

К мероприятиям по реструктуризации промышленных предприятий в Республике Беларусь относятся: определение главного направления производственно-хозяйственной деятельности предприятий, их правомочность; ликвидация структурных подразделений не создающих добавленную стоимость, выход подразделений из состава предприятий; создание дочерних подразделений; внедрение новационных технологических процессов; освоение новых видов продукции; создание центров прибыли; формирование персонала и ответственных исполнителей для каждого структурного подразделения; продажа или сдача в аренду основных производственных фондов, их коммерческое использование, разработка и внедрение информационных технологий, способствующих быстрому реагированию на происходящие процессы производственно-хозяйственной деятельности предприятия и своевременной ликвидации недостатков и др.

Все структурные подразделения предприятия должны руководствоваться единой целью, направленной на повышение эффективности производства, реализация которой связана с выполнением задач социально-экономического и административно-го характера.

Представляется целесообразным, используя сетевую структуру управления на уровне внутрипроизводственных отношений предприятий, их реструктуризацию проводить по этапам, что способствует развитию рыночных отношений и организации коммерческой деятельности внутри предприятий.

## **Литература**

1. Управление реструктуризацией предприятий. – М.: Высш. шк. Приватизации и предпринимательства, 2000.
2. Экономический механизм развития предприятия: Учеб. пособие в 2-х ч. Ч.2. Организационно-экономический механизм рыночной адаптации предприятия / С.А. Пелих, И.В. Бачило, Ф.Ф. Иванов, С.И. Прокопенко; под общ. ред. С.А. Пелиха. – Мн.: Акад. упр. при Президенте Респ. Беларусь, 2006.
3. Друри, Колин Управленческий и производственный учет. Вводный курс: учеб. для студентов вузов / К. Друри. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2005.

*Подобед Н.А., УО «БГЭУ» (г. Минск)*

## **РАЗВИТИЕ ПРИДОРОЖНОГО СЕРВИСА В БЕЛАРУСИ**

Придорожный сервис, являющийся важнейшим элементом сферы услуг, воплощает в себя практически все стороны сервиса: это услуги питания, размещения, бытовые, медицинские, информационные, развлекательные и ряд других.

Месторасположение Республики Беларусь, находящейся на чувствительном геополитическом перекрестке, сосредоточии торговых и транзитных путей между Западом и Востоком, а также компактные размеры Республики, определяют необходимость развития дорожной отрасли и ее сервисной составляющей. На расстоянии от 5 до 500 км наиболее рационально использование автомобильного транспорта, от 30 до 1500 км – железнодорожного транспорта, авиация нерентабельна на расстояниях менее 500 км.

Создание густой сети дорог и развитие придорожного сервиса повышает возможности человеческого общения, расширяет экономические и коммуникативные связи, способствует развитию индустрии дорожного строительства, повышает оператив-

ность управления регионами, привлекает туристические потоки в регионы страны, стимулирует транзитную привлекательность страны и уровень занятости населения, расширяет ассортимент товаров и услуг, в том числе и для жителей сельской местности, обеспечивает значительные поступления в бюджет.

Придорожный сервис в значительной мере связан с развитием туристического бизнеса. На территории Беларуси находятся города с древней историей и сохранившиеся фрагменты исторической застройки. Для них развитие туризма и придорожного сервиса – возможность активизировать экономику, улучшить благосостояние местного населения.

Туристический бизнес в Республике Беларусь может быть эффективным благодаря развитию сельского, экологического и событийного туризма. Экотуризм – это – единственная отрасль, где количество клиентов стабильно растет. Увеличивается спрос на корпоративный и семейный отдых, туры по интересам, краткосрочные путешествия по городам, туры выходного дня. Быстро развивается и деловой туризм – организация и проведение фестивалей, конгрессов, бизнес-встреч.

У туристов особой популярностью пользуются Беловежская пуша и Брестская крепость, охотничьи туры в Пружанском, Ивацевичском, Каменецком районах. Продолжается поэтапная реконструкция объектов культурно-исторического наследия. Наблюдается и поэтапное развитие инфраструктуры придорожного сервиса, появляются новые современные объекты.

Усиливается тенденция привлечения частного капитала в придорожный сервис [1, с.38]. Вместе с тем для того чтобы туризм стал высокодоходной отраслью экономики, предлагаемые туристические и придорожные услуги должны соответствовать международным стандартам. В Республике Беларусь функционирует более 1,6 тыс. платных объектов придорожного сервиса. Придорожным сервисом как основным видом деятельности занимаются организации, подведомственные республиканским органам государственного управления и иным государственным организациям, а также индивидуальные предприниматели. Вдоль дорог республики находится 417 автозаправочных станций, 79 пунктов постоя, 34 мойки, 138 стоянок автотранспорта, 106 станций технического обслуживания, 448 предприятий торговли и 449 пунктов питания.

Значительным преимуществом при строительстве объектов придорожного сервиса является упрощение процедуры при отводе земли. Участок формируется заранее и выставляется на аукцион. Таким образом, после покупки земли можно сразу начинать строительство. Ранее эта процедура могла затягиваться на год и более. Также определены и льготы для желающих открыть объекты такого сервиса: освобождение от возмещения сельскохозяйственных и лесохозяйственных потерь при выделении земельного участка, возможность предоставления льготных кредитов, а также налоговые льготы. Однако в связи с последствиями кризиса банки сократили объемы кредитования, и многие проекты остались незавершенными.

Благодаря предпринятым мерам, расстояние между объектами торговли придорожного сервиса, которое по существующим нормативам не должно превышать 30-50 км, на основных автомагистралях и автодорогах республиканского значения достигло требуемого уровня. Вместе с тем характерна хаотичность и неравномерность размещения объектов торговли. В основном они сосредоточены возле крупных городов. Если количество АЗС, пунктов торговли и питания, на большинстве трасс соответствуют международным нормативам или же близки к этому, то по количеству стоянок, пунктов технического обслуживания и гостиниц Беларусь выйдет на мировые нормы только к 2015 году.

К основным проблемам препятствующим развитию придорожных объектов специалисты относят: завышенный размер платежа за транзитный проезд через Беларусь, низкую интенсивность движения (и как следствие, низкую рентабельность и большой срок окупаемости), нехватку инвестиций, неравномерность развития рынка придорожных услуг, низкое качество услуг, слабая материально-техническая база [3, с.38-39].

По мировым методикам рентабельным бизнес считается, когда интенсивность движения составляет более 7 тыс. автомобилей в сутки. В Беларуси такой уровень отмечен только на трассе М1/Е30 (Брест (Козловичи) - Минск-граница России (Редьки)).

Срок окупаемости инвестиций в объект придорожного сервиса, в связи с невысокой интенсивностью движения, значительно выше срока окупаемости аналогичного объекта, расположенного в населенном пункте.

Однако необходимо отметить, что интенсивность движения не является постоянной величиной. По расчетам Минтранса Республики Беларусь при реализации мер по оптимизации тарифной политики интенсивность движения будет возрастать на 17% ежегодно. Серьезные изменения, происходящие в структуре мировой экономики, оказывают существенное влияние на изменения международного рынка транспортных услуг. Быстрые темпы роста промышленного потенциала объединенной Европы и экономики азиатского региона создают благоприятные условия для развития транспорта Беларуси и ее ближайших соседей. Предпосылкой для развития и эффективного использования транзитного потенциала Беларуси является:

- возможность использования чрезвычайно выгодного геоэкономического положения Беларуси с ее развитой транспортной инфраструктурой в общих экономических интересах Союзного государства, Евразийского экономического сообщества, в том числе и для обеспечения перевозок, связанных с поддержанием жизнедеятельности Калининградской области и получения надежного транспортного коридора для товаропотоков на Запад;

- намерение заинтересованных стран - Беларуси, России, Германии и Польши продлить транспортный коридор № 2 до г. Екатеринбурга будет способствовать еще более полному использованию потенциала железнодорожного транспорта на самом коротком и экономичном железнодорожном пути, соединяющем Европу и Азию. Стыковка второго транспортного коридора с Транссибирской магистралью открывает колоссальные возможности беспересадочного выхода на Китай, Монголию, Корею, Японию;

- реализуемая Единая транспортная стратегия в Китае («Большой скачок») и Программа ускоренного развития западных провинций КНР «Go West» («Идти на Запад»). Эти программы предусматривают осуществление крупных транспортных инфраструктурных проектов, в числе которых строительство новых железнодорожных линий к создаваемой зоне свободной торговли «Хоргос» на казахстанско-китайской границе, что позволяет прогнозировать перспективное увеличение транзитного грузопотока из Китая через территорию Казахстана, России и Беларуси. Эти государства являются активными членами Таможенного союза в рамках Евразийского экономического сообщества.

Тенденции развития транзитного потенциала Беларуси следует рассматривать в рамках интеграционных объединений, в том числе и существующих на постсоветском пространстве. В разное время на пространстве бывшего СССР были образованы Таможенный союз, ЕврАзЭС, Союз Беларуси и России. Сегодня Казахстан в рамках ЕврАзЭС проводит активную политику по наращиванию транзитных перевозок из Китая. Одним из привлекательных маршрутов транспортировки грузов может яв-

даться трансокеанский путь из восточных портов Китая с использованием портов Бандар-Аббас - Бандар-Анзали - Актау в рамках коридора Север-Юг. Кроме того, устойчивое коммерческое положение, занятое ОАЭ по транзиту различных товаров с мировых рынков в центральноазиатский регион и Россию, создают условия для развития маршрута транспортировки грузов через морской порт Актау. Можно выделить пять областей в которых сотрудничество в рамках ЕврАзЭС наиболее активно: создание единой таможенной и транспортной инфраструктуры, оптимизация работы финансовых систем, регулирование трудовых миграционных потоков и объединение энергетических систем.

Развитие придорожного сервиса обусловлено влиянием различных факторов. Учитывая, что через Беларусь проходит кратчайший путь из Европы в Россию и обратно, грузоперевозки вполне могут оправдать затраты на создание развитой придорожной инфраструктуры и обеспечить надежные доходы инициаторам этого бизнеса и поступления в бюджет страны. Следовательно, придорожный сервис должен развиваться комплексно, затрагивая все интересы пользователей для максимального удовлетворения потребностей, тем самым раскрывая свою социально-экономическую сущность.

## Литература

1. Падабед Н.А. Придарожны сервіс і развіцце турызму ў Беларусі // Известия национальной академии наук Беларуси. 2008, №2, с.36-40
2. О работе объектов придорожного сервиса Республики Беларусь за январь-сентябрь 2006, 2007гг. [Текст]. - Мн.: Мин-во статистики и анализа Республики Беларусь, 2007.
3. Шелег Н.С., Подобед Н.А. Развитие придорожного сервиса Республики Беларусь // Экономический бюллетень НИЭИ Министерства экономики республики Беларусь. 2008, №1 с.79

*Позняков В.В., к.э.н., доцент  
Яшкин В.И., к.ф.-м.н., доцент, УО БГУ (г. Минск)*

## МОДЕЛЬ ФИНАНСОВОГО КРИЗИСА

В условиях финансового кризиса наблюдается остановка инвестиционных проектов и банкротство заметного числа предприятий. Для нахождения наиболее эффективных путей преодоления кризисных явлений нужно использовать накопленный опыт, полезно проанализировать модели с различной степенью идеализации и с различными подходами к оценкам сложившейся ситуации.

Существует множество теоретических моделей: первого и второго поколения изучающих механизмы финансовых кризисов, это модель Кругмана, модель Гурвича, модели ликвидности (Даймонда-Дибвига и Родрика-Веласко), проблемы выбора оптимальной временной структуры долга, асимметрии информации и др.

**Использование существующих моделей позволяет:**

- исследовать особенности современной экономики, чтобы видеть выходы из складывающейся в настоящих условиях ситуации;

- оценить возможности воздействия государства на экономическую систему, пределы экономической эффективности в Республике Беларусь.

Беларускі дзяржаўны эканамічны ўніверсітэт. Бібліятэка.  
Белорусский государственный экономический университет. Библиотека.

Belarus State Economic University. Library.

<http://www.bseu.by>