

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

4,2%, что на 3,3 п.п. выше, чем в 2001 году. На данных предприятиях введен жесткий критерий оценки эффективности предприятий: на каждого работника должно приходиться не менее 1,5 млрд. руб дохода ежемесячно. Разработана перспективная схема (до 2005г.) размещения диагностических станций и пунктов технического контроля для проведения техосмотра на всей территории Республики Беларусь. Всего необходимо организовать работу порядка 100 диагностических станций. Сегодня, автопарк – это целое комплексное производство со своими цехами, мастерскими, специальными подготовительными участками, офисным зданием и большой оборудованной площадкой. Выполненный анализ позволил установить, что в целом на автотранспортных предприятиях Могилевской области произошло резкое сокращение объемов автотранспортных услуг, при этом постоянно наблюдается рост затрат и соответственно, рост тарифов на грузовые перевозки. В этой связи необходим переход к современным принципам управления автотранспортным предприятием – принципам логистики. Рыночная экономика приводит к усилению борьбы за потребителей автотранспортных услуг, что в свою очередь положительно влияет на повышение качества предоставляемых услуг и их расширению. Принципиальная новизна логистического подхода к управлению автотранспортным предприятием (АТП) состоит в том, что оно рассматривается как внутрипроизводственная логистическая система на макро- и микроуровне. На микроуровне автотранспортные предприятия как внутрипроизводственные логистические системы представляют собой ряд подсистем, находящихся в отношениях и связях друг с другом, образующих определенную целостность, единство. Эти подсистемы обеспечивают вхождение материального потока в систему, прохождение внутри нее и выход из системы в виде транспортных услуг. В соответствии с концепцией логистики построение внутрипроизводственных логистических систем должно обеспечивать возможность постоянного согласования и взаимной корректировки планов и действий снабженческих, производственных и сбытовых звеньев внутри предприятия. Чеботаев А.А. (2, с. 9-10) отмечает, что: «логистика (логистические технологии) - это деятельность (с соответствующим научным сопровождением) в конкурентной рыночной среде, направленная на эффективное управление, планирование и обеспечение материальных и соответствующих им информационных и денежных потоков. В этом заключается цель логистики (логистических технологий)». Савин В.И. (4, с. 31), что "транспортный (перевозочный) процесс – совокупность организационно и технологически взаимосвязанных действий и операций, выполняемых автотранспортными предприятиями и их подразделениями самостоятельно или согласованно с другими организациями при подготовке, осуществлении и завершении перевозок грузов». Структура транспортного процесса при этом состоит из следующих элементов :маркетинга грузопотоков, рациональные маршруты, выбор типа подвижного состава, сфера использования автомобилей,

нормирование скорости движения автотранспорта, система организации движения автотранспорта, его координация с другими видами транспорта, анализ дорожных условий, применение ЭВМ и расчетов для повышения эффективности использования автотранспорта, управление движением транспортных средств.

Миротин Л.Б. (3, с. 4) дает определение: «транспортная логистика как новая методология оптимизации и организации рациональных грузопотоков, их обработки в специализированных логистических центрах позволяет обеспечивать повышение эффективности таких потоков, снижение непроизводительных издержек и затрат, а транспортникам – быть современными, максимально соответствовать запросам все более требовательных клиентов и рынка». На наш взгляд, концепция логистики – система взглядов на повышение эффективности функционирования предприятия на основе оптимизации материальных, сервисных потоков, которая реализуется на основе системного подхода. Особое значение приобретает концепция логистики в обеспечении потребности в автотранспортных услугах. Недостаточное внимание к этой области привело в последние годы к резкому снижению качества работы единой транспортной системы и ее элементов. Таким образом, комплексное решение научно-теоретических и практических вопросов по данной проблеме может значительно повысить эффективность функционирования автомобильного транспорта на предприятиях.

#### Литература

1 Программа социально-экономического развития Республики Беларусь на 2001-2005 годы. – Мн. «Беларусь», 2001. – 166с.

2 Чеботаев А.А. Логистика. Логистические технологии: Учебное пособие. – М.:Изд-торговая корпорация «Дашков и К<sup>0</sup>», 2002. – 172с.

3 Миротин Л.Б. Системный анализ в логистике. Учеб./ Л. Миротин. М.: Изд-во «Экзамен», 2002 – 480с.

4 Савин В.И. Перевозки грузов автомобильным транспортом: Справочное пособие. – М.: Издательство «Дело и Сервис», 2002. – 544с.

## **ИННОВАЦИОННАЯ АКТИВНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЙ – ЗАЛОГ УСПЕШНОЙ АДАПТАЦИИ К РЫНОЧНЫМ УСЛОВИЯМ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ**

**В.В. Заико**

*Могилевский государственный технический университет*

На современном этапе развития мировой экономики возможности роста выпуска продукции и услуг за счет повышения занятости трудоспособного населения и вовлечения в экономический оборот новых природных ресурсов становятся все более ограниченными. В этой связи решающее значение приобретают интенсивные факторы, связанные с наиболее эффективным использованием имеющихся материальных и трудовых ресурсов. В свою