

предприятия лучше, чем работники предприятия и государственных органов (финансовых, налоговых, административных), постоянно общающихся с "должниками", и, во-вторых, антикризисные управляющие в силу индивидуальной "значительности" могут попасть под коррупционное влияние лиц, заинтересованных в определенном решении вопроса о судьбе "должника". Антикризисного управляющего следует назначать только после принятия решения о банкротстве "должника" для временного управления его делами и имуществом.

Аналитическую работу по выяснению хозяйственного состояния должника следует проводить под руководством государственного административного органа путем создания комиссий, включающих представителей "должника", кредиторов, государственных финансовых и административных органов.

Основным документом, характеризующим состояние "должника", может быть его бизнес-план с заключением, касающимся состояния "банкротства". При отсутствии взаимных претензий заинтересованных сторон процедуру "банкротства" следует реализовать под руководством государственного органа.

УДК 338.24 (075.8)

## ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В ГОМЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

*М. О. ГИЛЬ*

*Гомельский государственный технический университет им. П. О. Сухого*

Транспортно-логистический центр (ТЛЦ) – элемент современной перевозочной технологии, предназначенный для оказания услуг потребителям на стыке «транспорт – промышленное производство – торговля». ТЛЦ включает в себя складской комплекс с телекоммуникационным и грузоперерабатывающим оборудованием, а также информационно-технологическим обеспечением процесса перевозки и обработки грузов, оформления перевозочных документов по принципу «одного окна», подъездными путями, грузоподъемным оборудованием, стоянкой, кемпингом, станцией техобслуживания для грузового автотранспорта.

Мировой опыт показывает, что профессиональные логистические компании, предоставляющие транспортные логистические услуги, экономят немалые средства своим клиентам. Использование логистических центров позволяет сократить транспортные расходы на 7–20 %, уменьшить расходы на погрузо-разгрузочные работы, хранение материальных ресурсов и готовой продукции на 15–30 %, снизить общие логистические издержки на 12–35 %. Снижение логистических издержек всего лишь на 1 % по достигаемому экономическому эффекту эквивалентно увеличению объемов грузоперевозок до 10 %.

Основными видами транспорта в Гомельской области является железнодорожный и автомобильный.

Анализ статистических данных показывает, что автомобильный транспорт занимает второе место в структуре грузооборота области. Это объясняется спецификой продукции, отправляемой на экспорт. Статистика свидетельствует также, что перед ТЛЦ области особенно остро стоят задачи повышения эффективности организации грузопотоков, рационализации взаимодействия между различными видами транспорта, основанного на принципах логистики и современном информационном обеспечении, оптимизации транспортного процесса и снижения транспортных издержек, согласованного развития транспортной инфраструктуры с учетом ее интеграции в систему международных транспортных коридоров. Нарастание объемов транспортно-логистического обслуживания транспортным комплексом сдерживается, прежде всего, дефицитом объектов терминально-складской и транспортно-логистической инфраструктуры для обслуживания товарных потоков, а также отсутствием координации между различными видами транспорта, грузоотправителями, грузополучателями и логистическими операторами в силу недостаточной интеграции информационных комплексов участников транспортно-логистического процесса. Если участники отечественного рынка транспортно-экспедиционных услуг не смогут обеспечить конкурентоспособного качества и цены перевозок грузов, они рискуют быть вытесненными западными фирмами.

Транспортно-логистические центры могут быть нескольких типов. В Гомельской области целесообразно создавать комплексный ТЛЦ, который предоставляет услуги всем компаниям всех видов транспорта. Деятельность такого ТЛЦ носит, несомненно, масштабный, общегосударственный характер и исходит из потребностей развивающейся экономики области. Сделать транспорт конкурентоспособным как по транзитным, так и международным перевозкам с использованием логистических схем, методов и есть задача такого центра.

Применение комплексного подхода к развитию транспортной логистики Гомельской области позволит согласовать между собой развитие как отдельных частей транспортной отрасли (железнодорожный транспорт, автодороги, складские терминалы и др.), так и необходимых транспортных функций, включая организацию работы служб, вовлеченных в транспортный процесс (таможенные, санитарные службы, службы безопасности и др.).

Обобщенным показателем эффективности работы транспорта может служить величина транспортной составляющей в конечной цене товара. В Беларуси она составляет 33–35 процентов, что в три раза выше средневропейской. Это как раз и свидетельствует об отсутствии логистического управления и взаимодействия разных видов транспорта. Две трети грузовых перевозок осуществляются неспециализированными перевозчиками. Еще одним фактором, ослабляющим позиции отечественных транспортников, является неразвитость информационного обеспечения.

С одной стороны, сбор, обработка и анализ информации о грузопотоках, производителях и потребителях транспортных услуг в единой, доступной всем пользователям, системе позволила бы свободно ориентироваться на рынке коммерческим компаниям, занимающимся перемещением товаров. А с другой, – могла бы стать основой для стратегического государственного планирования в области развития транспортной инфраструктуры. Только создание единого информационного поля позволит выстроить рациональную, логическую транспортную политику, органично сочетающую интересы бизнеса и государства.

УДК 331.526

## ПОТЕНЦИАЛ ЗАНЯТОСТИ НАСЕЛЕНИЯ В СТРОИТЕЛЬНОМ КОМПЛЕКСЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

*Н. А. ГРОМЫКО*

*Белорусский государственный университет транспорта*

На современном этапе устойчивого социально-экономического развития республики в условиях расширения системы ипотечного кредитования, а также увеличения строительства жилья в агрогородках, важным вопросом является использование потенциала занятости населения, реализуемого в процессе жилищного строительства и развития инфраструктуры районов.

Два основополагающих фактора позволяют обеспечить жилищному строительству значительный потенциал занятости. Во-первых, в этот сектор экономики сравнительно легко привлечь сбережения населения, а во-вторых, строительство создает существенный производственный спрос на продукцию смежных отраслей, содействуя, таким образом, их развитию и, как следствие, увеличению в этих отраслях спроса на рабочую силу. На жилищное строительство в различных странах приходится от 10 до 30 % инвестиций в основной капитал. В Республике Беларусь указанный показатель в 2007 г. составил 18,2 % от общего объема инвестиций, или 123,7 % к уровню 2006 г. При этом прирост инвестиций в основной капитал в Беларуси в 2007 г. к уровню 2006 г. составил 15,1 %.

Сохранение достаточно высокой инвестиционной активности отражает нацеленность экономики на ускоренное техническое перевооружение, сопровождающееся высокими темпами строительства (темп роста строительно-монтажных работ в 2007 г. составил 117,1, а в 2006 г. – 126,4 %), включая ввод общей площади жилых домов (соответственно 114,1 и 108,3 %). За счет всех источников финансирования в 2007 г. введено в эксплуатацию 4678 тыс. кв. м общей площади жилых домов, в том числе в сельских населенных пунктах и малых городских поселениях – 1929 тыс. кв. м. По сравнению с 2006 г. ввод в действие жилья увеличился на 577 тыс. кв. м, или на 14,1 %.

Следует отметить, что основными источниками финансирования жилищного строительства остаются собственные средства населения и кредиты банков (соответственно 51,2 и 39,9 % общего объема ввода в действие общей площади жилых домов).

По данным Министерства статистики и анализа Республики Беларусь оборот рабочей силы в стране в 2007 г. составил 1773 тыс. человек, или 50,1 % от среднесписочной численности работающих (в 2006 г. указанный показатель сложился в размере 50 %). При этом возросла непосредственная занятость в строительстве. Численность занятых в данной отрасли в 2006 г. увеличилась по сравнению с предшествующим годом на 5,4 % и составила 356,8 тыс. человек.

По методике, предлагаемой С. А. Кузьминым, потенциал непосредственной (прямой) занятости в строительстве объекта может быть рассчитан как отношение стоимости жилья (в расчетах учитывается средний размер построенных квартир), скорректированной на долю оплаты труда в стоимости жилья к среднемесячной оплате труда в строительстве. Указанный показатель позволяет определить потенциал создания новых рабочих мест в строительном комплексе.

На основании статистических данных можно рассчитать потенциал занятости в строительстве. Так, согласно нашим расчетам, потенциал занятости населения в строительстве жилья в 2007 г. составил 42 человека (т. е. возможность создания 42 новых рабочих мест при строительстве объекта), и увеличился по сравнению с предшествующим периодом на 2,4 %. При этом в расчетах учитывался средний размер построенного жилья,