

Рисунок 1 – Структура интегрального конкурентного потенциала строительного предприятия.

- *финансовое состояние* (соотношение собственных и заемных средств; рентабельность; финансирование; общая ликвидность строительной организации; риск строительной организации).

В условиях конкурентного рынка подрядные организации заключают договоры на внешних секторах, поэтому увеличение мобильности позволяет выполнять заказы за пределами республики. В 2001 году белорусскими строителями за рубежом выполнено 2,8% от общего объема выполненных работ, что составляет 119,7% к предыдущему периоду. В группе факторов, определяющих финансовое состояние строитель-

ных предприятий следует учитывать риски, вероятность возникновения которых в условиях рыночной экономики очень велика. Основным риском строительной организации в последнее время является нарушение договоров подряда со стороны заказчиков.

Систематический анализ конкурентных позиций строительных предприятий дает им возможность разрабатывать рыночные стратегии, принимать оптимальные управленческие решения и побеждать в конкурентной борьбе на подрядном рынке.

УДК 338.24/27

**Омельянюк С.М., Омельянюк А.М.**

## ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РБ

Переход экономики Республики Беларусь к рыночным отношениям ставит принципиально новые задачи в сфере управления транспортным комплексом. Развитие республики как самостоятельного независимого государства, предопределяет качественные изменения работы транспорта с переориентацией значительных объемов перевозок в класс международных. Транспорт, обслуживая практически все виды международных экономических отношений, является важнейшим источником валютных поступлений в республике, выступающей на международном рынке как экспортер транспортных услуг.

В общем объеме экспорта услуг 63,5% составляет экспорт транспортных услуг, в том числе железнодорожный транспорт - 20,5%, автомобильный транспорт - 12,0% и воздушный транспорт - 1,9%.

Наиболее динамично растет экспорт автотранспортных услуг. Развитие указанных услуг обусловлено как географиче-

ским положением республики, так и развитой транспортной инфраструктурой. Так, в период с 1993 года по 2000 год, экспорт услуг от международных автоперевозок увеличился в 5,4 раза и достиг 123,3 млн. долларов.

Во все времена, при различных экономических условиях транспорт был и остается не только важнейшим жизнеобеспечивающим фактором хозяйства, но и надежным источником доходов в государственный бюджет. По-настоящему мудрая государственная политика в отношении транспорта должна строиться с учетом объективных преимуществ конкретной страны и с учетом реально существующих и перспективных международных экономических связей. Когда Критская конференция определила важнейшие европейские транспортные коридоры, Беларусь "оказалась" на перекрестке важнейших транснациональных путей (см. рис.1).

**Омельянюк Сергей Михайлович.** *Ассистент каф. экономической теории Брестского государственного технического университета.*

**Омельянюк Александр Михайлович.** *К.э.н., старший преподаватель каф. экономической теории Брестского государственного технического университета.*

*Беларусь, БГТУ, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267.*

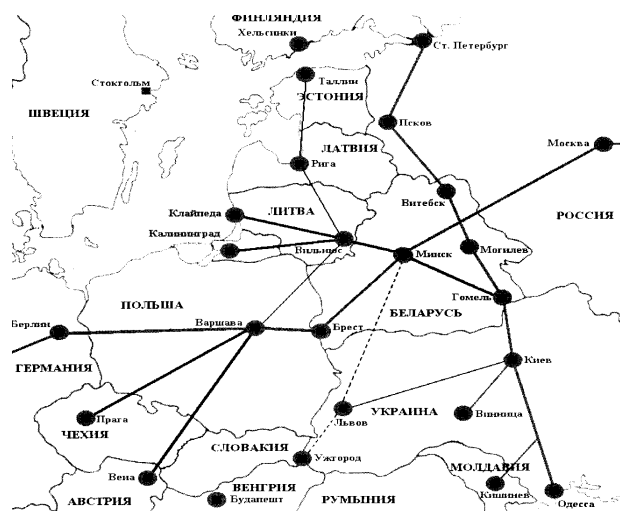


Рисунок 1 – Европейские транспортные коридоры.

Таким образом, объективные обстоятельства развития и перераспределения транспортных потоков в международном сообщении показывают, что нужно не просто иметь выгодное географическое положение — нужно умело его использовать и возвести проблему развития транзитных перевозок в ранг общегосударственной задачи. Это не только принесет пользу национальной экономике, но и позволит нашим соседям, если они увидят рядом реального конкурента, бороться за транспортный поток, что в конечном итоге заставит все соревнующиеся стороны повышать качество услуг и снижать тарифы на пользу грузовладельцу и пассажиру.

Развитие транзитных перевозок как государственная задача — не просто слова. Распоряжением Президента Республики Беларусь от 1 июня 2000 года № 169рп, а также протоколом заседания Совета Министров Республики Беларусь от 25 февраля 2000 года № 1 "Об итогах социально-экономического развития Республики Беларусь на 1999 год и задачах на 2000 год" закреплено решение о разработке Программы развития транзитных перевозок грузов и пассажиров железнодорожным и автомобильным транспортом через территорию Республики Беларусь до 2005 года (далее программы). Программа разработана усилиями специалистов Министерства транспорта и коммуникаций и Белорусской железной дороги и одобрена Постановлением Совета Министров Республики Беларусь №33 от 11.01.2001.

Проведем краткий анализ основных транспортных отраслей Республики Беларусь.

### Железнодорожный транспорт

На сегодняшний день ведущие позиции в транспортном комплексе республики занимает Белорусская железная дорога. Основными транзитными грузами являются нефтепродукты, черные металлы, уголь, удобрения. Доля этих грузов в общем транзите колеблется и зависит от внешнеэкономических факторов, однако значимость их для транзита не снижается. Основные транзитные перевозки грузов осуществляются в направлении Литвы (включая порты) — 26,3%, Латвии (включая порты) — 22,9%, Калининградской области (включая порты) — 14,9%, Польши 11,8%. Для Белорусской железной дороги основная составляющая экспорта услуг - транзитные перевозки. Оказание транспортных услуг по транзиту является главным источником валютных поступлений. Основные перегрузочные мощности на белорусско-польской границе находятся в Брестском железнодорожном узле. Здесь имеются терминалы по переработке контейнеров, тарноштучных, навалочных, скоропортящихся и других грузов.

### Технические и технологические возможности Брестского железнодорожного узла Станция Брест-Северный.

- Перегрузка грузов из вагонов колеи 1435 мм в вагоны на колею 1520 мм. Производительность перегрузки выглядит следующим образом: контейнеры 200 - ед./сут.; тарноштучные грузы – 165 ед./сут.; тяжеловесные - 160 ед./сут.; зерновые – 80 ед./сут.; сыпучие и навалочные грузы – 50 ед./сут.; сжиженный газ – 16 ед./сут.
- Подача вагонов колеи 1520 мм на станцию Малашевиче РП под грузовые операции.
- Перестановка вагонов на колею 1435мм: по станции Брест-Северный – 60 вагонов в сутки, по станции Брест-Полесский – 40 вагонов в сутки.
- Предоставление рефрижераторных секций для загрузки скоропортящихся продуктов в РП.
- Переработка и хранение рефконтейнеров с поддержанием температурного режима (до 50 рефконтейнеров одновременно).
- Оказание комплекса экспедиторских услуг.
- Оказание услуг таможенного оформления.
- Услуги таможенных складов: хранение под таможенным контролем экспортно-импортных товаров без взимания таможенных пошлин и налогов; доступ для пользования физическим и юридическим лицам; сортировка, дробление, упаковка, маркировка и тестирование партий.
- Обеспечение сохранности перевозимых грузов.

Рисунок 2 – Технические возможности станции Брест-Северный.

Перегрузочные мощности Дороги в настоящее время имеют резерв для увеличения объемов перевозок на 60-70%. В рамках Программы предлагается ряд мер, принятие которых позволит ускорить и совершенствовать таможенный контроль, поднять престиж Республики Беларусь в области транзитных перевозок. В числе первоочередных названы: создание таможенной кинологической службы, обеспечение таможенных органов необходимыми техническими средствами, в том числе приобретение рентгеновского сканера и установка его на Брестском железнодорожном узле для досмотра железнодорожных составов, выборочный таможенный досмотр транзитных грузов (только в обоснованных случаях).

Большие простои вагонов возникают и из-за сложности получения разрешений на транзит отходов производства и потребления через территорию Республики Беларусь. Так, чтобы получить такое разрешение необходимо представить большое количество различных документов с официальным переводом на русский или белорусский язык. В связи с присоединением Республики Беларусь к Базельской Конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением, Программа считает целесообразным перечень отходов производства и потребления привести в соответствие с номенклатурой данной Конвенции и упростить порядок выдачи разрешений на их транзит, а также рассмотреть вопрос распространения действия на территорию Республики Беларусь разрешений, выданных страной-импортером на ввоз.

В настоящее время расширяются транзитные пассажирские перевозки между Российской железной дорогой и странами Европы. Белорусская железная дорога формирует три международных поезда в столицы западноевропейских государств. На Белорусской железной дороге используются также прицепные вагоны к поездам, следующим в европейские страны. Экономический эффект от использования этих вагонов составляет около 30-35 тыс. долларов в месяц. Рассматривается вопрос расширения маршрутной сети пассажирских перевозок в направлении Брест-Иркутск.

**Автомобильный транспорт**

Второе по объему и значимости место в транспортном комплексе республики принадлежит автомобильному транспорту. Транзитные автомобильные перевозки через территорию РБ осуществляют перевозчики более 50 государств.



Рисунок 3 – Поездки иностранных перевозчиков по РБ.

Пик транзитных поездок приходился на 1997 год, а в каждый последующий год по отношению к предыдущему их количество снижалось: в 1998 году - на 42%, в 1999 году - на 40%. Наибольшее количество транзитных поездок через территорию РБ в 1997 и 1998 годах совершали польские перевозчики, однако в 1998 году по сравнению с 1997 годом их количество уменьшилось в 2,1 раза. В 1999 году наибольшее количество транзитных поездок осуществляли российские перевозчики. Число транзитных поездок польских перевозчиков в 1999 году по сравнению с 1998 годом сократилось в 3,1 раза, а по сравнению с 1997 годом - в 6,6 раза. В период с 1997 по 2000 год произошла реструктуризация транзитного потока через территорию республики. Сокращение транзитных перевозок иностранными перевозчиками вызвало рост транзитных перевозок, выполняемых белорусскими перевозчиками из России в страны Западной Европы и обратно через территорию республики. Их доля в транзите российских грузов в третьи страны составляет, по результатам проведенного Минтрансом России в 1999 и 2000 годах мониторинга, 14,1% и за последние 2 года возросла на 5,2%.

Основные транзитные потоки иностранных автотранспортных средств проходят по II и IX трансъевропейским транспортным коридорам. Через пограничные пункты таможенного оформления (ППТО) Козловичи и Редьки II трансъевропейского транспортного коридора и ППТО Каменный Лог, Езерище и Новая Гута IX трансъевропейского транспортного коридора пропускается 54,4% всего транзитного потока автотранспортных средств. Пограничные пункты пропуска являются ограничивающими звеньями в рамках основных транспортных коридоров. В рамках II трансъевропейского транспортного коридора интенсивность движения автотранспорта находится на одном уровне и составляет 3 500-5 000 автомобилей в сутки, и только на подъездах к гг. Бресту, Минску, Столбцы она достигает 7 000-8 000 автомобилей в сутки. Резерв пропускной способности автомагистрали в указанном направлении составляет 30-40%.

Не радует в этом отношении и статистика современного обслуживания: обеспеченность магистральных автомобильных дорог пунктами временного проживания (гостиницы, мотели, кемпинги) составляет 12,7%, автозаправочными станциями - 34%, станциями технического обслуживания — 26%, пунктами питания — 52,6% и площадками для отдыха - 83%. В стадии строительства и проектирования находятся соответственно 50 и 223 объекта сервисных услуг.

Очередной вопрос, заслуживающий внимания, - транзитная белорусская виза для иностранных перевозчиков. В ряде стран Западной Европы отсутствуют консульства Республики

Беларусь, что затрудняет получение иностранными перевозчиками белорусских виз. Кроме этого, стоимость белорусской визы в несколько раз превышает стоимость виз для въезда в большинство стран Западной Европы и Балтии и определяется консульским учреждением Республики Беларусь, находящимся в иностранном государстве. Для сравнения: перевозчикам государств-участников Шенгенских соглашений не требуется наличие литовских и латвийских виз для проезда в Россию. Это обстоятельство также делает более привлекательным выбор "балтийского" транзитного пути, минуя Беларусь.

Опыт свидетельствует, что на эффективность работы белорусских перевозчиков на международном рынке транспортных услуг значительное влияние оказывает использование именно транзитной транспортной инфраструктуры Республики Беларусь перевозчиками иностранных государств. Основная доля валютных поступлений от международных автомобильных перевозок зависит от использования иностранными перевозчиками двух трансъевропейских транспортных коридоров и приходится на сервисные услуги, плату за проезд по автомобильной дороге М1/Е30 (50 долларов США), отчисления в виде налогов, а также на продажу иностранных разрешений.

Уменьшение поездок иностранных перевозчиков по территории Республики Беларусь привело в 1999 году к снижению для белорусских перевозчиков квоты разрешений на проезд по их территориям. Это незамедлительно сказалось на валютных поступлениях в бюджет от экспорта автотранспортных услуг. Следует отметить тот факт, что, если необходимые меры по либерализации проезда через территорию Беларуси не будут приняты и для иностранных перевозчиков в Беларуси не будут созданы нормальные условия для транзита, то белорусская сторона может в будущем получить от соответствующих государств квоты разрешений в десятки раз меньше потребностей белорусских перевозчиков. Значительная часть белорусских перевозчиков, осуществляющих международные автомобильные перевозки, рискует потерять возможность выполнять перевозки в определенную часть Европы и оказаться без реальной работы. Ущерб от этого значительно превышает временную выгоду от введения дополнительных сборов на территории республики.

В соответствии с достигнутыми с Минтрансом России договоренностями для белорусских перевозчиков в 2001 году выдавались следующие виды российских разрешений на перевозки грузов в/из третьих стран:

- разрешения без ограничений по странам (на лицевой стороне бланка проставляется дополнительный штамп "D") - 25 000 штук;
- разрешения с ограничением перевозок в/из Германии (на лицевой стороне бланка проставляется дополнительный штамп "A, B, E, I, LT, PL, F") - 30 200 штук;
- разрешения с ограничением перевозок в/из Австрии, Бельгии, Германии, Испании, Италии, Литвы, Польши, Франции - 40 000 штук.

Всего - 95 200 штук.

На 2001 год Германия предоставила для Беларуси 7 000 разрешений для "суперзеленых" автомобилей, уменьшая на 6 250 количество разрешений для обычных автомобилей. В целях обеспечения возможности выполнения перевозок в/из Германии Министерством транспорта и коммуникаций были введены меры по регулированию выдачи указанных разрешений.

Немецкие "обычные" разрешения выдаются для перевозок в Германию и из Германии, а также для транзитного проезда в Италию, Францию, Испанию, Португалию. На автотранспортные средства выпуска с 1994 по 1997 годы включительно выдаются "зеленые" разрешения, на автотранспорт-

ные средства 1998 года выпуска и позже предполагается выдана "суперзеленых" разрешений.

### Речная инфраструктура РБ.

В некоторых материалах, опубликованных в белорусских изданиях, нередко можно встретить с мнением о довольно радужных перспективах развития водного транспорта в Беларуси. Причем этот вывод делается на том основании, что энергетическая эффективность водного транспорта выше, чем всех остальных видов транспорта. Да, с последней мыслью можно согласиться. Но, к сожалению, экономическая эффективность складывается не только из энергетической эффективности, а включает еще целый ряд факторов, в частности время и расстояние транспортировки, объемы перевозок, грузоподъемность и грузместимость судов и т.д. В морских перевозках разница между энергетической и экономической эффективностью не так ощутима за счет больших расстояний и практически неограниченной грузоподъемности судов, но во внутренних водных перевозках эта разница весьма значительна. И поэтому оценивать перспективы развития внутреннего водного транспорта в Беларуси исходя из энергетической эффективности и опыта развития этого вида транспорта в США, Германии, Нидерландах и Франции, некорректно.

Внутренний водный транспорт включает в себя две составляющих: речной флот и внутренние водные пути.

#### Внутренние водные пути.

Протяженность водных путей Республики Беларусь составляет около 2,5 тысяч километров. Однако использовать эти пути для внутренних перевозок во многих случаях нецелесообразно в связи с тем, что:

- во-первых, не все они являются судоходными (только на самых крупных водных артериях глубины достигают 1,5 метров). Это обусловлено тем, что на территории Беларуси находятся, как правило, только верховья крупных рек (например, Днепр, Западная Двина, Неман и др.);
- во-вторых, сосредоточены они, как правило, по периметру республики (Днепр - восточная и юго-восточная, Припять - южная, Буг - юго-западная, Неман - северо-западная, Западная Двина - северо-восточная части Беларуси), в то время как в центральной части судоходные внутренние водные пути практически отсутствуют;
- в-третьих, водные пути никак не связаны между собой (за исключением Днепра, Припяти и Буга).

Учитывая все это, а также небольшие размеры нашего государства и довольно развитую сеть автомобильных дорог, вряд ли возможен рост объемов внутренних перевозок речным транспортом.

Проблема международного речного судоходства имеет три основных аспекта - юридическая и техническая возможность и экономическая целесообразность.

Как правило, государства, по территории которых проходят внутренние водные пути, вводят в свое национальное законодательство положение о том, что судоходство по таким водным путям осуществляется только судами под национальным флагом. Однако из этого правила есть исключения. Это, во-первых, судоходство по международным рекам: во-вторых, судоходство в рамках межгосударственных соглашений о судоходстве по внутренним водным путям и, в-третьих, транзитные перевозки грузов внутриконтинентальных государств с дальнейшей морской перевозкой. В настоящее время республика может использовать первый вариант по всем международным рекам (за исключением каботажных перевозок) и третий вариант при перевозках по территории тех государств, которые являются участниками Конвенции ООН о транзитной торговле внутриконтинентальных государств 1965 года. Из ближайших соседей - это Россия и Украина.

Что же касается второго способа, то соглашение о судоходстве по внутренним водным путям нашим государством

заключено только одно - с Украиной. (Этим соглашением предусмотрены приоритеты для белорусских речников. Оплата за шлюзование, за проходы по каналам и лодчанскую проводку будет взиматься по одинаковым тарифам с белорусских и украинских речников.) Правда, необходимо отметить, что лет пять назад в Министерстве транспорта и коммуникаций была начата работа по проведению переговоров и заключению подобного соглашения с Польшей.

Теоретически возможно использование всех крупных водных путей республики (Днепр, Припять, Буг, Западная Двина, Неман) для международного судоходства. Однако в настоящее время в Беларуси существует лишь один эксплуатируемый водный путь - это система Буг - Припять - Днепр - Черное море.

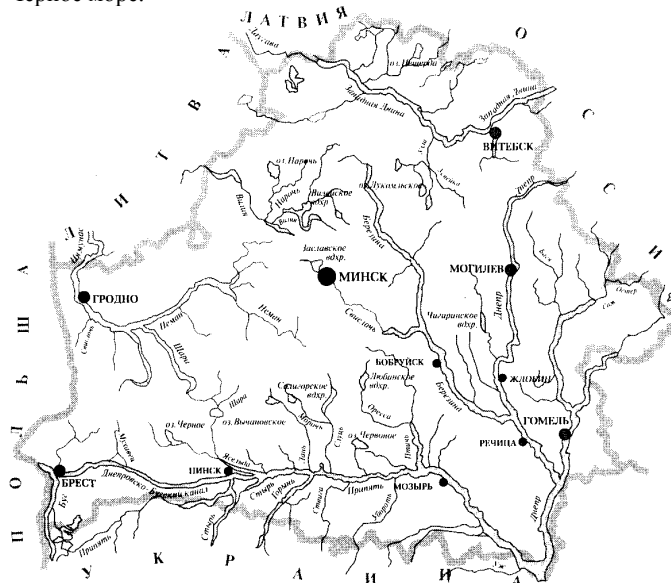


Рисунок 5 – Речная инфраструктура РБ.

Причем на данный момент указанный путь может быть использован только для перевозок экспортных и импортных грузов в южном направлении. В конце 50-х появилась, а в начале 90-х была включена Европейской экономической комиссией в проект Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения идея о создании магистрального транзитного водного пути в направлении север-юг, включающего Вислу, Буг, Припять, Днепр (так называемый путь E40), с возможным присоединением к нему Немана (через Ясельду, Огинский канал и Щару). Однако дальше проектных работ дело пока не пошло. Безусловно, строительство этого магистрального пути потребует значительных затрат. Причем основная часть затрат připадает на территорию Польши, где глубины на большинстве участков Вислы и Буга едва достигают одного метра, тогда как в соответствии с требованиями к водным путям категории E минимальная глубина должна быть не ниже 1,2 метра. Белорусский же отрезок, за исключением нескольких участков, отвечает этим требованиям. В некоторых материалах приходилось встречаться с мнением, что основным препятствием на пути судоходства по Бугу, а следовательно - и на пути реализации проекта ЕЭК, является плотина в районе Бреста. Да, действительно до недавнего времени это препятствие существовало. Однако, во-первых, как видно из вышеизложенного, это не главное препятствие и, во-вторых, лет пять или шесть назад, в связи с продажей нескольких белорусских судов в Польшу, для их перегона на территорию соседнего государства был выкопан обводной канал.

Помимо проблемы отсутствия средств на пути реализации проекта E40, может возникнуть еще одна проблема - слабая заинтересованность Польши в его реализации. А учитывая,

что основные затраты, как уже указывалось выше, припадают именно на ее территорию, эта проблема может стать решающей. Дело в том, что водный транспорт является основным конкурентом железнодорожного при осуществлении трансъевропейских перевозок. Учитывая, что в Европе железнодорожная колея уже, чем в странах СНГ, использование подвижного состава стран СНГ для перевозок по территории стран Европы в большинстве случаев затруднено (перегрузка из ширококолейных вагонов в узкоколейные либо замена колесных пар). Такой проблемы не существует, если перевозки осуществляются водным транспортом. Таким образом, реализация проекта позволит использовать для международных перевозок белорусские, украинские и т.д. суда, что, безусловно, вызовет уменьшение доходов польской стороны.

В середине 60-х в СССР был разработан и даже начал осуществляться проект создания транзитного пути Балтика - Неман - Щара - Огинский канал (в настоящее время в целях судоходства не используется) - Ясельда - Припять - Днепр - Черное море. Как видно из вышеизложенного, и этот проект не забыт ЕЭК и рассматривается как возможное ответвление пути Е40. Очевидно, что путь Балтика - Неман - Днепр - Черное море является во многом более выгодным, т.к. он значительно короче пути Е40. Однако, в связи со сменой в середине 60-х партийного руководства, работы по реализации данного проекта были свернуты.

Кроме вышеприведенных вариантов, для международных речных перевозок и выхода в Балтийское море можно было бы использовать Неман и Западную Двину. Однако на данный момент использование этих рек невозможно из-за препятствий, устранение которых не зависит от воли нашего государства. Дело в том, что и Неман и Западная Двина на территории Литвы и Латвии соответственно перегорожены глухими (без шлюзов) плотинами: Неман - в районе Каунаса, а Двина - целыми тремя. И, по тем же причинам, что и в случае с реализацией проекта Европейской экономической комиссии, наши соседи, скорее всего, не будут заинтересованы в создании условий для выхода белорусских речных судов в Балтийское море.

Необходимо отметить, что все вышеперечисленное будет иметь смысл только тогда, когда будет существовать экономическая целесообразность осуществления перевозок внутренним водным транспортом. В связи с тем, что проблема экономической целесообразности довольно объемна (включает анализ грузопотоков, стоимости реконструкции водных путей, сравнительный анализ стоимости перевозок

разными видами транспорта и т.д.), в данном материале не представляется возможным полностью ее осветить. Поэтому остановимся лишь на основной, с точки зрения автора, составляющей экономической целесообразности перевозок — наличии сформированного грузопотока. С учетом того, что Беларусь имеет экспортно-ориентированную экономику, можно было бы рассчитывать на значительный белорусский грузопоток. Но в связи с кризисным состоянием нашей экономики значение белорусского грузопотока для развития перевозок внутренним водным транспортом падает.

Кроме белорусского грузопотока, учитывая географическое положение нашего государства, большое значение могли бы иметь транзитные грузопотоки. Однако проблема транзитных грузопотоков имеет несколько нюансов. Во-первых, водный транспорт может рассчитывать на транзитные грузопотоки только в направлении север-юг. Это обусловлено тем, что в европейской части России отсутствуют реки, текущие в направлении запад-восток или восток-запад. Конечно, можно доставлять грузы на ее территорию через Днепр, Черное море, Дон, Волгу и т.д. Однако, даже, несмотря на более высокую энергетическую эффективность водного транспорта, перевозки в направлении восток-запад сухопутным транспортом за счет более короткого расстояния и более кратких сроков доставки значительно выгоднее. И, во-вторых, рассчитывать на транзитный грузопоток можно только тогда, когда внутренние водные пути Беларуси будут включены в единую систему водных путей Европы.

Из представленного анализа можно сделать следующие выводы:

1. Развитие транспортной инфраструктуры является одной из перспективных отраслей белорусской экономики и перспективным источником формирования государственного бюджета.
2. Необходимо дальнейшее совершенствование экономической, юридической и административной базы регулирования транспортно-экспедиторских услуг.
3. Перспективным направлением развития белорусской транспортной системы являются автотранспортные перевозки.

#### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Карбанович И.И. «Справочник экспедитора» - Мн.: ЗАО «Юником», 2001 г. – 236с.
2. Компас экспедитора.-2001.-№ 48, № 49, №50.

УДК 338.24

*Драган Т.М.*

## АНАЛИЗ КРИЗИСОВ В ЭКОНОМИКЕ XX ВЕКА И МЕТОДОВ ИХ РАЗРЕШЕНИЯ

Век прогресса и бурного развития научно-технической мысли – XX век – стал веком великих достижений и великих провалов. Стремительный рост предприятий промышленности, торговли, финансового сектора, увеличение их прибыльности привлекали все больший капитал в финансово-промышленную сферу. Интенсивное развитие научно-технической сферы ускоряет и смену фаз промышленно-производственного цикла предприятий: за столетие фазы подъема, кризиса, депрессии и оживления так часто сменяют друг друга, как не бывало целыми веками до того. Причем кризисы отдельных предприятий вызывают кризисные явления в целых отраслях, охватывая государство в целом. Оче-

видно, что слишком большое число находящихся в стадии кризиса предприятий должно насторожить правительство любой страны, так как это сигнализирует о дисбалансе в экономике. В настоящее время в РБ проблемой является не только оздоровление экономики в целом, но и проведение оздоровления организаций какой-либо отрасли или определенного сектора народного хозяйства. Естественно, кризиса не удастся избежать, поскольку он является закономерным явлением, одним из звеньев промышленного цикла предприятия, а на уровне государства – периодом, приходящим часто на смену слишком быстрому экономическому подъему. Однако кризис можно спрогнозировать, к нему можно подготовиться и зна-

*Драган Татьяна Михайловна. Аспирантка каф. бухгалтерского учета, анализа и аудита Брестского государственного технического университета.*

*Беларусь, БГТУ, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267.*