

где T – рассматриваемый период времени, лет; F_t – движение ликвидности в t -й год; i – минимальное значение коэффициента расчетной нормы рентабельности.

В результате расчета суммарных затрат за все годы службы пассажирского вагона с учетом фактора времени возможно адекватно оценить затраты на приобретение нового пассажирского вагона и его дальнейшую эксплуатацию и затраты на восстановление и модернизацию пассажирского вагона после окончания его срока службы и его дальнейшую эксплуатацию. В результате появляется возможность выбора экономически целесообразной альтернативы.

После получения результата производится сравнение затрат в вариантах ремонта и покупки нового вагона. Как показывает международный опыт, ремонт с продлением срока службы пассажирского вагона весьма эффективен.

УДК 347.736

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЙ АСПЕКТ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ НЕСОСТОЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Э. М. ГАЙНУТДИНОВ, Л. И. ПОДДЕРЕГИНА
Белорусский национальный технический университет

Железнодорожный транспорт, так же, как и другие отрасли страны, переживает серьезные трудности переходного периода к рыночным отношениям. Более того, по сравнению с другими отраслями исключительное значение приобретают вопросы собственности предприятий железнодорожного транспорта.

Одним из важнейших критериев, оказывающих влияние на форму собственности указанных предприятий, является их экономическая несостоятельность. В стране имеется определенный опыт оценки состояния предприятия на уровне его банкротства.

В законодательной системе Республики Беларусь регламенты, касающиеся категории банкротства, появились в 1991 году после принятия Закона "Об экономической несостоятельности и банкротстве", в который, как утверждают авторы работы, вносились только незначительные редакционные изменения.

Однако законодательное определение банкротства получило развитие в законе Республики Беларусь "Об экономической несостоятельности (банкротстве)" от 18 июля 2000 г., утвержденном Указом Президента Республики Беларусь от 12 ноября 2003 г. № 508.

Авторы новой редакции Закона (2000–2003 гг.) утверждают, что в нем учтен опыт стран СНГ, Российской Федерации, Германии, Швеции, США, Франции, имеющих многолетний опыт применения аналогичных законов.

Далее авторы работы утверждают: "Однако опыт других государств в чистом виде в условиях Беларуси использовать невозможно, так как экономические и правовые условия в республике имеют существенные особенности... Разработчики несколько изменили концепцию Закона о банкротстве. В нем акцент сделан на процедуре санации, предусмотрены меры по оздоровлению должника, т. е. восстановлению его платежеспособности".

Но именно соотношение состояния предприятий на уровне "банкротства" и "необходимости санации" является наиболее принципиальным для железнодорожного транспорта. Представляется некорректным усложнение законодательной характеристики банкротства попыткой совместить две важнейшие функции: принципиально отличающиеся по своей социально-правовой сути – правовую ответственность "должника" и санацию его деятельности. При основательном отсутствии опыта реализации одной и другой функции в республике их соединение усложняет понимание единого определения.

Функция ответственности "должника" исключительно судебная. Суд – "орган государства, осуществляющий судебную власть путем отправления правосудия при рассмотрении... экономических споров... в порядке, установленном процессуальным законом".

Исходя из этого определения следует, что при отсутствии факта "спора" прибегать к услугам судебных органов нецелесообразно. Обращение в суд должников об их собственном банкротстве, процедура санации и другие составляющие закона о банкротстве по своей сущности не имеют характера "спора". В то же время представляется, что заявление о банкротстве следует принимать только при наличии спорных претензий со стороны заявителя. При отсутствии фактора "спора" (бесспорном характере долговых отношений) принятием решения о необходимости проведения процедуры банкротства должны заниматься не судебные органы, а административные.

Процедура санации не может быть предметом судебных разбирательств. Этим должны заниматься административные органы, например, Департамент по санации и банкротству Министерства экономики.

Представляется нецелесообразным наделение антикризисных управляющих функциями исследовательско-аналитического характера и правами вынесения вердикта о кризисном состоянии "должника" в основном по следующим причинам: во-первых, потому, что они не смогут разобраться с хозяйственным состоянием

предприятия лучше, чем работники предприятия и государственных органов (финансовых, налоговых, административных), постоянно общающихся с "должниками", и, во-вторых, антикризисные управляющие в силу индивидуальной "значительности" могут попасть под коррупционное влияние лиц, заинтересованных в определенном решении вопроса о судьбе "должника". Антикризисного управляющего следует назначать только после принятия решения о банкротстве "должника" для временного управления его делами и имуществом.

Аналитическую работу по выяснению хозяйственного состояния должника следует проводить под руководством государственного административного органа путем создания комиссий, включающих представителей "должника", кредиторов, государственных финансовых и административных органов.

Основным документом, характеризующим состояние "должника", может быть его бизнес-план с заключением, касающимся состояния "банкротства". При отсутствии взаимных претензий заинтересованных сторон процедуру "банкротства" следует реализовать под руководством государственного органа.

УДК 338.24 (075.8)

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В ГОМЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

М. О. ГИЛЬ

Гомельский государственный технический университет им. П. О. Сухого

Транспортно-логистический центр (ТЛЦ) – элемент современной перевозочной технологии, предназначенный для оказания услуг потребителям на стыке «транспорт – промышленное производство – торговля». ТЛЦ включает в себя складской комплекс с телекоммуникационным и грузоперерабатывающим оборудованием, а также информационно-технологическим обеспечением процесса перевозки и обработки грузов, оформления перевозочных документов по принципу «одного окна», подъездными путями, грузоподъемным оборудованием, стоянкой, кемпингом, станцией техобслуживания для грузового автотранспорта.

Мировой опыт показывает, что профессиональные логистические компании, предоставляющие транспортные логистические услуги, экономят немалые средства своим клиентам. Использование логистических центров позволяет сократить транспортные расходы на 7–20 %, уменьшить расходы на погрузо-разгрузочные работы, хранение материальных ресурсов и готовой продукции на 15–30 %, снизить общие логистические издержки на 12–35 %. Снижение логистических издержек всего лишь на 1 % по достигаемому экономическому эффекту эквивалентно увеличению объемов грузоперевозок до 10 %.

Основными видами транспорта в Гомельской области является железнодорожный и автомобильный.

Анализ статистических данных показывает, что автомобильный транспорт занимает второе место в структуре грузооборота области. Это объясняется спецификой продукции, отправляемой на экспорт. Статистика свидетельствует также, что перед ТЛЦ области особенно остро стоят задачи повышения эффективности организации грузопотоков, рационализации взаимодействия между различными видами транспорта, основанного на принципах логистики и современном информационном обеспечении, оптимизации транспортного процесса и снижения транспортных издержек, согласованного развития транспортной инфраструктуры с учетом ее интеграции в систему международных транспортных коридоров. Нарастание объемов транспортно-логистического обслуживания транспортным комплексом сдерживается, прежде всего, дефицитом объектов терминально-складской и транспортно-логистической инфраструктуры для обслуживания товарных потоков, а также отсутствием координации между различными видами транспорта, грузоотправителями, грузополучателями и логистическими операторами в силу недостаточной интеграции информационных комплексов участников транспортно-логистического процесса. Если участники отечественного рынка транспортно-экспедиционных услуг не смогут обеспечить конкурентоспособного качества и цены перевозок грузов, они рискуют быть вытесненными западными фирмами.

Транспортно-логистические центры могут быть нескольких типов. В Гомельской области целесообразно создавать комплексный ТЛЦ, который предоставляет услуги всем компаниям всех видов транспорта. Деятельность такого ТЛЦ носит, несомненно, масштабный, общегосударственный характер и исходит из потребностей развивающейся экономики области. Сделать транспорт конкурентоспособным как по транзитным, так и международным перевозкам с использованием логистических схем, методов и есть задача такого центра.

Применение комплексного подхода к развитию транспортной логистики Гомельской области позволит согласовать между собой развитие как отдельных частей транспортной отрасли (железнодорожный транспорт, автодороги, складские терминалы и др.), так и необходимых транспортных функций, включая организацию работы служб, вовлеченных в транспортный процесс (таможенные, санитарные службы, службы безопасности и др.).