

перед нанимателем и обществом. Спрашивается, на какой духовной основе возможно сформировать такие качества у белорусов, которые соответствовали бы современным реалиям и способствовали развитию экономики страны и процветанию государства, нации? Это будет религиозное сознание или новая философия белорусов?

Точных ответов на данный вопрос пока нет. В рамках БГЭУ проводится исследование, связанное с попыткой дать один из вариантов ответов на поставленный вопрос (руководитель — проф. В.А. Симхович). По мнению исследовательского коллектива, именно в рамках ведущего экономического вуза, где проходит подготовку будущая экономическая элита страны, есть возможность оценить перспективные возможности будущей экономики через призму ее человеческого потенциала.

Р.Б. Ивуть, д-р экон. наук, профессор,

Д.А. Шалагин, аспирант

БНТУ (Минск)

ФОРМИРОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ В ДОРОЖНОМ ХОЗЯЙСТВЕ

При рассмотрении логистической системы дорожного хозяйства необходимо отметить, что проблема логистизации дорожного хозяйства в настоящее время практически не изучена. Однако практика показывает, что имеется возможность логистизации дорожной отрасли на макро-, мезо- и микроуровне дорожно-строительных организаций. При формировании организационно-экономического механизма развития логистических систем в дорожном хозяйстве необходимо также учитывать его специфику в части продукции, создаваемой микрологистической системой, которой является готовая к эксплуатации автомобильная дорога. Вышеназванные особенности влияют на характер и свойства логистических потоков, функционирующих в системах дорожной отрасли (см. таблицу): *A* — материальный поток; *B* — транспортный поток; *E* — информационный поток; *F* — финансовый поток; *R* — трудовой поток.

Матрица потоков логистической системы дорожного хозяйства

Логистические потоки	Стадии их движения			
<i>A</i>	a_1	a_2	a_3	a_4
<i>B</i>	b_1	b_2	b_3	b_4
<i>E</i>	e_1	e_2	e_3	e_4
<i>F</i>	f_1	f_2	f_3	f_4
<i>R</i>	r_1	r_2	r_3	r_4

В процессе своего движения потоки логистической системы проходят различные стадии, на каждой из которых принимают определенную форму: a_1 — добыча и переработка нерудных материалов; a_2 — производство дорожно-строительных материалов; a_3 — сбыт и закупка материальных ресурсов; a_4 — хранение, складская переработка и потребление материальных ресурсов; b_1 — обеспечение процесса производ-

ства дорожно-строительных материалов; b_2 — подготовка транспортных средств к перевозочному процессу, включая порожний пробег; b_3 — транспортировка материальных ресурсов; b_4 — обслуживание объекта производства работ; e_1 — проведение изысканий, в том числе экономических; e_2 — разработка проектно-сметной документации и ее экспертиза; e_3 — проведение подрядных торгов и заключение договоров подряда; e_4 — оперативно-календарное планирование и диспетчирование выполнения строительно-монтажных работ; f_1 — зарождение потока (формирование дорожного фонда); f_2 — финансирование строительно-монтажных работ; f_3 — оплата материальных, транспортных, трудовых и информационных ресурсов; f_4 — оплата выполненных строительно-монтажных работ; r_1 — набор и подготовка кадров; r_2 — организация трудовых процессов; r_3 — участие трудовых ресурсов в процессе выполнения строительно-монтажных работ; r_4 — мотивация работников.

Представленная модель несколько упрощает реальные логистические потоки, но позволяет наблюдать их основные разновидности и взаимные связи. Данная модель может быть представлена в масштабе времени и конкретных объектов. При этом на интенсивность движения логистических потоков влияют следующие факторы: развитие смежных отраслей народного хозяйства, рост количества транспортных средств и возрастающие нагрузки на дорожные покрытия, изменение уровня индустриализации строительства, сокращение времени строительства, реконструкции и капитального ремонта автомобильных дорог, что ведет к повышению интенсивности логистических потоков при одновременном снижении их стоимости; выбор подрядчика на конкурсной основе и изменение отношений собственности участников инвестиционного процесса.

На завершающем этапе формирования организационно-экономического механизма развития логистических систем в дорожном хозяйстве необходимо оценить эффективность организации дорожного хозяйства, адаптируясь к требованиям и условиям его логистизации. В основу оценки экономической эффективности логистических систем дорожного хозяйства может быть положена методика расчета внутренней нормы доходности. Для оценки эффективности необходимо сопоставить внутреннюю норму доходности с рыночной нормой дисконта. Если окажется, что внутренняя норма доходности превышает рыночную норму дисконта, то это значит, что дальнейшие вложения капитала в данный проект оправданы.

А.И. Ильин, канд. экон. наук, профессор,

С.В. Касько, аспирант

БГЭУ (Минск)

ЭКСПОРТ ИНВЕСТИЦИЙ КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ

Экспорт прямых инвестиций (ЭПИ) белорусскими предприятиями, являющийся одним из условий их экономического развития, требует разработки соответствующей стратегии. В докладе освещены некоторые элементы данной проблемы. Под *экспортом инвестиций* понимается осуществление резидентами Республики Беларусь инвестиционной деятельности за пределами страны. Предметом экспорта при этом являются зарубежные инвестиции, вложенные резидентами Республики Беларусь