

## **ЛОГИСТИКА ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОПОТОКОВ КАК ОДИН ИЗ ОСНОВНЫХ ВИДОВ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОГО БИЗНЕСА**

Транспорт является важнейшим звеном производственной и социальной инфраструктуры республики и, несмотря на современные внутренние и внешние трудности, полностью обеспечивает потребности государства в перемещении грузов и пассажиров.

По данным республиканской статистики на начало 2011 года в транспортной отрасли было занято 5,8 % от общей численности трудоспособного населения страны и задействовано 17 % от ее производственных фондов.

По данным Национального статистического комитета, за первую половину 2010 года ВВП по транспортной отрасли в текущих ценах составил 3,8 трлн р., или 6,3 % в ВВП республики. Наибольший удельный вес в этом объеме ВВП приходится на железнодорожный транспорт – 50,3 %. Автомобильный транспорт составляет 26,9 %, воздушный – 3,5 %, наземный городской электрический транспорт – 3,3 %, метрополитен – 1,4 %, водный транспорт – 0,2 %. Остальная доля (14,4 %) приходится на прочие виды деятельности (транспортное обслуживание маломерными судами, ремонтно-восстановительные работы на дорогах, погрузочно-разгрузочные и др.).

За 8 месяцев 2010 года всеми видами транспорта общего пользования перевезено 154,8 млн тонн грузов и более 872 млн пассажиров, что составляет соответственно 92,9 и 94,9 % к аналогичному периоду 2009 года.

Снижение объемов перевозок грузов и пассажиров вызвано падением спроса на этот вид услуг в результате действия факторов, сопутствующих мировому финансово-экономическому кризису. Но только лишь обеспечивать внутренние потребности в настоящее время недостаточно.

Стратегически выгодное географическое положение позволяет утверждать, что логистика транзитных грузов – это один из основных видов макроэкономического бизнеса, где республика сможет найти свою экономическую нишу в международном разделении труда и дохода.

Находясь между двумя крупными экономическими центрами – Евросоюзом и Россией, Беларусь с учетом создания Таможенного союза могла бы значительно повысить свою транзитную привлекательность, в том числе за счет создания на своей территории более привлекательных по сравнению с конкурентами условий для грузоперевозчиков

В 2011 году экономика республики, как и большинства стран мира, продолжала испытывать отрицательное влияние последствий мирового кризиса. Следовательно, на ближайшую перспективу нельзя ожидать резкого роста спроса на перевозки грузов и пассажиров и роста спроса на продукцию про-

мышленных предприятий транспортного комплекса. В этот период необходимую положительную динамику развития транспортного комплекса можно получить за счет проведения системной работы по повышению конкурентоспособности продукции, работ (услуг) и обеспечению устойчивого развития транспортно-логистической системы в целом.

Основные направления решения указанных проблем представлены в Стратегии развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2010 г.

Меры, запланированные Стратегией развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2010 год, направлены на обеспечение выполнения задач, поставленных перед транспортной отраслью как на 2010 год, так и на ближайшую перспективу.

Реализация Стратегии позволит:

- обеспечить положительную динамику выполнения целевых показателей прогноза социально-экономического развития Республики Беларусь;
- усовершенствовать транспортную инфраструктуру в соответствии с потребностями экономики и населения республики;
- улучшить финансовое положение организаций отрасли;
- повысить качество транспортных услуг;
- обеспечить приемлемый уровень безопасности транспортной деятельности;
- обеспечить рациональное использование финансовых, материальных и энергетических ресурсов.

*С.И. Некрашевич, канд. экон. наук, доцент  
БГСХА (Горки)*

## **СОВРЕМЕННЫЕ ПОДХОДЫ К МАТЕРИАЛЬНОМУ СТИМУЛИРОВАНИЮ ТРУДА РАБОТНИКОВ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ**

В настоящее время в Республике Беларусь меняется сущность, функции и организация оплаты труда. Вместе с тем уровень оплаты труда работников становится зависимым не только от количества и качества вложенного труда, но и от экономических результатов работы организаций. Современные подходы к организации материального стимулирования позволяют сельскохозяйственным предприятиям строить систему с учетом конкретных условий производства и форм хозяйствования, устанавливать вознаграждение за труд в приемлемой форме и в удобное время, использовать научно-методические рекомендации и практический опыт других хозяйств, предоставлять возможность трудовым коллективам участвовать в разработке положений об оплате труда.

Вместе с тем, в современных условиях существенно меняются требования к системам материального стимулирования руководителей, специалистов и рабочих, усиливается их роль в повышении эффективности работы предприятий.