

нованы на объективной оценке состояния условий труда, которая является органической частью хозяйственного механизма. Поэтому важно, чтобы будущий специалист получил навыки выполнения комплексного анализа и количественной оценки условий труда с учетом всех основных факторов, воздействующих на их формирование. С учетом этого на конечном этапе изучения охраны труда для студентов всех специальностей проводятся практические занятия по комплексной оценке условий труда и определению компенсаций за работу в опасных и вредных условиях.

УДК 338.24.021.8

ОПТИМИЗАЦИЯ СТРУКТУРЫ НЕДВИЖИМОГО ИМУЩЕСТВА КАК ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

С. Л. ШАТРОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В. Л. ЖИГАЛОВ, В. Я. КРАВЕЦ

Белорусская железная дорога, г. Минск

Объекты недвижимого имущества – категория, являющаяся неотъемлемым компонентом деятельности компании, как сферы производства, так и оказания услуг. Она занимает весомую долю активов и позволяет обеспечить базовые условия труда работников, создает предпосылки эффективной работы, формирует совокупность средств, обеспечивающих экономическую безопасность таких капиталоемких компаний, как железная дорога.

С принятием постановления Совета Министров Республики Беларусь № 957 от 06.11.2013 «О порядке и условиях утверждения перечня неиспользуемых (неэффективно используемых) капитальных строений (зданий, сооружений), их частей и земельных участков (частей земельных участков), на которых они расположены», организации железнодорожного транспорта, наряду с иными субъектами хозяйствования республики, вынуждены искать варианты вовлечения в хозяйственный оборот неиспользуемых (неэффективно используемых) объектов недвижимого имущества либо избавления от лишних. В противном случае для капитальных строений, включенных в перечень по критериям: 1) не используемые более девяти месяцев суммарно в течение двенадцати предшествующих календарных месяцев в хозяйственном обороте, предпринимательской деятельности или 2) величине коэффициента использования которых в хозяйственном обороте, предпринимательской деятельности в течение двенадцати предшествующих календарных месяцев – менее 0,3, размер ежегодной арендной платы за земельные участки устанавливается до 10 раз выше стандартной, что напрямую оказывает влияние на рост затрат и уровень экономической безопасности организации.

Следует отметить, что сложившиеся условия хозяйствования в перспективе не дают надежды на рост объема выполняемых работ и услуг, а значит, и на большее вовлечение в хозяйственный оборот малоэффективных и, вследствие этого, неэффективно используемых объектов недвижимого имущества. В связи с этим следует рассмотреть несколько вариантов распоряжения капитальными строениями не используемыми (неэффективно используемыми) в хозяйственной деятельности, которые нашли отражение в разработанной методике расчета экономического эффекта при распоряжении, списании, вовлечении в хозяйственный оборот объектов недвижимого имущества, земельных участков на Белорусской железной дороге. Руководствуясь нормами, установленными Указом Президента Республики Беларусь № 294 от 04.07.2012 г. «О порядке распоряжения государственным имуществом», направлениями распоряжения объектами недвижимого имущества в методике определены следующие хозяйственные операции:

- безвозмездная передача объектов имущества субъектам государственной формы собственности, а также неиспользуемых земель в коммунальную собственность и др.;
- отчуждение объектов имущества в установленном порядке на аукционе, по конкурсу, без проведения аукциона либо конкурса;
- ликвидация объектов недвижимого имущества;
- использование объектов имущества в собственных целях после проведения реконструкции, капитального ремонта, перепрофилирования и иных мероприятий;

– внесение объектов имущества в уставный капитал (фонд) других организаций;

При обосновании направлений распоряжения капитальными строениями, неэффективно используемыми в хозяйственной деятельности, в качестве базового критерия в предлагаемой методике обоснована динамика роста капитала компании. В настоящее время в Республике Беларусь проблема капитала остро не стоит, так как большинство предприятий находятся в государственной собственности. Государство, ранее вложившее капитал, не отслеживает, что происходит с его величиной впоследствии. Однако путь на привлечение частных инвестиций в государственный сектор экономики и, как следствие, на его разгосударствление, несомненно, изменит существующий подход к оценке эффективности деятельности компании и ее менеджмента.

Первый вариант распоряжения имуществом – его передача Министерству транспорта и коммуникаций как собственнику имущества, однако в этом случае происходит лишь снижение стоимости активов железной дороги, а значит и капитала компании.

Второй – реализация имущества на аукционе. Такая продажа может осуществляться на торгах как способе передачи части активов (ресурсов, имущества) железной дороги частному бизнесу, в том числе малым фирмам. Учитывая, что собственником имущества выступает государство – оно же является и получателем выручки за реализованное имущество. Таким образом, средства, полученные от отчуждения на возмездной основе зданий, сооружений, находившихся в собственности Республики Беларусь, направляются в республиканский бюджет.

Третий – ликвидация по уровню снижения капитализации компании сравнима с двумя вариантами, описанными ранее. Поэтому рекомендовать данный вариант следует лишь в последнюю очередь.

Последующие варианты предполагают либо дополнительные вложения в объекты недвижимости, либо внесение их в качестве уставного фонда в создаваемое совместное предприятие, что, на наш взгляд, является наиболее предпочтительным с позиции сохранения и приумножения капитала. Однако только индивидуальный подход к выбору того или иного варианта распоряжения имуществом, находящимся в собственности железной дороги, может стать верным направлением повышения экономической безопасности компании.

УДК 656.2.08 : 656.2.022.836

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПРИ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Д. Н. ШКАНДЫБИН, И. А. ИВАНОВ-ТОЛМАЧЕВ

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва, Российская Федерация

Развитием ВСМ, помимо пассажирского движения, является внедрение высокоскоростных грузовых поездов на строящихся линиях и скоростных по существующим линиям за счет уменьшения количества обычных пассажирских поездов из-за пересадки пассажиров на высокоскоростные линии. Это позволит во много раз увеличить грузопотоки и оптимизировать:

- скорость доставки;
- регулярность сервиса и стабильность транзитного времени;
- соблюдение фиксированного расписания движения как по времени нахождения поезда в пути, так и по его прибытию на конечный пункт;
- конкурентоспособный тариф по критерию «цена – срок доставки».

Данный вид сообщения очень интересен и в перспективе весьма выгодный, требующий детальной проработки. Пассажирские высокоскоростные поезда будут двигаться с большей скоростью, чем грузовые, во избежание износа верхнего строения пути в связи с разными нагрузками на ось от подвижного состава. На начальных этапах грузового движения на ВСМ это допустимо в связи с отсутствием пассажиро- и грузопотока на линии. Увеличение пассажиропотока приведет к съему грузовых поездов и постепенным вытеснением грузового движения в ночное технологическое окно (на примере зарубежного опыта, все работы по обслуживанию пути проводятся ночью), где движение поездов осуществляется по свободному пути. В случае востребованности высокоскоростных грузовых перевозок придется пересматривать организацию движения на линии или повышать характеристики грузовых поездов для повышения пропускной и провозной способности.