

подразделений, каналов, цепей и сетей с последующим преобразованием их в микро-, мета- и мезологистические системы. При этом следует также различать логистизацию транспортно-экспедиторских структур с использованием форм и методов тактической (оперативной) и стратегической логистики.

Логистизация транспортно-экспедиционной деятельности с использованием тактической (оперативной) логистики ограничивается только более эффективным взаимодействием производительных сил, закрепленных за экспедиторскими компаниями и их партнерами, и в рамках других ограничений, характерных для определенного периода деятельности (нормативной модели управления, структурно-функционального организационного построения компаний).

Стратегическая логистизация позволяет проектировать и реализовывать весь комплекс необходимых преобразований в системе управления компанией по заранее разработанной на научной основе долговременной программе с меньшей вероятностью риска и ошибок.

Предложенная программа логистизации предприятий на рынке транспортно-экспедиторских услуг обусловлена двойственным и довольно противоречивым воздействием логистики на механизм конкуренции. С одной стороны, последовательное и углубленное применение логистики даже в рамках отдельных компаний одновременно повышает их конкурентные преимущества за счет снижения совокупных затрат на единицу полезного эффекта, с другой, – развитие теории и практики логистики способствует усилению процесса глобализации экономических потоков.

*Ю.С. Вдовенко*

*ЧГТУ (Чернигов, Украина)*

## **ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВТОДОРОЖНЫХ КОНЦЕССИЙ (ТРАНСГРАНИЧНЫЙ И РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТЫ)**

Динамичное развитие национальных экономик невозможно без участия в различных внешнеэкономических проектах. Для Украины наиболее перспективным является трансграничное сотрудничество (в Европе украинское государство имеет самые протяженные границы, 19 регионов из 25 являются приграничными). Реализации естественных преимуществ мешает недостаточное участие в развитии международных транспортных отношений и сотрудничестве на региональном и местном уровнях относительно увеличения перевозок на приоритетных международных направлениях.

В первую очередь, необходимо решить проблему приведения автомагистралей до уровня международных стандартов. Например, Черниговскую область с другими регионами Украины, а также с Россией и Беларусью соединяет достаточно разветвленная сеть автомобильных дорог. На границах области расположены шесть автомобильных пунктов пропуска. Территорию Черниговщины пересекают международные автомобильные магистрали: Одесса – Киев –

Санкт-Петербург (Е95) и Киев – Москва (Е101), которые входят в состав МТК № 9 («Черное море» – «Балтийское море»). В то же время качество путей Черниговского региона в целом низкое. Более половины дорог имеют недостаточную прочность дорожного покрытия и не выдерживают высоких нагрузок в период весеннего и осеннего периодов. Существующая сеть автомобильных дорог и наличие МТК № 9 в состоянии удовлетворять только текущие потребности в автомобильных перевозках.

Прогнозируемый рост внешнеторгового оборота и, соответственно, пассажиро- и грузопотоков (интенсивность автомобильных потоков в международном соединении ежегодно возрастает на 10–15 %) может резко ухудшить ситуацию. Уже в краткосрочной перспективе названные дороги станут не способными удовлетворять критериям состояния дорожного полотна, скорости передвижения, которая ограничена пропускной способностью дорог (3–7 тыс. АТЗ на сутки), перечню предлагаемых сервисных услуг.

Одной из основных причин, не позволяющих модернизировать автодорожную сеть, остается низкий уровень финансирования дорожного строительства. На реконструкцию и осуществление комплекса технических мероприятий с целью улучшения организационно-экономических условий и безопасности движения территорией области на 1998–2006 гг. из государственного бюджета было предусмотрено выделение всего 70 млн. дол. США. Приведение параметров международных участков автомобильных дорог на территории Черниговской области к современным требованиям нуждается в более значительных капиталовложениях: на реконструкцию и капитальный ремонт дороги Е95 – 200 млн. дол. США; реконструкцию дороги Е101 – 290 млн. дол. США.

Таким образом, автодороги не могут обеспечить современных грузовых и пассажирских перевозок, а существующая инвестиционная политика, когда почти все расходы по содержанию и развитию дорог ложатся на бюджет, не позволяет их улучшать до необходимого уровня. Наиболее оптимальным и реалистическим выходом из этого замкнутого круга может быть привлечение внебюджетных инвестиций на основе частно-государственного партнерства, реализованного с помощью концессионного механизма. Используя механизм концессии, государство может привлекать не только средства частных инвесторов, но и передовые управленческие технологии, кадровые и организационные ресурсы бизнеса, что будет обеспечивать высокое качество проектных, строительного-монтажных, ремонтных и эксплуатационных работ. Кроме того, автодорожные концессии окажут положительное влияние на ситуацию не только в отрасли, но и экономике в целом, поскольку способствуют:

- размещению заказов на отечественную продукцию – предметы промышленного потребления со стороны концессионных предприятий;
- повышению конкурентоспособности отечественных предприятий за счет применения более высоких технологий и организации труда;
- увеличению капитальных фондов государства благодаря переходу в его собственность имущества концессионных предприятий по окончании их действия.

Концессии на строительство автомобильных дорог в Украине предоставляются, прежде всего, в направлениях МТК и международных магистралей категории «В». Наиболее значительным как по потребностям, так и практической перспективой является концессионное развитие дорог МТК № 9, поскольку этот международный транспортный коридор является одним из определяющих факторов развития сети транспортных коммуникаций на территории Украины.

При принятии решений относительно очередности предоставления концессий на модернизацию автомагистралей надо учитывать, что проблема функционирования и развития МТК № 9 выходит далеко за экономические рамки и имеет геополитическое значение, поскольку МТК № 9 является проектом нового периода, который должен учитывать не только новые геополитические реалии, но и тенденции эволюции транспортной сети европейской части Российской Федерации, Украины, Беларуси, Балтии. Этот транспортный коридор выступает не только в качестве пассивного объекта, на который влияют последствия экономических и социальных изменений, но и является актуальным фактором влияния на геополитику стран, по территории которых он проходит.

*И.Н. Волкова*  
*Филиал БГЭУ (Бобруйск)*

## **ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ РАБОЧЕЙ СИЛЫ НА ОАО «ТИАМ»**

Современный этап развития экономики связан с новым взглядом на рабочую силу как на один из ключевых ресурсов экономики. Этот новый взгляд – свидетельство роста роли человеческого фактора в условиях технологического этапа НТР, когда налицо прямая зависимость результатов производства от качества, мотивации и характера использования рабочей силы в целом и отдельного работника в частности. Рабочая сила представляет собой товар особого рода, производственные созидательные качества которого целиком определяют эффективность конкурентной экономики, ее возможности создания высококачественных товаров и комфортных услуг, масштабы и темпы научно-технических и организационных преобразований. К ней начинают предъявляться совершенно новые по сравнению с прошлым требования: участие в развитии производства практически на каждом рабочем месте, обеспечение высокого качества быстро меняющейся по своим характеристикам и технологически все более сложной продукции, удержание низкой себестоимости изделий путем постоянного совершенствования методов.

Современный уровень развития производительных сил, характеризующийся использованием сложной и разнообразной техники и технологии производства, многоменклатурной кооперацией, предполагает совместный труд большого количества людей. Такой труд невозможен без надлежащей организации труда, выступающей как упорядоченная система взаимодействия работников со средствами производства и друг с другом в едином производственном процессе.