

Чтобы обеспечить необходимый уровень обучения руководителей и специалистов, занимающих ключевые должности на предприятиях, Институтом «Кадры индустрии» были организованы краткосрочные учебы 5072 человекам в период 1999 – 2002 г.г. (по состоянию на 01.05.02 г.), среди которых – более 330 руководителей предприятий и около 1200 главных специалистов.

Все слушатели за время работы Института «Кадры индустрии» неизменно выражали положительную оценку проводимых учеб отмечали их соответствие требованиям современной экономической политике, а также высказывали целесообразность создания системы непрерывного обучения в институте.

Анализ регистрационных анкет, представляемых слушателям при поступлении на учебу, показывает, что в течение последних 10 лет только 4% из них проходили повышение квалификации. Это, главным образом, руководители предприятий, маркетологи. Последний раз повышали квалификацию в 1988 г. - 6% слушателей. Еще 7% слушателей когда-либо ранее были на повышении квалификации. Остальные же (а их 83%) никогда не повышали квалификацию с отрывом от производства.

Если сохранить график повышения квалификации по 2 недели в год, то за пять лет можно выйти на требуемый уровень периодичности в повышении квалификации каждого слушателя.

Постоянно проводимые исследования слушателей показывают, что существует серьезная проблема повышения квалификации кадров, которая отражает сложную структуру взаимодействия общественных, финансовых, производственных и личных интересов.

**Дорох Е.Г.**  
БГЭУ (Минск)

## **АНАЛИЗ СПРОСА НА УСЛУГИ БАНКОВСКОГО КРЕДИТОВАНИЯ ЖИЛИЩНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА**

Банковское кредитование жилищного строительства включает текущее кредитование строительного комплекса и долгосрочное ипотечное жилищное кредитование населения. Спрос на эти услуги зависит от основных неценовых факторов: общего количества нуждающихся в жилье (потребителей услуги); уровня доходов потребителей; доступности жилья для потребителей.

Одним из основных направлений государственной поддержки граждан, нуждающихся в улучшении жилищных условий, является предоставление льготных кредитов и субсидий. Однако кредитование жилищного строительства в современных условиях, когда размер процентных ставок за пользование кредитом значительно ниже темпов инфляции, приводит к невозможности для банков удовлетворить спрос граждан на кредитные ресурсы, а также и к обесценению ресурсов при возврате в течение длительного времени.

Низкий платежеспособный спрос населения на услугу банковского жилищного кредитования обусловлен значительным превышением удельного веса потребления по сравнению с накоплением в структуре денежных расходов населения. средств.

Основным фактором формирования спроса на услугу банковского жилищного кредитования является цена кредита, которая определяется темпом инфляции, структурой кредитных ресурсов банка и величиной кредитных рисков. В мировой практике считается, что для успешного развития системы банковского жилищного кредитования годовой уровень инфляции не должен превышать 10%. Современный уровень инфляции в республике обуславливает низкий удельный вес долгосрочных кредитных ресурсов и высокие риски при кредитовании, что формирует цену на данную услугу недоступную для большинства граждан, нуждающихся в жилье.

Привлечение средств по схемам долевого строительства, вложений в муниципальные ценные бумаги и программы "Рациональный дом" рассчитано на короткий срок и достаточную материальную обеспеченность граждан.

Проведенное исследование показывает, что на данном этапе необходим поиск как новых внебюджетных источников финансирования жилищного строительства, так и схем кредитования, позволяющих удовлетворить спрос на жилье большинства населения. Представляется, что решение этих проблем наиболее эффективно в рамках развития системы ипотечного жилищного кредитования.

**Драгунов Д.В.**  
БГЭУ (Минск)

## **РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ КАК ТРАНЗИТНОЕ ГОСУДАРСТВО**

Особое географическое положение Беларуси определяет ее высокий транзитный потенциал как государства, которое объективно призвано играть роль геополитического моста в транспортных связях, формирующихся на решающих направлениях международной торговли Европа – Азия, Северная Европа – Ближний Восток.

Модернизация транспортной системы, повышение качества организации доставки транзитных грузов могут существенно увеличить объемы транзитных перевозок, которые являются основным источником экспорта транспортных услуг. Тем не менее, транзит следует рассматривать не только исходя из этих позиций. Обеспечение свободного транзита территорий своего государства является одним из условий для стран – членов ВТО. Транзит позволяет эффективно использовать резервы провозных возможностей национальных транспортных систем, стимулирует их восстановление и усовершенствование, является катализатором развития широкого спектра сопутствующих услуг по техническому обслуживанию иностранных транспортных средств, обеспечению их топливом, сервисному обслуживанию экипажей и т.п.