

и имеющихся рабочих мест, состояние рынка высококвалифицированных кадров, миграционные процессы региона.

Не менее важными факторами являются: экономия за счет ввода новой эффективной технологии производства, возможность улучшения использования основных производственных фондов; разработка технически и научно обоснованных норм численности трудовых ресурсов, соответствие квалификации трудовых ресурсов квалификационным требованиям рабочего места; научно обоснованные нормы обслуживания; динамический рост объемов производства предприятия, отраслевого комплекса; стабильный рост производительности труда, повышение конкурентоспособности продукции; материально-технический, организационный, социальный и экологический факторы на предприятии.

*Т.Г. Зорина*, ассистент

БГЭУ (Минск)

## **АНАЛИЗ ОСНОВНЫХ ТЕНДЕНЦИЙ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ БЕЛОРУССКОЙ ЭЛЕКТРОЭНЕРГЕТИКИ**

Объективная необходимость поиска эффективных путей перехода экономики Беларуси к устойчивому развитию требует проведения целенаправленной экономической политики, осуществления системы взаимосвязанных мер, направленных на макроэкономическую стабилизацию и создание предпосылок экономического роста.

Одной из важнейших составляющих эффективного экономического и социального развития Республики Беларусь является обеспечение энергетической безопасности, под которой понимается состояние защищенности граждан, экономики от угроз дефицита в обеспечении потребностей в энергоносителях экономически доступными энергетическими ресурсами приемлемого качества, от угроз нарушения бесперебойности энергоснабжения.

Из-за недостатка местных топливных ресурсов Беларусь вынуждена импортировать значительное количество органического топлива и электроэнергии. До 2004 г. около 70 % необходимой экономике электроэнергии вырабатывалось в республике и 30 % импортировалось из России и Литвы. Модернизация Березовской и Лукомльской ГРЭС в 2004 г. позволила увеличить мощность энергосистемы на 5 %. В феврале того же года Республика Беларусь прекратила импорт электроэнергии из России в связи с увеличением цены. В результате собственное производство электроэнергии в

2004 г. выросло на 17,3 % за счет увеличения объемов сжигаемого природного газа.

Как показывает мировой опыт, в периоды трансформации экономических систем в структурной перестройке нуждались в первую очередь жизнеобеспечивающие отрасли. К их числу относится электроэнергетика, доля продукции которой в общем объеме промышленного производства составляла в 2003 г. 7,3 %. Однако в последние десятилетия электроэнергетика Республики Беларусь испытывала серьезные трудности. Так, в частности, износ активной части основных средств к 2004 г. достиг 61,4 %. Рентабельность реализованной продукции упала с 18,6 % в 1990 г. до 8,9 % в 2004 г.

До недавнего времени проблема неплатежей за энергоресурсы была одной из основных. В последние годы структура платежей за импортируемую электроэнергию продолжает улучшаться. Платежная дисциплина ужесточена, неденежные формы расчетов практически ликвидированы и составили лишь 4,95 % в 2004 г. по сравнению с 93,72 % в 2001 г. и значительно сокращена внешняя задолженность с 146,6 млн дол. в 2001 г. до 82,8 млн в 2004 г. Уровень платежей с учетом возврата предыдущих долгов в 2004 г. составил 118,5 %. В результате существующие долги за поставки электроэнергии были сокращены на 26,27 млн дол. и на начало 2005 г. составили 2,86 млн дол.

Вместе с тем сохраняются и проблемы с оплатой электроэнергии внутренними потребителями. Еще имеют место бартерные схемы расчетов, отсрочки платежей сельскохозяйственными предприятиями. Несмотря на проводимую Правительством Республики Беларусь политику ужесточения платежной дисциплины, по итогам 2004 г. уровень денежных форм расчетов составил 80,3 %, что соответствует уровню 2001 г. При этом следует отметить, что за исследуемый период себестоимость производства 1 кВт · ч электроэнергии увеличилась в 1,45 раза (с 2,53 цента в 2001 г. до 3,67 в 2004 г.). В то же время тарифы для разных категорий потребителей возросли неравномерно. Так, стоимость 1 кВт · ч увеличилась для бюджетных организаций на 18 %, для промышленных предприятий — на 45, для населения — на 79, а для коммунальных хозяйств снизилась на 25 %.

Реструктуризация концерна “Белэнерго” объективно приведет к формированию рынка электроэнергии в Республике Беларусь и создаст необходимые условия для развития конкуренции на всех уровнях энергообеспечения. Создание конкурентной среды функционирования предприятий электроэнергетики вызовет необходимость использования концепции маркетинга в управлении

субъектами рынка электроэнергии как наиболее эффективного способа организации и управления производством, ориентированного на рынок.

*Г.С. Зубрицкая*, аспирант

БГЭУ (Минск)

## ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Транспорт является одной из экономических подсистем народного хозяйства. Он служит материальной базой производственных связей между отдельными странами и регионами мира для обмена товарами, выступает как фактор, организующий мировое экономическое пространство и обеспечивающий дальнейшую реализацию территориального разделения труда.

Роль различных видов транспорта обусловлена не только интенсивным развитием торгово-экономических отношений между странами, увеличением объемов внешнеторговых и транзитных перевозок, техническим уровнем транспортной системы и качеством предоставленных услуг, но и состоянием мировой экономической конъюнктуры, изменением цен на основные виды экспортно-импортной продукции и повышением жизненного уровня населения.

В конце XX — начале XXI в. начался новый этап развития мировых хозяйственных связей, широкомасштабный рост объема межконтинентальных перевозок. Появились новые международные союзы, общие рынки, содружества и сообщества: Европейский союз, Северо-Американское соглашение о свободной торговле трех стран — США, Канады и Мексики (НАФТА), содружество Азиатско-Тихоокеанского региона из 35 стран, ассоциация государств Юго-Восточной Азии из 17 государств, содружество из 12 стран СНГ и др.

Спрос на перевозки грузов и пассажиров на различных видах транспорта изменяется под воздействием внутренних и внешних факторов. Он является функцией экономического развития стран и регионов, природно-географических условий, размещения природных ресурсов, рынков труда и сбыта, а также уровня покупательной способности населения. Причем должны весьма существенно измениться конфигурация и объемы перевозок различных видов транспорта. Это объясняется тем, что на развитие магистральных видов транспорта значительное влияние оказывают государственные органы управления, используя широкую гамму средств — преференции, льготные кредиты, дотации, субсидии и т.п. Кроме того, в развитых