

С другой стороны, местные предприниматели, как правило, не имеют достаточного количества ресурсов и необходимого опыта для успешного выполнения операционных, финансовых и организационных изменений, для создания конкурентоспособных или, по крайней мере, державшихся на плаву компаний.

Все вышеуказанное справедливо и в отношении институциональных инвесторов, например, коммерческих банков, которые, в целом, не хотят, и не в состоянии брать на себя ведущую роль и направлять своих клиентов в трудные времена.

Особенно трудно будет приватизировать крупные убыточные предприятия, несмотря на все усилия правительства.

Роль государства, как собственника предприятий, должна ограничиваться организацией институциональных, регулятивных и политических условий для их реструктурирования и приватизации. Ответственность за реструктурирование и приватизацию, таким образом, децентрализуется. Основная задача квазиобщественных или частных институтов, облеченных полномочиями выполнять работу от имени государства, заключается в наблюдении за процессом, принятии стратегических решений, назначении управляющих и найме консультантов, которые будут работать на уровне предприятий.

Суть таких интегрированных программ заключается для защиты интересов государства до того, как предприятие будет приватизировано, так и для того, чтобы предоставить достаточную автономию "агентам" действовать по сути, как собственники частного сектора, движимого скорее рыночными силами, чем административно навязанными правилами.

Чрезвычайно важно, чтобы корпоративные лидеры на наблюдательном и управленческом уровне выбирались бы на основе конкурсного тендерного процесса в соответствии со своими профессиональными квалификациями и своими планами реструктурирования и приватизации.

Для успешного реструктурирования также требуются соответствующие мотивации и стимулы для применения часто болезненных методов. Таким образом, необходимо использовать различные стимулирующие механизмы, связанные с вопросами собственности, которые могут ускорить процесс реструктурирования. Эти механизмы, связанные с вопросами собственности, могут быть применены для мотивации реструктурирования перед проведением приватизации или для обеспечения стимулов для появления активных собственников на уровне компании.

Общемировая направленность в сторону приватизации основывается на предпосылке о том, что частная собственность является наилучшим мотивационным стимулом для прибыльной деятельности. Поэтому для того, чтобы компании работали прибыльнее и эффективнее, необходимо обеспечить собственнические стимулы для управляющих и, по возможности, для других работников компании.

<http://edoc.bseu.by/>

Ю.И. Сепилко, аспирант
НИЭИ Минэкономки Республика Беларусь

Проблемы оценки качества и эффективности работы транспорта в переходный период

Качество — это источник благосостояния, престижа, конкурентоспособности, эффективности экономики любой цивилизованной страны. Недооценка такого уникального явления как качество, отсутствие культуры, навыков и традиций в отношении к нему может стать главным тормозом на пути вхождения Республики Беларусь в рынок, интегрирования ее в мировую экономику.

ку, лишить реформы социального ориентира. Поскольку в настоящее время подъем экономики, повышение эффективности транспортного обслуживания народного хозяйства невозможно за счет технических решений в силу нехватки инвестиционных ресурсов, сделать это необходимо за счет качества. Вместе с тем транспорт отстает сегодня от нарастающих потребностей рыночного хозяйства и населения в перевозках по качеству и структуре. Именно поэтому решение проблемы качества в широком плане — от качества товаров и услуг до качества жизни — должно стать стратегической линией развития всей экономики. Готовить же прорыв на этом решающем, но долговременном направлении, осуществлять теоретическую и организационно-практическую проработку вопроса качества и эффективности необходимо уже сегодня.

Кризис переходного периода требует новых подходов в теории и практике таких проблем, как оценка эффективности функционирования транспорта в новой экономической среде, анализ затрат на обеспечение качественного транспортного обслуживания, использование финансово-стоимостного механизма в новых условиях хозяйствования.

Необходимо, опираясь на методологию, принятую в мировой практике, разработать достаточно общую методологию оценки эффективности функционирования транспорта в условиях перехода к рынку, а также методический инструментарий, позволяющий учесть специфику транспорта (долгосрочность реализации проектов, наличие внешних эффектов и др.), которая делает весьма важным выбор путей его эффективного развития на современном этапе. Необходим также учет важнейших факторов рынка, не предусмотренных в существующих методиках оценки эффективности на транспорте в целом и его отдельных видах, которые были ориентированы на централизованно управляемую экономику.

Учитывая место транспорта в системе производства (доставка груза — непосредственное продолжение процесса производства), следует иметь в виду, что его влияние на конечные народнохозяйственные результаты определяются при сравнении затрат на производство и результатов.

Экономический результат деятельности предприятий и организаций по оказанию транспортных услуг не может оцениваться только объемом перемещаемых от производителя к потребителю грузов, перевозок населения. Решающее значение в экономической оценке такой деятельности должно иметь экономическое выражение полезности, качества обслуживания. То, что улучшение качества всегда работает на положительный вектор эффективности, вектор развития — это бесспорно. Другой вопрос — как оценить эффективность функционирования в условиях приоритета качества.

На наш взгляд в современных условиях считать качество не ячейкой системы измерения и оценки эффективности, а главным, определяющим показателем этой системы. Методической базой измерения может служить показатель интегрального качества, рассчитываемый как отношение полезного эффекта каждой создаваемой потребительской стоимости к совокупным затратам труда на ее производство и потребление.

Использование данного показателя оправдано тем, что управление таким сложным механизмом как отрасль транспорт относится к высокому уровню социальной иерархии, где в роли совокупного потребителя выступает республика в целом. Простые же показатели качества используются при определении критерия оптимального выбора при сравнении различных вариантов (проектов).

Ключевым вопросом в методике необходимо считать учет затрат, связанных с перевозочным процессом в целом или выполнением отдельных транспортных работ. При вычислении эффекта помимо общих экономических показателей работы транспорта должны учитываться и показатели качества как полезные эффекты у потребителей транспортных услуг.

К полезным эффектам при перевозках пассажирским транспортом относятся группы показателей информационного обслуживания, скорости, своевременности, комфортности, сохранности багажа и безопасности. Здесь также можно учитывать экономические показатели услуг, характеризующие затраты на доставку пассажиров от пункта отправления до пункта назначения, стоимости проезда и дополнительных услуг в пути следования, суммарные затраты на проезд, время нахождения в пути, затраты времени на поездку из города до аэропорта и из аэропорта назначения в город.

Полезными эффектами при перевозке грузовым транспортом считаются группы показателей своевременности и сохранности перевозимых грузов. При оценке эффекта необходимо учитывать такие экономические показатели, как удельные полные расходы на доставку груза, затраты на производство стивидорских работ и процент транспортных издержек в себестоимости продукции.

При определении затрат необходим их строгий учет, нельзя допускать неоправданного завышения расходов с целью извлечения дополнительных доходов. Лишь при оптимальном соотношении цены и качества, широкого использования противозатратных принципов формирования новых услуг можно добиться высоких конечных результатов. Практика последних лет со своей убедительностью показала, что решение проблемы качества автоматически с помощью рыночных рычагов оказались неоправданными. Поэтому необходимо использовать возможности государственного регулирования процессов обеспечения качества, для чего в современный момент необходим учет качественных показателей при определении эффективности функционирования отраслей национальной экономики, в том числе транспорта.

И.В. Колесникова
Институт экономики НАНБ

Предпринимательский сектор в экономике Республики Беларусь и проблемы его государственного регулирования

Процесс разгосударствления и приватизации, а также развитие частного предпринимательства привел к образованию предпринимательского (или по терминологии официальной статистики, негосударственного) сектора в экономике Беларуси. Важность этого процесса для стабилизации экономики подтверждается многочисленными исследованиями российских и зарубежных ученых: доказано, что существует прямая связь между долей негосударственного сектора в экономике и темпами экономического роста, причем вероятность положительных темпов роста в пост социалистических странах появляется, если доля негосударственного сектора в численности занятых и производстве ВВП свыше 40 %. И хотя эффективное функционирование предпринимательского сектора является отнюдь не единственным фактором экономического роста, роль его все же достаточно велика.

К середине 1997 г. доля негосударственного сектора в производстве ВВП республики составляла 14 %, а в общем числе занятых — 29 %. (В негосударственный сектор мы не включаем колхозы, которые по сути своей — система управления, постоянные дотации из бюджета и внебюджетных фондов и т.п. — ближе к государственному). Назвать эти цифры значительными нельзя уже по сравнению с республиками бывшего СССР (здесь Беларусь стоит на предпоследнем месте, опережая по числу занятых в негосударственном секторе только Украину, а по доле в производстве ВВП — Таджикистан).

Специфика негосударственного сектора экономики республики такова, что представлен он в основном мелкими и средними предприятиями с чис-