

и осенью. Годовик – перезимовавший сеголеток. Двухлеток – рыба, прожившая два лета. Для подращивания личинок важным условием является хорошее развитие зоопланктона, что обеспечивается внесением в пруды органических удобрений. Нормы внесения колеблются от 3-10 т. Количество минеральных удобрений рассчитывают исходя из содержания в воде азота и фосфора. Плотность посадки личинок карпа на подращивание колеблется от 1 до 5млн. на 1га. Масса личинок считается нормальной 25-30мг. Выход личинок должен составлять около 50%. Зимовка – наиболее сложный биологический процесс в прудовом рыбоводстве и правильная организация ее определяет выход и качество (массу и упитанность) перезимовавшей рыбы.

В соответствии с описанной выше технологией производства рыбопродукции учет затрат должен быть построен так, чтобы можно было обособить затраты по каждому технологическому процессу для более точного анализа себестоимости.

ОСОБЕННОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ

Дзикович Н.Г., к.э.н., доцент

Академия управления при Президенте Республики Беларусь

Последовательный переход экономики Республики Беларусь к рыночным отношениям ставит новые задачи в сфере управления транспортной деятельностью. Развитие рыночных отношений и ликвидация системы прямого административно-командного управления воспринимаются иногда как ликвидация системы государственного регулирования. Внедряемые

конкретные меры по государственному регулированию транспортной деятельности оцениваются нередко как вмешательство государства в хозяйственную деятельность предприятий. Однако мировой опыт свидетельствует о том, что во всех странах с рыночной экономикой транспортная деятельность является объектом постоянного и достаточно жесткого регулирования со стороны государства. Основными, вполне объективными факторами, предопределяющими необходимость такого государственного регулирования могут быть признаны следующие.

Транспорт является важнейшей отраслью хозяйствования и наряду с энергетикой, связью, материально-техническим обеспечением и банковской системой при любом экономическом механизме должен быть объектом постоянного внимания со стороны государства.

Для нормального регулирования рыночной экономики немаловажным является контроль ценообразования на транспорте и ограничение при необходимости уровня транспортных тарифов. В условиях свободных цен рост транспортных тарифов вызывает повышение стоимости всех доставляемых транспортом товаров, материалов и сырья, а также услуг, требующих транспортное обеспе-

чение. Повышение транспортных тарифов приводит к росту цен и развитию инфляционных процессов в стране. При установлении тарифов на пассажирские перевозки во внимание должны приниматься не только издержки транспортников, но также общий уровень жизни населения. Во всех случаях государственный контроль должен ограничивать неоправданный рост стоимости перевозок.

Деятельность отдельных транспортных предприятий может осуществляться в условиях естественной монополии. Естественным монополистом на транспорте является прежде всего железная дорога, может быть также и автотранспортное предприятие, имеющее специализированный подвижный состав или размещающееся в районе, где нет других автовладельцев. Естественный монополист-транспортник всегда пытается извлечь из своего положения максимальную пользу, завышая тарифы, отказываясь от невыгодных для него транспортных перевозок и т.д.

Государство, наделяя транспортные предприятия правом монопольного обслуживания в некотором секторе транспортного рынка, должно осуществлять постоянный мониторинг их деятельности с целью контроля уровня тарифов, качества обслуживания и т. д.

Важной задачей государства должно быть установление и контроль технических стандартов на выпускаемые и эксплуатируемые транспортные средства, а также требований, норм и правил в области охраны окружающей среды, безопасности движения и условий труда на транспорте.

Во многих случаях транспортная деятельность носит международный характер. Как определено Национальной программой развития экспорта на 2000-2005 гг. одним из приоритетных направлений развития экспорта услуг в Республике Беларусь являются транспортные услуги. В 2002 г. они составили 56,7% в общем объеме экспорта услуг и обеспечили поступление в республику 691,12 млн. долл. США.

Необходимо также обеспечить выполнение подписанных Республикой Беларусь межгосударственных соглашений и международных конвенций, прежде всего таких, как:

- Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС);
- Конвенция о договоре международной дорожной перевозке грузов (КДПГ);
- Таможенная конвенция о международных перевозках грузов с применением книжки МДП;
- Конвенция ООН о морской перевозке грузов (Гамбургские правила).

Динамика событий в сфере международных перевозок такова, что по мере необходимости изменяется нормативно-правовая база, система налогообложения, условия осуществления перевозок в различных странах. Все это вызывает необходимость организации системы переподготовки и повышения квалификации соответствующих кадров.

Строительство крупных транспортных объектов требует решения проблем

землеотвода, а также значительных кредитов, которые может выделить или обеспечить своим поручительством только правительство.

На государственные органы управления возлагается решение проблем эффективного транспортного обеспечения ликвидации последствий стихийных бедствий, аварий и катастроф.

В связи с тем, что в настоящее время транспортный и товарный рынки пока не сбалансированы, а различные виды транспортной деятельности не являются равновыгодными, потребности в транспортных услугах отдельных предприятий могут оказаться неудовлетворительными. Меры государственного регулирования транспортной деятельности должны обеспечить эффективное транспортное обслуживание всех потребителей транспорт

ПУТИ РАЗРЕШЕНИЯ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ СИТУАЦИЙ В УСЛОВИЯХ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ И РИСКА

Догиль Л.Ф., д. э. н., профессор
УО «БГЭУ»

Управленческие решения принимаются в условиях неопределенности, когда невозможно в полной мере оценить вероятностные исходы при реализации альтернативных вариантов хозяйственной деятельности. Подобные ситуации возникают чаще всего в быстро меняющейся предпринимательской среде, при нарушении установившихся закономерностей из-за влияния новых или сложных факторов.

Сталкиваясь с неопределенностью и риском менеджер может использовать два подхода для разрешения сложных хозяйственных ситуаций. В одном случае необходимо попытаться получить более расширенную информационную базу и на основе построения матрицы логической основы поиска решений через систему эвристик осуществить перевод вероятностной информации в достоверную. Это позволит уменьшить степень новизны и сложности проблемы, когда конкретная возможность развития событий, явлений, процессов может быть представлена для рассмотрения на основе интуиции и мышления по аналогии не только членов управленческой команды, но и экспертов по конкретной сфере деятельности. Организация поиска выхода из тупиковой хозяйственной ситуации должна быть направлена на устранение дезорганизационных моментов с учетом тенденций в отрасли и меняющихся факторов предпринимательской среды, рыночного спроса на продукцию или услуги.

Второй подход основывается на решениях и действиях в точном соответствии с прошлым опытом и наиболее применим в случаях отсутствия достаточно времени на сбор и обработку дополнительной информации. Однако такие решения принимаются на основе здравого смысла, который реализуется в полной мере крайне редко. Обусловлено это тем, что даже наиболее эффективные в прошлом бизнес-процессы могут содержать искаженную информацию из-за