақсатты терминал болады.



Осы терминалдағы УСҚ қызметі экспортқа да, импортқа да бағдарланған және транзиттік жүктерді өткізуге, оларды сақтауға, қайта өңдеуге және "Жетіген - Қорғас" шекара маңы екінші өткелінде жүктерді уақтылы ауыстырып тиеуге бағытталған. Уақытша сақтау қоймаларында жүктерді сақтау және өңдеу, сұрыптау бойынша өзіндік ерекшеліктері бар көптеген жұмыстар орындалатын болады.

Кез-келген қойма материалдық ағындардың кем дегенде үш түрін өңдейді: кіріс, шығыс және ішкі.

Кіріс ағынының болуы көлікті түсіру, келген жүктің саны мен сапасын тексеру қажеттілігін білдіреді. Шығу ағыны клиент шартының талаптарына сәйкес жөнелтілген кезде көлікке тиеу қажеттілігін, ал ішкі – қойма ішінде жүкті жылжыту қажеттілігін білдіреді.

В.А.Гудковтың, Л.Б. Миротиннің, С.А. Ширяевтің және т. б. пікірінше, "қойма белгілі бір жинақтау қабілеті бар демпфер және реттеуші ретінде кіретін және шығатын материалдық ағындардың әркелкілігін тегістейді және логистикалық жүйенің жұмыс істеуінің сенімділігі мен икемділігін қамтамасыз етеді" [3, с. 204].

Кіретін материалдық ағындардағы логистикалық жүйелердің сенімділігі мен икемділігі мамандар кәсібилік пен құзыреттілікті қолданған жағдайда ғана қамтамасыз етіледі.

Біріншіден, қоймаға жүкпен келген вагонды, контейнерді (көлік құралын) қабылдау процесіне практикалық талаптар бар. Бірнеше операциялар бар.

Екіншіден, вагоннан немесе контейнерден жүкті түсіру процесіне практикалық талаптар бар. Сондай-ақ, өз проблемалары, операциялардың реттілігіне қойылатын талаптар бар.

Бұл туралы логистика басылымдарында әдетте көліктің түсірілуін және жүктерді, тауарларды қоймаға қабылдауды атап өтеді. УСҚ қоймасы меңгерушісі мен оның қызметкерлерінің құзыреті туралы ештеңе айтылмаған (бұл операциялар туралы толығырақ келесі жарияланымдарда баяндалады).

Үшіншіден, жүктерді уақытша сақтау (УСҚ) функциясына жүктерді сақтауға орналастыру жөніндегі жұмыстарды жүргізу, талап етілетін сақтау шарттарын қамтамасыз ету қажеттілігі кіреді. Жоғалуды болдырмау үшін оларды сақтаудың жеке әдістерін қажет ететін жүк түрлері бар. Материалдық ағындардың өзгеруі басқа жүк ағындарын тарату арқылы жүреді.

УСҚ-да жүктерді сақтау процесінің өзі жүк түрлеріне (тез порт немесе карантиндік сақтауға арналған көкөністер және т.б.) негізделген ерекшеліктерге ие. Әрбір қойманың өз мақсаты бар және осыған байланысты жүктерді (көрсетілетін қызметтер сервисінен басқа) сақтауға арналған шығындарды есепке алу әдістемесі бар. Сонымен қатар, әр қойма орындайтын қызметтер жиынтығын есептеу тетігі қажет (мысалы, мұздатқыш және т.б.).

М. В. Кургановтың пікірі бойынша барлық қорларды сақтауға арналған шығындарды, қоймаларды ұстауға арналған пайдалану шығындарын, тауарды жеткізуге арналған жиынтық көлік шығындары мен жоғалтуларды ескеру қажет [4, 250 б.]. Осы көзқараспен келісе отырып, біздің пайымдауымызша УСҚ-да шығындарды есепке алуды ұйымдастыру келесідей бағытта жүзеге асырылу керек:

- жүктерді сақтау шығындары бойынша есепке алу;
- УСҚ ұстауға арналған пайдалану шығындарын есепке алу;
- жүктерді жеткізу бойынша көлік шығындарын есепке алу.

Сонымен қатар, УСҚ-ға қызмет көрсететін машина-механизмдердің жұмысын күтіп ұстау бойынша шығындарды есепке алу жеке бағыт бола алатындығын атап өткен жөн,



бұл туралы авторлар пікір білдірмеген. Бұл ретте олар сондай-ақ көрсетілген бағыттар бойынша есепке алуды ұйымдастыру тетігін келтірмейді.

Біздің ойымызша, бүгінгі күні аса өзекті мәселелер, біріншіден, УСҚ-да шығындарды есепке алудың пысықталған тетігінің жоқтығы болып табылады; екіншіден, УСҚ нарықтық экономиканың дербес құрылымдық бөлімшесі болып табылатындықтан, әрбір УСҚ бөлінісінде шығындарды есепке алуды ұйымдастырудың және кірісті айқындаудың шұғыл қажеттілігі бар, ол үшін УСҚ-ның есепке алу саясатын әзірлеу маңызды болып табылады. Онда шығыстардың баптары бөлінісінде УСҚ-ны ұстауға арналған шығындарды есепке алу әдістемесін қалыптастырған жөн, бұл кірістердің дұрыстығын логистикалық бақылауды қамтамасыз етеді; үшіншіден, УСҚ-да мынадай түрде шығындар орын алады:

вагондардың, контейнерлік пойыздардың тоқтап қалуының, айыппұл санкцияларының-осының барлығы табыс көлемін азайтатын экономикалық пайданың ақшалай шығындары;

табыстылық деңгейіне теріс әсер ететін түрлі тәуекелдер бар.

ИЯ, УСҚ-да логистикалық операцияларды жүргізу және логистикалық шығындарды есепке алу кезінде қосымша шығындарды болдырмау үшін оларды ашуды қажет ететін әртүрлі тәуекелдер бар, бұл оларды есепке алу тәуекел дәрежесін азайту (кейде олардың алдын алу) бойынша басқарушылық шешімдерді жедел қабылдауға әкеледі.

Іс жүзінде қабылданған жүктердің құнында сақтау шығындарынан асатын тәуекелдер құнының 15-35% шегінде жиі орын алады. Мұндай статистиканы Л. Б. Миротин де келтіреді, онда ол былай деп жазады: "мысалы, түгендеу жүргізуге арналған шығындар, банктік кредит үшін пайыздық мөлшерлемелер және т.б., қорлар құнының 10-41% шегінде өзгертін сақтау шығындары, тәуекелдер құны" [2, 312-бет].

Тәуекелдерді болдырмау үшін УСҚ-ның логистикалық үдеріс учаскелерімен, кіріс және шығыс материалдық ағындармен операцияларды жүзеге асыру кезінде, яғни тиеу-түсіру жұмыстарын орындау кезінде барынша тығыз техникалық және технологиялық байланысын сақтау қажет. Бұл операциялардың мәні мынада: жүк түсіру – көлік құралын жүктен босатудан тұратын логистикалық операция; жүк тиеу – жүкті көлік құралына беру, бағыттау және төсеуден тұратын логистикалық операция. Қоймада тиеу-түсіру жұмыстарын жүргізу технологиясы жүктің сипатына, көлік құралдарының түріне, сондай-ақ тиеу-түсіру механизациясының қолданылатын құралдарының түріне байланысты.

УСҚ-да тиеу-түсіру жұмыстары көптеген машиналар мен механизмдерді, атап айтқанда, үлкен жүк көтергіштігі бар порталды крандарды, шығырларды, тартқыштарды, компрессорларды, автотиегіштерді, электрозахваттарды, грейдерлерді және т.б. тарта отырып орындалады.

Қорытынды. Бар мәселелерді жедел шешу үшін, ең алдымен, машина механизмдерінің 1-ші машина-сағатының құнын және әр бренд үшін жеке-жеке анықтау әдісі қажет. Сонда ғана УСҚ-да машина-механизмдердің орындалған жұмыстарының шығындарын қалыптастыруда сенімді ақпаратқа қол жеткізуге болады. Ал бұл өз кезегінде УСҚ-дағы нақты жұмыс бірлігіне үлестік шығындарды анықтауда және еңбек өнімділігін арттыруда тиісті бақылауды қамтамасыз етеді.

Нақты бір өнім бірлігіне ең аз үлестік шығындарды анықтау әдісін Л. Б. Миротин, Э.Ташбаев және О. Т. Порошина ұсынған болатын [5, б.96].

УСҚ қызметкерлерінің өнімділігі мен еңбек сапасын арттыруға ақпаратты өңдеу және сақтау функциясын автоматтандыру, вагондарға, контейнерлерге және поездарға құжаттар беру арқылы қол жеткізуге болады. Бұдан басқа, жүктерді вагондарға қайта тиеу кезінде бір мезгілде вагондарға ғана емес, поезд құрамына да техникалық қызмет көрсету жағдайлары жасалады. Дәл осы ауыстырып тиеу станциясындағы автоматтандыру өңде-



летін поездардың құрамдары туралы, жол аралығындағы поездардың орналасуы және олардың тағайындалған станцияға келуінің болжамды уақыты туралы мәліметтерді өңдеу және ұсыну функциялары бір мезгілде телеграмма-заттай парақтарды (ТГЗП) рәсімдеу бойынша бақылау-есептеу операцияларын жүргізуге, поездың қалыптасуын жоспарлауға, таратылатын құрамдарға жинақтау ведомостарын беруге мүмкіндік береді. Темір жолдағы ауыстырып тиеу станциясы өзінің негізгі мақсатынан басқа, жүк және жолаушылар жұмыстарының едәуір көлемін орындайды және көлік қызметінің осы учаскесінде жауапты орын алады.

Әрбір аталмыш мәселе бойынша белгіленген міндеттерді табысты шешу қатан бәсекелестік пен инфляциялық тәуекелдер жағдайында УСҚ-ның экономиканың дербес құрылымдық бөлімшесі ретінде тиімді және ұтымды жұмыс істеуіне ықпал ететіні сөзсіз.

Пайдаланылған әдебиеттер

1. Назарбаев Н.А. Масштабный проект «Новый Шелковый путь» / 22.05.2012 г. kazlogistics.kz/ru/media_center/interview/detail.php?...
2. Миротин Л.Б. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах: Учеб. Пособ./ Под ред. д-ра техн. наук. проф. Л.Б. Миротина.- М.: Юристъ, 2005-414 с.
3. Гудков В., Миротин Л.Б., Ширяев С.А. Основы логистики: Учебник для вузов/ Под ред. В.А. Гудкова- М: Горячая линия-Телеком,2004.-351с.
4. Курганов В. М. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок товаров: Учебно-практическое пособие / В.М.Курганов – М.: Книжный мир, 2005.- 432 с.
5. Миротин Л.Б. Эффективная логистика / Миротин Л.Б., Ташбаева Ы.Э., Порошина О.Т.- М.: Изд-во «Экзамен», 2002.-160 с.

Paidalanylgan adebietter (транслитерация)

1. Nazarbaev N.A. Masshtabnyi proekt «Novyi Shelkovyi put» / 22.05.2012 g. kazlogistics.kz/ru/media_center/interview/detail.php?...
2. Mirotin L.B. Logistika: upravlenie v gruzovykh transportno-logisticheskikh sistemakh: Ucheb. Posob./ Pod red. d-ra tekhn. nauk. prof. L.B. Mirotina.- M.: Yurist, 2005-414 s.
3. Gudkov V., Mirotin L.B., Shiryaev S.A. Osnovy logistiki: Uchebnik dlya vuzov/ Pod red. V.A. Gudkova- M: Goryachaya liniya-Telekom,2004.-351s.
4. Kurganov V. M. Logistika. Transport i sklad v tsepi postavok tovarov: Uchebno-prakticheskoe posobie / V.M.Kurganov – M.: Knizhnyi mir, 2005.- 432 s.
5. Mirotin L.B. Effektivnaya logistika / Mirotin L.B., Tashbaeva Y.E., Poroshina O.T.- M.: Izd-vo «Ekzamen», 2002.-160 s.

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНЧЕСКОГО УЧЕТА НА СКЛАДАХ ВРЕМЕННОГО ХРАНЕНИЯ ГРУЗОВ (СВХ)

А.К.Ержанов, К.Т.Тайгашинова*

Алматинская академия экономики и статистики, Алматы, Казахстан

e-mail: erzhanov_a@mail.ru

Резюме. *Определены первоочередные задачи по совершенствованию системы учетно-информационной базы, аналитической службы для принятия оптимальных оперативных управленческих решений в повышении конкурентных преимуществ и доходности услуг складов временного хранения (СВХ) грузов в логистической системе. Авторы отмечают, что по каждому складу, имеющему свою цель, существует методика учета затрат на хранение грузов (кроме сервиса услуг) и необходим механизм калькуляции совокупности услуг, выполняемых каждым складом. Учет и распределение накладных расхо-*



дов на транспорте имеет свои особенности. За многие годы разработки методики управленческого учета разработан ряд методов решения задач распределения накладных расходов.

Ключевые слова: склады временного хранения (СВХ), система логистики, бухгалтерский учет, учетная политика, стоимость машино-часов, материальные потоки, автоматизация бухгалтерского учета и информационная база.

CURRENT PROBLEMS IN THE ORGANIZATION OF MANAGEMENT ACCOUNTING IN TEMPORARY STORAGE WAREHOUSES (TSW)

A.K.Yerzhanov, K.T.Taigashinova*

Almaty Academy of Economics and Statistics, Almaty, Kazakhstan

e-mail: erzhanov_a@mail.ru

Summary. *The priority tasks for improving the system of accounting and information base, analytical service for making optimal operational management decisions in increasing the competitive advantages and profitability of temporary storage warehouses (TSW) services in the logistics system are identified. The authors note that for each warehouse that has its own purpose, there is a methodology for accounting for the cost of storing goods (except for the service of services) and a mechanism for calculating the total of services performed by each warehouse is necessary. Accounting and distribution of overhead costs in transport has its own characteristics. For many years of development of the management accounting methodology, a number of methods for solving the problems of overhead distribution have been developed.*

Key words: *temporary storage warehouses (TSS), logistics system, accounting, accounting policy, cost of machine-hours, material flows, automation of accounting and information base.*

МРНТИ 06.35.31

УДК 657 (075.8)

<https://doi.org/10.51579/1563-2415.2021-2.04>

ПОНЯТИЕ СПРАВЕДЛИВОЙ СТОИМОСТИ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕЕ ПРИМЕНЕНИЯ ДЛЯ ОЦЕНКИ АКТИВОВ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВ В УЧЕТНОЙ ПРАКТИКЕ

Т.М.Мезенцева^{1}, А.М.Даузова², Б.У.Керимбекова³, А.А., Мезенцев⁴*

¹ВО «Финансовый университет при правительстве Российской Федерации», Москва, Россия

^{2,3}Алматинская академия экономики и статистики, Алматы, Казахстан

⁴Академия труда и социальных отношений (ОУП ВО «АТусО»), Москва, Россия

e-mail: m-t-m@inbox.ru

Аннотация. *В статье рассматривается метод оценки активов организации по справедливой стоимости. Дается понятие справедливой стоимости. Исследуются перспективы ее применения для оценки активов и обязательств в российской учетной практике. Доказывается необходимость принятия ряда мер со стороны государства и фирм для утверждения стандарта справедливой стоимости в российской системе бухгалтерского учета. По некоторым активам и обязательствам могут существовать наблюдаемые рыночные операции или рыночная информация. По другим активам и обязательствам наблюдаемые рыночные операции или рыночная информация могут отсутствовать. Однако цель оценки справедливой стоимости в обоих случаях одна и*