

ступлений может стать практически неиссякаемым.

Таким образом, своеобразная переориентация приоритетов особенно на первоначальном этапе, не только экономически оправдана, но и имеет право на развитие их как самостоятельных видов туризма параллельно со строительством крупных отелей и туристических комплексов, дополнительно охватывая иные слои потенциальных клиентов.

ИНВЕСТИЦИИ КАК ВАЖНЕЙШИЙ ФАКТОР РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЙ

С.Н. Дроздова, Н.П. Шиленок

Бобруйский филиал БГЭУ

Успешное проведение реструктуризации во многом зависит от возможности предприятия привлечь инвестиции.

В течение ряда лет в экономике сохраняется общая негативная тенденция развития инвестиционной сферы, выражающаяся в низком уровне инвестиций, недостаточном даже для простого воспроизводства основных производственных фондов.

Свидетельством глубокого и затяжного инвестиционного кризиса является постоянное уменьшение доли инвестиций в основной капитал в валовом внутреннем продукте (в 1998 г. - 22,6 %, в 1999 г. - 20,6, в 2000 г. - 19,8, в 2001 г. - 17,4 %). Сравнительная динамика темпов роста ВВП и инвестиций также достаточно наглядно характеризует этот процесс.

Сценарий денежной экспансии и мягких бюджетных ограничений, начиная с 1996 г. соответствовал курсу на максимальное задействование экстенсивных факторов роста (незагруженные производственные мощности, свободные трудовые ресурсы и научно-технический потенциал). Такая линия поведения давала возможность отсрочить структурные преобразования собственности и участие в них иностранных инвесторов и ограничиться вяло текущей приватизацией главным образом в сфере малого и среднего бизнеса. В результате предприятия не получили инвестиционных ресурсов. Отсутствие новых технологий обусловило производство морально устаревшей и неконкурентоспособной продукции, которая с трудом находит сбыт не только на внешних, но и на внутреннем рынке, хотя в силу специфики международного разделения труда имела экспортную направленность. Эти причины вызвали потребность крупных предприятий в кредитах, которые из-за отсутствия достаточных внутренних накоплений в силу падения темпов экономического роста и высокой инфляции могли быть только эмиссионными, что усиливало инфляцию.

В течение последних пяти лет кредиты банков были весомым источником финансирования инвестиций. Однако ресурсы, которые можно почерпнуть из этого источника, ограничены потенциалом внутренних накоплений. Выход за его пределы означает новую денежную эмиссию и отри-

цательно сказывается на общей экономической ситуации. Процентная политика находится в тисках дилеммы: с одной стороны - сделать кредитные ресурсы более доступными для предприятий, а это значит более дешевыми, а с другой, - укрепить белорусский рубль и обеспечить его стабильный курс на валютном рынке, что предполагает обеспечение прежде всего положительных реальных процентных ставок на депозитно-кредитном рынке.

Из этих рассуждений можно сделать некоторые выводы.

Во-первых, денежно-кредитная система играет подчиненную роль по отношению к реальному сектору экономики. Во-вторых, наиглавнейшим условием развития производства является низкая цена кредитных ресурсов. Наша банковская система должна снизить плату за кредит в ближайшее время. Но сделать это возможно, только устранив инфляцию. Инфляция - это способ обескровливания товаропроизводителей. Все разговоры о том, что умеренная инфляция будто бы создает предпосылки для улучшения положения экспортующих предприятий, не выдерживают никакой критики в долгосрочной перспективе. Инфляция со временем должна быть равна нулю.

ВНЕДРЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ СТРУКТУР УПРАВЛЕНИЯ АВТОТРАНСПОРТОМ

А.Г. Ефименко, к.э.н., доцент, В.П. Ефименко

Могилевский государственный университет продовольствия

В условиях становления рыночных отношений в Республике Беларусь важное значение для обеспечения нормального хода общественного воспроизводства имеет развитие отраслей производственной инфраструктуры и в первую очередь автомобильного транспорта. В Программе социально-экономического развития Республики Беларусь (1, с 105) на 2001-2005 годы отмечено, что «основными целями транспортной политики Республики Беларусь в предстоящей пятилетке являются: формирование конкурентоспособной на международном и внутреннем рынках транспортной системы, развитие транспортных и коммуникационных услуг и соответствующей инфраструктуры, обеспечивающей платежеспособный спрос всех субъектов хозяйствования и населения республики в перевозках, а также экспорт транспортных услуг». В 2002 г. обеспечен к уровню 2001 года прирост объема перевозок грузов автотранспортом общего пользования на 8%, объема строительно-монтажных работ, выполняемых собственными силами на 5,3%, сокращено потребление топливно-энергетических ресурсов на 8,4%. Рост экспорта автотранспортных услуг к уровню 2001 года увеличился на 22,8%. По итогам 2002 года балансовая прибыль автотранспортных предприятий составила 4 млрд. руб (по сравнению с прошлым годом произошло увеличение в 7 раз); уровень рентабельности составил