

Секция VI МЕНЕДЖМЕНТ

ПРИЧИНЫ СНИЖЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОЙ АКТИВНОСТИ В СФЕРЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Т. И. Бартош

Белорусский национальный технический университет, г. Минск

Научный руководитель А. А. Косовский

Экономика Республики Беларусь в настоящее время переживает не самые лучшие времена. Рентабельности большинства госпредприятий постепенно снижаются, растут складские запасы. Помощь убыточным госпредприятиям составляет огромную нагрузку на бюджет.

В результате в последнее время республика стала терять и свои завоеванные позиции на международном рынке перевозок.

Учитывая все эти неблагоприятные тенденции, все чаще стали появляться вопросы: «А правильно ли организована наша инвестиционная политика?», «Почему сейчас наблюдается снижение инвестиционной активности в сфере автоперевозок?».

Необходимо учитывать то, что международные перевозки и транзит являются одним из наиболее эффективных видов экспорта транспортных услуг, а инвестиции в данную сферу деятельности отличаются быстрой отдачей. Это подтверждают исследования ученых Национальной Академии наук и специалистов Министерства транспорта и коммуникаций.

Причины данного явления заключаются в следующем.

1. Лоббирование узкоотраслевых интересов отечественной автомобильной промышленности привело к постановлениям Совета Министров Республики Беларусь от 28.06.2002 г. № 865 и от 29.10.2004 г. № 1364, в результате которых ввоз в республику в режиме свободного обращения импортного ПС стал экономически нецелесообразным.

При этом ПС отечественного производства является неконкурентоспособным при перевозках грузов в/из стран ЕС по следующим причинам:

- отечественный ПС тяжелее импортного аналога в среднем на 1 тонну. Поэтому при ограничении полной массы ПС, импортный перевезет за одну поездку на 1 т груза больше, чем отечественный;

- относительно высокой по сравнению с импортным ПС вероятностью поломки при неразвитости сети СТО отечественных АТС в странах Европы. Поэтому издержки (в том числе и временные), связанные с ремонтом (заменой) ПС в пути при эксплуатации отечественных АТС за достаточно длительный отрезок времени, намного выше;

- относительно высокими эксплуатационными затратами: удельным расходом топлива, масла, трудоемкостью технического обслуживания и т. д.;

- несоответствию экологическим требованиям.

Поэтому если иностранный инвестор и придет в нашу сферу автоперевозок, то ему придется покупать белорусские неконкурентоспособные тягачи, в ущерб себе, тем самым повышая уровень продаж наших автопроизводителей.

2. Начиная с 2001 года наблюдается значительный дисбаланс между спросом и предложением разрешений других государств на перевозку грузов на наиболее рентабельных направлениях, в том числе и из-за государственной политики РФ по вытеснению иностранных перевозчиков со своего транспортного рынка. Так, с каждым годом российская сторона выдает все меньше и меньше разрешений на перевозку через ее территорию. Проблема особенно актуальна, так как национальные перевозчики в основном специализируются на международных перевозках грузов по схеме в/из третьих стран.

3. Главным инструментом реализации внутренней экономической политики стран с рыночной экономикой в конкретных отраслях является устанавливаемая для них фактическая налоговая нагрузка. При производстве данными отраслями продукции на экспорт и обеспечении конкурентоспособности на международном рынке устанавливаемая для них налоговая нагрузка должна быть не выше, чем в этих же отраслях других стран, имеющих одинаковые сравнительные преимущества (структуру издержек) при производстве экспортируемого товара. С учетом вышеизложенного перевозчики нашей страны функционируют в неблагоприятных внутренних экономических условиях. Так, средний уровень налоговой нагрузки юридических лиц, функционирующих в сфере экспорта автотранспортных услуг, в Беларуси в 2006 г. составил 9,2 % к выручке, в России - 5,4 %, в Литве - 4,2 %, в Польше - 5 %. Результатом совокупного действия вышеперечисленных причин явился массовый вывоз и регистрация в сопредельных странах ПС транспортных компаний национальной сферы экспорта автотранспортных услуг. Следовательно, инвестор выберет соседнюю страну для вложения своих средств.

Одной из причин снижения активности инвесторов является высокий уровень административных рисков и отсутствие реальной защиты их интересов. Весомых аргументов, кроме «добро» Президента, у нашего государства нет.

При этом главным сравнительным преимуществом национальной сферы экспорта автотранспортных услуг является высокообразованный, высокопроизводительный (а следовательно, и относительно дешевый) национальный труд всех категорий рабочих и служащих данной сферы.

Необходимо для привлечения использовать выгодное экономико-географическое и геополитическое положение. Беларусь граничит с восточной частью ЕС и может стать своего рода плацдармом для зарубежных инвесторов в плане освоения новых перспективных восточноевропейских рынков.

На мой взгляд, государство должно осуществлять:

- регулирование, а не контроль за допуском иностранных перевозчиков на национальный рынок услуг в сфере международного автомобильного транспорта;
- регулирование национального экспорта автотранспортных услуг.

На сегодняшний день одним из приоритетных направлений развития транспортной сферы является транспортная логистика. Через территорию Республики Беларусь проходят мировые транспортные коридоры, но при этом у нас отсутствуют транспортно-логистические центры. Только в 2011 г. планируется сдача первого этапа строительства транспортно-логистического центра. Иностранные инвесторы сразу же изъявили желание поучаствовать в этом инвестиционном проекте. Строительство центра привлечет внимание и ко всей транспортной сфере Республики Беларусь. В будущем это должно поспособствовать притоку инвестиций в сферу автоперевозок Республики Беларусь.

Национальная отрасль экспорта автотранспортных услуг является относительно молодой отраслью (ей всего около 15 лет). Необходимы уже на этом этапе определен-

ные защитные меры внешнеэкономической политики по повышению конкурентоспособности наших перевозчиков. А следовательно, необходим приток инвестиций.

Таким образом, для повышения инвестиционной активности в сфере международных автоперевозок необходимы изменения в экономике в целом, т. е. устранение вмешательства государства в хозяйственную деятельность предприятий, обеспечение равенства двух форм собственности (государственной и частной), снизить долю госсобственности и обеспечить приватизацию вместе с участками и др.

Только тогда в Республике Беларусь произойдет замена устаревшей техники, внедрение новых технологий, производство автомобилей, соответствующих мировым стандартам, и расширение рынков.

ОРГАНИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЕМ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

М. В. Лавский

Белорусский национальный технический университет Беларуси, г. Минск

Научный руководитель А. Ф. Зубрицкий

Вся целесообразная деятельность предприятия так или иначе связана с проблемой эффективности. В основе этого понятия лежит ограниченность ресурсов, желание экономить время, получать как можно больше продукции из доступных ресурсов.

Проблема эффективности - это всегда проблема выбора. Выбор касается того, что производить, какие виды продукции, каким способом, как их распределить и какой объем ресурсов использовать для текущего и будущего потребления. Эффективность экономической деятельности всегда связана с отношением ценности результата к ценности затрат и может меняться с изменением оценок.

Различают общую (абсолютную) и сравнительную (относительную) эффективность. Сравнительная эффективность рассчитывается и анализируется при обосновании принимаемых производственно-хозяйственных решений, для отбора из альтернативных вариантов наилучшего. Такой отбор осуществляется на основе сопоставления (сравнения) по вариантам системы технико-экономических показателей, расчета срока окупаемости или коэффициента эффективности дополнительных капитальных вложений, величины экономического эффекта.

Рассмотрев понятие эффективности, перейдем к характеристике основ эффективного управления на предприятии.

Для того чтобы успешно действовать в течение долгого времени, организация должна быть результативной и экономически эффективной. Данная задача является ключевой в управлении предприятием в современных условиях.

Менеджмент - это персонифицированное управление, неотделимое от менеджеров, осуществляющих такую деятельность на профессиональной основе. В современных условиях это означает:

- наличие у менеджера общего и специального образования;
- овладение им определенными знаниями и навыками, необходимыми для осуществления данной деятельности;
- занятие в организации управленческой должности;
- умение менеджера добиваться целей организации, используя ее ресурсы, эффективно влияя на мотивы поведения других людей.

Таким образом, эффективное управление - это воздействие одного лица или группы лиц (менеджеров) на другие лица для побуждения действий, соответствующих достижению поставленных целей при принятии на себя менеджерами ответственности за результативность воздействия.