

За основу для создания такой системы на транспортных предприятиях можно взять систему обеспечения качества продукции, используемую на промышленных предприятиях, адаптированную к особенностям выполнения транспортных услуг. Такая система предполагает создание на предприятии службы, отвечающей за организацию работ по управлению качеством. В задачи этой службы должны входить контроль за осуществлением транспортного процесса, сертификация, работа с претензиями и предложениями клиентов, координация отделов и служб предприятия по вопросам управления качеством.

Из всех методов, которые разработаны для контроля за качеством продукции наиболее интересными для управления качеством услуг являются такие статистические методы контроля качества как сравнение средних значений параметров с номинальными, сравнение дисперсий, коэффициент корреляции, регрессионный анализ, контрольные карты и др.

УДК 338.242.16

УПРАВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СОБСТВЕННОСТЬЮ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Дроздович Л.И.

*Белорусский национальный технический университет
Минск, Беларусь*

Реформа имущественных отношений в Беларуси в последнее десятилетие привела к уменьшению размеров государственного сектора в экономике. Тем не менее, как показывает опыт, экономическое развитие практически всех стран с рыночным хозяйством на протяжении многих десятилетий сопровождается участием государства в хозяйственной деятельности в той или иной форме, которое может являться важным фактором экономического роста, способствуя смягчению негативных эффектов воздействия рыночных механизмов (так называемых «провалов рынка»), компенсируя априорную слабость или ситуативное отсутствие мотивации со стороны частного предпринимательства.

Сложность управления предприятиями государственного сектора в рыночной экономике вообще связана с несколькими объективными факторами.

Подчинение деятельности предприятий госсектора удовлетворению определенных общественных потребностей не позволяет свести оценку эффективности их деятельности исключительно к величине получаемых государ-

ством прямых доходов от того или иного предприятия в виде дивидендов или доли прибыли, важно принимать во внимание косвенные эффекты, оказывающие влияние на экономику в целом. Необходимость сочетания решения предпринимательских задач с удовлетворением общественных потребностей в своей деятельности затрудняет оценку качества управления такими предприятиями, активизирует вопросы мотивации их персонала (особенно менеджеров). На все это накладывается проблема конфликта интересов различных ведомств, управляющих такими предприятиями, проистекающая из различного характера выполняемых ими функций и организации администрирования с технической точки зрения.

Из всего сказанного напрашивается вывод о большой специфике предприятий и организаций государственного сектора, их особой роли развития экономики, что предполагает необходимость специально-правового регулирования, призванного служить реализации возложенных на них государством функций, а потому выходящего за пределы стандартных норм коммерческого права. В то же время основные направления его потребления, рекомендации по совершенствованию нормативной базы должны связываться с решением задач перспективного развития экономики в целом.

Всего по состоянию на 1 января 2002 года в республике (по оперативным данным) реформировано 3412 государственных и арендных предприятий, из которых 835 – республиканской и 2577 – коммунальной собственности. Из общего числа реформированных предприятий 1365 – преобразовано в акционерные общества, 719 – продано на аукционе, 385 – по конкурсу. На преобразованных предприятиях работает около 733 тысяч человек.

В отраслевом разрезе всего реформировано 1093 предприятия торговли, 240 – общественного питания, 395 – бытового обслуживания населения, 584 – агропромышленного комплекса, 380 – промышленности, 233 – строительные предприятия.

К моменту начала рыночной трансформации в 1992 г., государственные предприятия, доминировавшие в экономике, функционировали в соответствии с законом «О предприятиях» на правах хозяйственного расчета.

Новым этапом имущественной политики государства в отношении государственных предприятий стало принятие в 1998 г. Гражданского Кодекса. До его принятия управляющее воздействие государства на государственные унитарные предприятия носило фрагментарный характер.

Ситуация стала радикально меняться после принятия Концепции генеральной схемы управления народным хозяйством Республики Беларусь.

Ее стержнем является идея постепенного сокращения количества унитарных предприятий при параллельной реализации комплекса мер по улуч-

шению управления ими, имеющих ориентацию на усиление регламентации права хозяйственного ведения и учет интересов государства как собеседника.

Он включает:

Определение:

- круга и количества унитарных предприятий, необходимых для выполнения государственных функций;
- целей государства применительно к каждому предприятию и учреждению.

Установление:

- порядка отчетности унитарных предприятий и учреждений о ходе выполнения учебной программы (плана);
- порядка принятия управленческих решений при недостижении целей государства, невыполнении программы (плана);
- критериев и порядка перечисления части прибыли предприятия.

Применительно к государственным унитарным предприятиям в правах государства как собеседника можно выделить следующие основные составляющие:

- право на участие в управлении предприятием;
- право на получении информации о деятельности предприятия и о состоянии;
- право на получение части дохода от деятельности предприятия;
- право продать предприятие (или принадлежащую государству долю в капитале) и получить при этом справедливое возмещение.

Эффективность обеспечения данных прав государства в принципе должна быть связана с двумя основными факторами:

- с совершенством имеющегося правового регулирования;
- со слабостью в применении действующих норм.

Сама возможность эффективной реализации прав государства по управлению и распоряжению унитарными предприятиями, как и государственной собственностью в целом, ограничивается наличием целого ряда принципиальных проблем.

Наиболее значимым проблемам правового регулирования в сфере владения государственной собственностью на сегодняшний день можно выделить следующие:

- неопределенность требований к составу госсектора, закреплении в государственной собственности акций акционерных обществ, использование специального права «золотая акция», оснований для использования акционерно-правовой формы унитарного предприятия;

- проблемы акционирования унитарных предприятий и вытекающие отсюда вопросы использования специфических прав государства по управлению акционерными обществами (участие в капитале и «золотая акция»);
- недостатки права хозяйственного ведения.

Ужесточение контроля над деятельностью самих учреждений и их руководителей.

Исходя из того, что в ближайшем будущем государственные унитарные предприятия останутся составной частью экономики Беларуси, в концепции предусматривалась разработка целого комплекса мер по регистрации государством реализации этого права хозяйствующими субъектами на основе построения системы взаимоотношений с их руководителями, стимулирующей эффективную деятельность последних в интересах собственника и непосредственное управление государственными органами и соответствующим имуществом.

УДК 656.13:658(476)

РАЗВИТИЕ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ ПАССАЖИРСКОГО АВТОБУСНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ РЫНКА

Антюшеня В.Д.

БелНИИТ «Транстехника»

Минск, Беларусь

Несмотря на изменение социально-экономических условий в республике, основные механизмы функционирования общественного пассажирского транспорта фундаментальных реформ не претерпели.

Существующая маршрутная сеть республики, обслуживаемая предприятиями подведомственными Министерству транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и ТКУП «Минспассажиравтотранс», включает 4060 регулярных автобусных маршрутов: 794 городских, 2663 пригородных, 532 междугородных и 71 международных.

Доля городских маршрутов составляет всего 19,55%, пригородных — 65,6%, междугородных — 13,1%, международных — 1,75%.

Ежедневно для перевозок пассажиров в республике используется 4357 автобусов, которыми выполняется 50168 рейсов и перевозится около 4,2 млн. пассажиров.

Обслуживание пассажиров пригородного, междугородного и международного сообщений осуществляется на 244 международного сообщений осу-