

Список использованных источников.

1. Социально-экономическое положение Витебской области в 2002 г., Витебск, 2003 г.
2. Экономика региона // Под Борисевича В.И.- Мн.:БГЭУ, 2002 г.

Аннотация

Васильева Ю.В. Инвестиционная деятельность и инвестиционные ресурсы.

Дается краткая характеристика наличия ресурсов в Витебской области, представляющих особую привлекательность для размещения отечественных и иностранных инвестиций. Представлены основные показатели использования инвестиций, анализ инвестиций в 2001-2002 гг. по источникам финансирования; структура инвестиций в основной капитал по формам собственности и по отраслям экономики. Выявлены причины снижения объема инвестиций и факторы, сдерживающие инвестиционную активность в области. Отмечены задачи региональной инвестиционной политики по выходу из инвестиционного кризиса.

Summary

Vasileva Y.V. Investment activity and investment resources.

There is given a short characteristic of the presence of resources in Vitebsk region, that present visible attractiveness for home and foreign investments. There is presented the main data of investments usage; investments analysis in the period of 2001-2002, regarding sources of financing; investments structure in the main capital, according to the forms of privacy and branches of economy. There are found the reasons of decrease of investments volumes and factors restraining the investments activities in the region. There are noted the tasks of regional investments policy and the way out from the investments crisis.

УДК 338

**РЕГИОНАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ
ЦЕНТРЫ: ПРЕДПОСЫЛКИ СОЗДАНИЯ, НАПРАВЛЕНИЯ
РАЗВИТИЯ**

О.Н. Жучкевич

*учреждение образования «Витебский
государственный технологический университет»*

Транспортный комплекс занимает значительное место в хозяйственной деятельности любого государства. От его работы зависит эффективность, качество и характер развития внутренних и внешних экономических связей.

По своей сути транспортные операции начинают и завершают процесс коммерческой сделки, без них невозможны само существование товарного потока и организация системы товародвижения.

В современных условиях хозяйствования важнейшими условиями эффективности и качества транспортного обслуживания являются ритмичность, регулярность, надежность, высокая скорость доставки товаров из пунктов производства в пункты потребления в строго обусловленные сроки без потерь с минимальными издержками. На практике реализация этих условий возможна при организации деятельности на основе концепции логистики, обеспечивающей интеграцию различных звеньев товаропроводящей цепи в единую систему управления товарными (материальными), информационными и финансовыми потоками с целью достижения планируемого результата при минимальных затратах времени и ресурсов.

В сфере транспортного обслуживания наиболее реальными и, как показывает зарубежный опыт, достаточно эффективным способом внедрения логистического подхода является создание региональных логистических транспортных систем. Их задачи состоят в следующем:

- оптимальная маршрутизация перевозок грузов по территории региона;
- координация работы различных видов транспорта;
- разработка и внедрение эффективных погрузочно-разгрузочных, транспортно-складских, сортировочных технологий, современной техники;
- расширение применения контейнерных перевозок;
- оптимальное управление, учет и контроль товарно-материальных запасов в распределительных системах;
- создание региональных коммуникационных сетей и систем для управления товарными, информационными и финансовыми потоками;
- развитие рынка транспортных услуг.

Главными преимуществами создания и развития транспортно-логистических центров становятся:

- ускорение и повышение качества выполнения заказов по перевозке грузов;
- организация использования транспортных средств;
- совершенствование информационных потоков при управлении и отлаживании состояния грузовых перевозок на основе информации в реальном масштабе времени;
- использование совместных банков данных в логистических цепях партнеров, что обеспечит им дополнительные преимущества при организации перевозок.

Центр характеризуется конкретной зоной экономических интересов, грузопотоков, потоков информации, транспортных потоков. Их создание актуально при организации смешанных грузовых перевозок в регионах, располагающих развитой товаропроводящей сетью торговли и МПО, большой потребностью в транспортных услугах, развитой сетью дорог.

Для Республики Беларусь объективная необходимость инвестирования средств в такие структуры объясняется той ситуацией, которая сложилась на рынке транспортных услуг. Причем на современном этапе речь идет о дальнейшем развитии системы автомобильных перевозок.

В транспортном комплексе страны автомобильный транспорт занимает доминирующее положение. На его долю приходится 67% от общего объема перевозок грузов.[1].

В общереспубликанском объеме экспорта услуг транспортные услуги занимают 56%. Их объем в 2002г. вырос по сравнению с 2001 годом на 10,1% и составил 691,4 млн. долларов США. За 5 месяцев 2003 г. экспорт автотранспортных услуг составил 88,1 млн. долларов США. При этом обеспечено положительное сальдо внешней торговли автотранспортными услугами.[2].

На транспортном рынке Беларуси работает 1284 субъекта хозяйствования, получивших лицензию на осуществление транспортно-экспедиционной деятельности из которых 950 – юридические лица. [2] В условиях такого многообразия актуальной является задача координации деятельности различных перевозчиков с целью наилучшего решения народнохозяйственных задач и рентабельной работы отдельных субъектов рынка.

Важной составляющей транспортного комплекса страны является автомобильный транспорт, осуществляющий международные перевозки. Если более 10 лет Беларусь была представлена на рынке автоперевозок только одним предприятием – Совтран-

савто, то за период с 1990 по 2002 год количество субъектов хозяйствования различных форм собственности выросло более, чем в 90 раз, а количество подвижного состава в 14 раз. Парк подвижного состава насчитывает при этом 12 тыс. автопоездов, 10% которых имеет срок эксплуатации до трех лет. Для сравнения: у международных перевозчиков России в эксплуатации находится примерно 18 тыс. автопоездов, из которых только 6 тыс. соответствуют современному уровню белорусских автомобилей.

Белорусские перевозчики достаточно прочно закрепились на международных рынках, обеспечивая там высокое качество и низкую себестоимость перевозок. Так на транспортном автомобильном рынке России затрат на транспортировку грузов белорусскими перевозчиками на 20% ниже, чем у россиян, а доля в объеме перевозок составляет 18% (у российских перевозчиков – 38%). В течение последних лет белорусский транспорт лидирует среди третьих стран по объему международных транспортных перевозок на российском рынке. В 2002 году значительно возросли грузопотоки и в другие страны дальнего и ближнего зарубежья: в направлении Казахстана – в 2,6 раза, Турции – в 2,1 раза, Словении – в 1,7 раза. Эти рынки, а также транспортировка грузов в Польшу, Германию, Литву по-прежнему являются перспективными направлениями деятельности автомобильного транспорта.[1].

Географическое положение Беларуси определяет ее функцию как транзитного государства. По территории Беларуси проходит два транспортных коридора: №2 – маршрут: Берлин-Варшава-Минск-Москва и №9, имеющий белорусскую часть коридора Псков-Витебск и Киев-Минск-Вильнюс. За последние два года количество иностранных автомобилей, проследовавших транзитом, увеличилось на 38%, в том числе почти на 20% по сравнению с аналогичным периодом 2001 года.[1]. Обеспечение проезда транзитного транспорта с предоставления соответствующего уровня сервиса, таким образом, является еще одной существенной задачей транспортного комплекса.

Важной составляющей транспортного обслуживания является система предоставления дополнительных услуг, не связанных непосредственно с перевозкой. Современная логистическая практика показывает положительные результаты в этой области. Речь идет об изыскании резервов увеличения прибыли от неосновной деятельности автотранспортных предприятий, привлечения клиентуры, укрепления положения на рынке транспортных услуг. Определенные изменения в работе отечественных транспортных организаций в этой области уже есть. В основном они касаются выполнения ремонтных и других сервисных работ.

Еще одним фактором внедрения новых технологий в практику транспортного обслуживания становится наличие соответствующей нормативно-правовой базы. Определенная работа в этом направлении проведена. За 2002 год был разработан 61 нормативный акт различного правового уровня, регламентирующий организацию работы транспортного комплекса.

Учитывая вышеизложенное, можно утверждать, что основными предпосылками создания транспортно-логистических систем в Беларуси являются

- особая значимость автомобильного транспорта в народнохозяйственном комплексе страны;
- достаточно высокий уровень развития рынка грузовых автомобильных перевозок;
- наличие выгодного географического положения страны, как одного из центров организации транзита;
- создание определенной нормативно-правовой базы развития транспорта.

В то же время существуют и сдерживающие факторы, не позволяющие уже сегодня активно работать в направлении организации системного логистического обслуживания. Это касается следующих моментов.

1. Состояние материально-технической базы транспорта. Из общего количества автомобилей у 20% - срок службы 8 лет, у 60% - 10 лет и бо-

лее, а из автомобилей, осуществляющих международные перевозки, 55% имеют срок эксплуатации свыше 8 лет. В течение последних лет обновление грузового парка республики составляло около 5%. Коэффициент выпуска автомобилей по автотранспортным предприятиям – 0,37, а по отдельным и того ниже.[1].

2. Незрелость транспортной инфраструктуры и сервиса.
3. Низкий уровень информационного обеспечения организаторов и участников транспортного процесса.
4. Не использование современных моделей транспортировки грузов. В Беларуси свыше 80% транспортно-экспедиторских фирм осуществляют деятельность в рамках одного вида транспорта, в то время, как за рубежом интермодальные и комбинированные перевозки являются наиболее развивающимися и самыми перспективными.[3].
5. Недостаточная проработанность правовых вопросов организации транспортного обслуживания (в частности, в сфере смешанных перевозок), таможенной деятельности по ввозу транспортных средств, т.д.).
6. Отсутствие финансовых ресурсов и проработанных инвестиционных проектов. Так в 1 полугодии 2003 года предприятиями транспорта использовано инвестиций в основной капитал в объеме 57,8 млрд. руб., или 84,1% от установленного задания. Причем иностранные инвестиции составили 6,9 млн. долларов (34,5% от годового задания). Непосредственно автотранспортные организации использовали 67% планируемых инвестиций, что составило 14 млрд.руб.[3].
7. Отсутствие подготовленных специалистов для организации логистического менеджмента на микро- и макро уровнях, отвечающего мировым стандартам. Инвестиции в подготовку специалистов, обладающих высоким уровнем профессиональных знаний, имеющих иной образ мышления, способных решать новые, нетрадиционные задачи не менее важное направление вложения капитала, чем в модернизацию оборудования и развитие современных технологических процессов.

И, тем не менее, несмотря на ряд проблем, первые логистические структуры в Беларуси уже созданы. 28 февраля 2003 года открылся логистический центр в промышленном узле Колядичи, а 1 августа 2003 г. – Центр логистики, созданный на территории терминала «Брестгрузавтосервис». В настоящее время они объединяют под одной крышей Транспортную инспекцию Республики Беларусь, РУП «Интеравтотранс» и Белорусскую ассоциацию международных перевозчиков (БАМАП). Деятельность центров направлена на лицензирование транспортной деятельности и организацию международных автомобильных перевозок. Центры оснащены локальной компьютерной сетью, позволяющей оперативно обрабатывать информацию о перевозчике и оформлять все необходимые документы. До конца 2003 года планируется создание подобных центров логистики во всех областных городах Беларуси.

В перспективе развитие региональных транспортно-логистических центров, как показывает опыт стран Западной Европы, США и России, должно идти в следующих направлениях:

- широкое применение смешанных и комбинированных перевозок грузов;
- внедрение современных транспортно-складских технологий обработки грузов;
- создание развитой транспортной инфраструктуры;
- внедрение информационных и телекоммуникационных технологий управления потоковыми процессами;

- унификация транспортной, таможенной и др. документации.

Список использованных источников.

1. Боровой М. Наша задача не только закрепить, но и преумножить достигнутое.// Транспортный вестник, 1.02.2003г. с.2-5.
2. Мы защищаем интересы белорусских экспедиторов//Транспортный вестник, 17.05.2003г., с.2.
3. Нестерович А. Темпы работы сегодня должны быть гораздо выше, чем вчера// Транспортный вестник, 26.07.2003г., с.4.

Аннотация

Жучкевич О.Н. Региональные транспортно-логистические центры: предпосылки создания, направления развития.

Статья посвящена проблеме создания и функционирования транспортно-логистических центров, их роли в народном хозяйстве, преимуществах и перспективах развития в Беларуси.

Summary

Zhychkevich O.N. Region traffic logistical centres: reasons of the construction Directions of the development.

The article is devoted to the problem of the construction and functioning the traffic logistical centres, their role in national economy, advantages and development perspective in Byelorussia.

УДК 330.322(476.5)

**ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ РЕГИОНА И
ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ЕГО РАЗВИТИЯ**

Р.Я. Костерова

ГНУ НИЭИ Минэкономики РБ, Витебский отдел

Главной составляющей инвестиционной привлекательности региона является его инвестиционный потенциал, состоящий из частных потенциалов: трудового, производственного, инфраструктурного, финансового, ресурсного, научно-инвестиционного. Сравнение величины показателей частных потенциалов областей республики и города Минска позволило определить рейтинг инвестиционного потенциала Витебской области, занимающей четвертое место после города Минска, Гомельской, Минской областей [1].

Трудовой потенциал региона во многом определяется количественно-качественными характеристиками трудовых ресурсов: возраст, состояние здоровья, уровень общей и профессиональной подготовки населения, способность работников проявить инициативу и принимать самостоятельные решения, готовность осваивать новые профессии, а также стоимость труда.

По предварительной оценке численность трудовых ресурсов Витебской области в 2003 году составит более 800 тысяч человек, или 60 % всего населения региона и около 13% трудовых ресурсов республики. Уровень занятости населения в общественном производстве составляет 73% к численности трудоспособного населения.

Отраслевая структура занятости населения ориентирована на отрасли материального производства, где сосредоточено 67% занятых, в непромышленном секторе было задействовано 33%. В общей численности занятых наибольший удельный вес