

рекомендации по формированию ассортимента с учетом выявленных потребительских предпочтений отдельных типов потребителей и направлений развития моды;

рекомендации по развитию и совершенствованию производства товаров и торговли ими.

Ассортимент товара: в торговле не только важное действенное средство повышения рентабельности предприятия. Ассортимент полезен также и для покупателя, ведь с его помощью покупатель получает представление обо всем, что поступает на рынок.

Очень важно, чтобы торговые предприятия максимально использовали свои возможности и имеющиеся в распоряжении ресурсы при составлении ассортимента и альтернативном его расширении во взаимосвязи с учетом пожеланий и потребностей рынка.

Так, магазины повседневного спроса в своем ассортименте имеют не только пищевые продукты, но и хозяйственные товары, шоколад, табачные изделия и алкогольные напитки, потому что покупатель, как правило, покупает продукты из этих групп. Поскольку продукты можно купить в одном и том же магазине, их доступность повышается и, следовательно, возрастает их полезность. В результате создаются условия для установления контрактов между несколькими участниками процесса обмена. Магазины, торгующие социальными товарами, уделяют больше внимания развитию ассортимента вдобавок, потому что покупатели хотят иметь несколько альтернатив для выбора, т.е. чаще чем принято. окончательное решение о покупке. Торговые предприятия, предлагающие глубокий ассортимент товаров, характеризуются как специализированные магазины.

Хорошие практические знания в области маркетинга и успешное применение элементов маркетинговой деятельности на практике в условиях формирования рынка товаров народного потребления обеспечат повышение эффективности торговли, одной из важнейших отраслей народного хозяйства.

Р.Б.ИВУТЬ, доктор экономических наук, профессор

**(Белорусская государственная
политехническая академия)**

ПРИВАТИЗАЦИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ

Автомобильный транспорт является важнейшей составляющей транспортного комплекса республики. Так, на его долю приходится более 80 % всех объемов перевозок грузов и около 47 % пассажирооборота. Основная роль в обеспечении устойчивости работы народного хозяйства и оказании услуг населению принадлежит автотранспорту общего пользования, которым осуществляется 42 % объема грузовых перевозок и

почти 90 % пассажирооборота при эксплуатации соответственно 14,9 и 37,5 % всех грузовых автомобилей и автобусов республики.

Приватизация автотранспорта должна быть составной частью государственной программы развития транспорта в условиях суверенизации экономики республики, ее поступательного продвижения к цивилизованым рыночным отношениям. Она может быть успешной только в том случае, если ее проведение будет сопровождаться комплексом мер по структурной перестройке и совершенствованию системы управления единым транспортным комплексом.

Прежде всего необходим "правовой коридор" в виде основ транспортного законодательства, в котором должно найти отражение вопросы разделения функций государственного регулирования и хозяйственного управления с учетом региональных и отраслевых интересов, определение направлений возможной коммерциализации транспортной деятельности и особенности формирования финансовой и инвестиционной политики. Целесообразно использовать международный опыт, в первую очередь европейских стран, входящих в Европейское экономическое сообщество, которые осуществляют меры по согласованию национального законодательства и подзаконных актов в целях формирования Единого европейского транспортного рынка. В этих странах деятельность автотранспорта основывается на лицензиях и концессиях, гибкой налоговой политике, ибо транспорт зачастую выступает в роли антикризисного государственного регулятора. Так, в Великобритании, Бельгии, Испании, США, Японии и ФРГ приняты специальные законы, регулирующие деятельность автотранспорта. Во всех этих странах действует система подзаконных нормативных актов, принимаемых правительством и регулирующих конкретные стороны деятельности автотранспорта. При этом доступ на Единый европейский транспортный рынок возможен только в том случае, если перевозчик или другой производитель транспортных услуг имеет разрешения, необходимые для их осуществления.

В ряде стран (Англия, Франция и др.) разрешения на эксплуатацию грузовых автомобилей выдаются в форме платной лицензии, стоимость которой связана с полной массой или грузоподъемностью, а также видом перевозок.

Именно лицензирование является одним из видов государственного регулирования коммерческой деятельности на транспорте. Оно необходимо при осуществлении перевозок грузов, погрузочно-разгрузочных и такелажных работ, технологическом и коммерческом посредничестве, сервисном техническом обслуживании и текущем ремонте транспортных средств, при предоставлении услуг по хранению автомобильного транспорта, сдаче его в аренду и напрокат.

Кроме того, доступ на транспортный рынок регулируется путем регистрации и сертификации автомобилей с учетом санитарно-экологиче-

ских норм и обеспечения безопасности дорожного движения, а также соблюдения квалификационных и медицинских требований к водительскому персоналу.

Особую сложность в процессе приватизации и становлении рыночных отношений представляет собой проблема совершенствования экономико-правовых отношений владельцев транспортных средств и потребителей предоставляемых ими услуг, поскольку это связано с переходом от штрафов и неустоек к системе равной экономической ответственности за причиненный материальный и финансовый ущерб, в том числе с компенсацией упущенной выгоды. В целом анализ процесса приватизации автотранспорта в настоящее время затруднен ввиду ведомственной разобщенности и отсутствия единого органа его государственного регулирования.

Для принятия обоснованного решения о возможных направлениях разгосударствления и приватизации автотранспорта в масштабах всей республики нужны прежде всего объективная информация о его наличии с учетом провозных возможностей и сфер наиболее эффективного использования. Кроме того, как это принято в большинстве стран, должна быть введена официальная классификация предприятий, действующих на автотранспортном рынке, что позволит вводить гибкое регулирование их работы в зависимости от вида деятельности. Само решение вопроса о разгосударствлении автопредприятия не может приниматься без учета специфики производства, форм собственности и структуры управления в обслуживаемых отраслях.

Наиболее эффективными формами приватизации на автотранспорте являются аренда с последующим выкупом, акционирование предприятий и аукцион или продажа бывших автомобилей. Например, на автотранспорте общего пользования арендные отношения стали активно внедряться еще в 1989 г. (ПО "Гродноблавтотранс", концерн "Белмагистральс тотранс" и др.). В настоящее время на условиях аренды работают 4 объединения и 14 автотранспортных предприятий (АТП), в составе которых эксплуатируется 40 % всего автомобильного парка. За это время все коллективы предприятий и объединений приобрели за счет собственных средств почти 10 % основных фондов. Эта форма была доминирующей до принятия Закона о приватизации. В настоящее время, на наш взгляд, для крупных и средних АТП можно рекомендовать акционирование и аренду с последующим выкупом, а для малых — аренду, аукцион и безвозмездную передачу коллективу (при полном износе основных фондов). Вместе с тем городской пассажирский транспорт не может быть приватизирован, хотя он убыточен и финансируется за счет бюджета. Такое же положение наблюдается и за рубежом (США, Франция, Япония и др.).

Ход приватизации осложняется тем, что большинство АТП не имеют статуса юридического лица и коммерчески хозяйствующих субъектов, так как входят в состав различных объединений, находящихся в аренд-

ных и других отношениях с министерствами и ведомствами. Статус юридического лица имеют 112 автопарков, что составляет только 60 % от их общего числа. Еще одной проблемой, осложняющей приватизацию, является то, что на автотранспорте общего пользования насчитывается 83 смежных (грузопассажирских) предприятия, имеющие общую производственно-техническую и социально-культурную базу.

Преобразование собственности происходит в основном по инициативе трудовых коллективов с согласия Госин уществ, местных Советов, на территории которых они размещаются. Однако предстоят проведение и принудительной приватизации убыточных и экономически несостоятельных АТП с учетом анализа факторов быточности, а также оценка ее социально-экономических последствий. Без проведения работ по реконструкции приватизируемых предприятий, без четкого формулирования их предпринимательских намерений получить эффект от самой приватизации невозможно.

В целях сохранения технологических связей и возможности концентрации финансовых ресурсов в ближайшее время нецелесообразно расформирование объединений автомобильного транспорта и создание на их основе концернов и ассоциаций. Нужен механизм поэтапного их разукрупнения путем корпоратизации и постепенной приватизации отдельных предприятий по мере готовности к этому трудовых коллективов как в организационно-экономическом, так и в социально-психологическом отношении.

Как показывает практика, немалые сложности возникают и в ходе корпоратизации предприятий и передачи прав собственности от государства к конкретному субъекту при оценке имущества. Здесь оценка должна производиться, как правило, независимыми аудиторскими службами.

Таким образом, проблема приватизации и разгосударствления автомобильного транспорта исключительно сложна и требует тщательного анализа всех факторов, влияющих в целом на развитие экономики республики.

Ю.С. ФЕДОРОВ, Е.В. ДУБОВИК, И.Н. ФУРС,

кандидаты технических наук, доценты,

М.И. РЖЕУССКАЯ, аспирантка

**(Белорусский государственный
экономический университет)**

ИССЛЕДОВАНИЕ РАДИОНУКЛИДОВ И НИТРАТОВ В ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТАХ, ПРОИЗВОДИМЫХ И РЕАЛИЗУЕМЫХ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Проблема доброкачественности пищевых продуктов стала глобальной и приобрела небывалую остроту. Это вызвано существенно осложнением экологической ситуации, которое обусловлено развитием вредных для окружающей среды производств, различными катастрофами,

БДЭУ: Беларускі дзяржаўны эканамічны ўніверсітэт. Бібліятэка.

БГЭУ. Беларуский государственный экономический университет. Библиотека.°.

BSEU. Belarus State Economic University. Library.

<http://www.bseu.by> elib@bseu.by