

Каждый из этих рынков имеет свои особенности, которые должны учитывать импортеры. Так, рынок чая, по мнению маркетологов, достиг естественного предела и речь может идти лишь об ассортименте чая, а фирмам придется искать свою узкую рыночную нишу.

В то же время, реальное потребление кофе в четыре раза меньше потенциального рынка. Это в первую очередь является результатом низкой покупательной способностью населения. На рынке представлен весь ассортимент кофе Западно-европейского рынка и существует большая конкуренция между импортерами, в первую очередь растворимого кофе.

Особый интерес для импортеров может представлять рынок фруктов и овощей. Здесь надо отметить, что поставки из дальнего зарубежья почти в пять раз превышают поставки из стран СНГ. Основная проблема данного рынка - цены. И повышение доходов может приостановить наметившуюся тенденцию - снижение продаж, вызванную ростом цен.

Необходимо отметить еще одну специфическую черту рынка некоторых продовольственных товаров: продовольствие быстро портится, особенно в дороге. А на границе существуют многокилометровые очереди. Опыт решения данной проблемы есть: Украина и Польша заключили соглашение о первоочередном пропуске через границу скоропортящихся грузов. Нам же надо решить эту задачу совместно с решением проблемы двух терминалов на территории компании «Совавто - Брест», где планируется совместный таможенный контроль.

На развитие рынка импортных продовольственных товаров большое влияние оказывает протекционистская политика государства, приводящая к ограничению импорта продуктов питания. Речь идет, прежде всего, о повышении таможенных тарифов, что ведет к повышению цен на продукты, но не решает проблему насыщения рынка. При принятии указанных мер, надо учитывать и тот факт, что этим будут нарушены права потребителя на выбор качественного товара, а отечественные производители лишаются здоровой конкуренции. Здесь более эффективную роль могли бы сыграть количественные квоты и другие нетарифные методы, которых насчитывается более 50 видов.

ИНВЕСТИЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ В ТРАНСГРАНИЧНОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ

А.И. Рубахов, Э.П. Головач

Брестский политехнический институт, Республика Беларусь

Одной из острейших проблем трансграничного сотрудничества является обеспечение надлежащей экологической обстановки в зонах пограничных переходов, особенно там, где проходит пересечение границы грузовым автотранспортом. Так на пограничном переходе «Козловичи» ежедневно в обе стороны проходит

по 1000 большегрузных автомашин. Очереди, создаваемые ими еще недавно по обе стороны границы, достигали 20-25 км. Автомашины простаивали в ожидании погранично-таможенной обработки грузов по нескольку дней, иногда по 7-10, что приводило к серьезным экологическим нарушениям зоны очередей. Загазованность воздуха, загрязненность почв горюче-смазочными материалами, отбросами человеческой жизнедеятельности и т.п. отрицательные для окружающей среды последствия таких очередей ведут к возможным экологическим мини-катастрофам.

Эти негативные обстоятельства послужили одной из причин создания приграничных предприятий-терминалов. С польской стороны такой терминал создан в Корыштыне, с белорусской - в г. Бресте. Причем, белорусская сторона создала два терминала: один - "на выезд" на базе предприятия "Совтрансавто", второй - "на въезд" на базе предприятия ГАП - 1.

Авторы доклада явились разработчиками бизнес-плана предприятия - терминала "Брест-груз-автосервис" (БГА). Это сложный инвестиционный проект, источниками финансирования которого являлись пять совершенно различных финансовых структур:

- Европейский банк реконструкции и развития;
- бюджет республики Беларусь;
- резерв Совета Министров РБ;
- инновационный фонд Министерства транспорта и коммуникаций РБ;
- прибыль Брестского облавтоуправления.

Целью разработки бизнес-плана являлся поиск заемного капитала на сумму 3647.97 тыс. \$, требуемых для обеспечения строительства и реконструкции объектов, расположенных на территории предприятия ГАП-1, а так же приобретения оборудования, необходимых для успешной работы предприятия-терминала БГА с внутренним пунктом таможенного оформления грузов, располагающегося на северной окраине г. Бреста в 500-х метрах от основной автодороги, связывающей автомагистраль Е-8 и пограничный переход "Козловичи". Стоимость основных фондов на 1.01.97 г. составляла 2086.62 тыс. \$. Предварительная оценка показала, что для организации предприятия были необходимы сравнительно небольшие суммы. БГА создавалось как государственное предприятие.

Стратегический анализ по методу SWOT показал, что:

(а) его сильными сторонами являлись - современная технология предоставления сервисных услуг грузоперевозчикам, водительскому составу в сочетании со всем комплексом погранично-таможенных, фито-санитарных, ветеринарных, страховых и прочих услуг, необходимых для осуществления транзитных перевозок через государственную границу РБ;

(б) основной недостаток - отсутствие навыков предоставления высококачественных услуг в предполагаемой сфере деятельности;

(в) возможности открывались благодаря растущим объемам международных грузоперевозок из стран Западной Европы в страны СНГ и наоборот;

(г) основную угрозу представляли и представляют неуверенность в системных преобразованиях в Беларуси. Общая стратегия БГА основана на заполнении определенных рыночных ниш, связанных с предоставлением полного комплекса

услуг грузоперевозчикам для чего она стремится к поиску соответствующих инвестиций.

БГА планировал запуск терминала в две очереди: 1-ая “на въезд” в РБ – 1000 машин в сутки и 2-ая – “на выезд” – 1000 машин в сутки.

В седьмой год БГА планировал достичь следующих показателей, \$'000.

| | | |
|------------------------------------|---|---------|
| объем предоставляемых услуг | - | 5941.46 |
| себестоимость продукции | - | 3130.09 |
| операционная прибыль | - | 2132.27 |
| прибыль, включая налоги | - | 106.07 |
| чистая прибыль | - | 1411.45 |
| ФОТ | - | 486.61 |
| численность персонала, чел. | - | 187 |
| стоимость ОПФ | - | 4676.22 |
| к-т текущей ликвидности (> 0.5) | - | 1.2 |
| к-т быстр. текущ. ликвидности (>1) | - | 1.14 |
| к-т погашения задолж. кредит. | - | 7.4 |
| к-т валовой прибыли | - | 79.82% |
| к-т операционной прибыли | - | 48.81% |
| к-т чистой прибыли | - | 26.51% |

Принимая во внимание специфику предприятия, следует отметить, что БГА планировал предоставлять все необходимые услуги по таможенному и пограничному оформлению грузов с привлечением для этого соответствующих государственных служб и в соответствии с законодательством РБ, а так же: фито-санитарную и ветеринарную обработку грузов и подвижного состава; предоставление необходимых условий сервисным и иным службам по страхованию автомобилей, выдаче разрешений на выполнение автомобильных перевозок по иностранной территории, оформление дорожных сборов; предоставление необходимых условий для размещения и оказания услуг банкам, пунктам обмена валюты; предоставление почтово-телеграфных услуг; предоставление услуг современной связи; предоставление необходимой оргтехники: компьютеров, ксероксов, факсов и т.д. определение весовых и габаритных параметров автотранспортных средств; мойка, заправка (2-я очередь), техническое обслуживание и ремонт автотранспортных средств; организация охраняемой стоянки автотранспортных средств, выполняющих международные перевозки; обеспечение питания и досуга водителей, находящихся на территории БГА; предоставление медицинских услуг; бронирование мест в гостиницах города и доставка туда водителей.

Таможенное оформление грузов и автотранспортных средств производится в соответствии с таможенным Кодексом РБ, Постановлениями КМ РБ и другими нормативными актами. Оформление грузов и подвижного состава на внутреннем пункте таможенного оформления (ВПТО) предприятия-терминала должно производиться по заранее разработанной схеме и включает в себя все необходимые процедуры, обеспечивающие нормальное и бесперебойное формирование конвоируемых автопоездов, следующих на въезд в Республику Беларусь и обратно.

Основные риски реализации проекта таковы: технологический риск - низок, так как будет использоваться современное оборудование, закупаемое в странах ЕС, а так же технология обработки грузов, применяемая в Европе; риск завершения проекта - низок, так как была использована уже существующая инфраструктура; трудности выхода на рынок - были снижены благодаря обеспечению полного комплекса таможенных и сервисных услуг и практически монопольному положению на рынке; недостаток спроса на предлагаемые услуги - БГА обеспечивает весь грузопоток, проходящий через пограничный переход "Козловичи", следовательно, спрос на услуги является устойчивым; нехватка квалифицированной рабочей силы и специалистов - не предвидится; нехватка горюче-смазочных материалов, запчастей и т.п. - планировались устойчивые поставки с предприятий Беларуси, возможно сотрудничество с Россией и производителями Европы; правительственные ограничения на предоставляемые услуги - маловероятны, правительство заинтересовано в увеличении транзита грузоперевозок через республику, тем более, что БГА является государственным предприятием; риск банкротства - практически не возможен из-за комплекса предоставляемых услуг, монопольного права на некоторые из них и географического положения; политические риски - маловероятны, поскольку Беларусь одна из самых стабильных стран СНГ, кроме того, предусматривалось страхование рисков; риски РБ - преувеличены, Беларусь достаточно стабильна в политическом плане, обладает развитой инфраструктурой, менталитет белорусского народа нацелен на спокойствие, высокую работоспособность, дисциплинированность.

Были разработаны экологические условия по реализации проекта, в которых определены необходимые требования по защите окружающей среды, в частности:

А. По охране и рациональному использованию водных ресурсов, в т.ч. по строительству локальных очистных сооружений; устройству твердого покрытия на территории автостоянки;

Б. По организации снижения выбросов в воздушный бассейн, в т.ч. организации санитарно-защитной зоны зданий и сооружений; исключение в системе противопожарной защиты пользования экологически опасных соединений.

В. По охране и рациональному использованию земельных ресурсов.

Г. По утилизации и использованию производственных и бытовых отходов.

Проектная документация будет подвергнута тщательной экологической экспертизе, после чего предприятие-терминал БГА получит "Экологический паспорт".