

Динамика коэффициентов опережения*

| Отрасль промышленности | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Промышленность Беларуси | 0,99 | 0,92 | 1,00 | 1,02 | 0,50 | 0,74 | 0,76 | 0,79 |
| Электроэнергетика | 0,84 | 0,91 | 1,62 | 0,83 | 0,33 | 0,92 | 0,81 | 0,88 |
| Топливная промышленность | 0,85 | 0,91 | 0,95 | 0,99 | 0,41 | 0,75 | 0,84 | 0,86 |
| Черная металлургия | 1,05 | 0,86 | 1,11 | 0,8 | 0,50 | 0,90 | 0,78 | 0,85 |
| Химическая и нефтехимическая промышленность | 1,00 | 0,84 | 0,94 | 0,93 | 0,49 | 0,59 | 0,72 | 0,72 |
| Машиностроение и металлообработка | 1,07 | 0,94 | 1,02 | 1,04 | 0,56 | 0,82 | 0,89 | 0,92 |
| Лесная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная | 1,08 | 1,00 | 1,02 | 1,16 | 0,57 | 0,79 | 0,87 | 0,89 |
| Промышленность строительных материалов | 1,01 | 0,96 | 1,06 | 1,03 | 0,51 | 0,82 | 0,96 | 0,97 |
| Легкая промышленность | 1,01 | 0,98 | 0,98 | 1,00 | 0,55 | 0,84 | 0,87 | 0,91 |
| Пищевая промышленность | 1,00 | 0,98 | 1,07 | 1,03 | 0,49 | 0,70 | 0,95 | 0,94 |

*Область нарушения рациональных пропорций выделена темным фоном.

А.Г. Ефименко, канд. экон. наук, доцент

БГЭУ (Минск)

РАЗВИТИЕ РЫНКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В АПК

Одним из приоритетных направлений развития агропромышленного комплекса в Республике Беларусь является внедрение индустриальных и адаптивных ресурсосберегающих, экологически безопасных технологий сельскохозяйственного производства, совершенствование организационно-экономической структуры, техническое переоснащение в целом, в том числе грузового автопарка. Необходимо отметить, что в период за 1999—2004 гг. хозяйствами республики ежегодно приобреталось в среднем 1 % наличия грузовых автомобилей. Изношенность автотранспортных средств в агропромышленном производстве Республики Беларусь превысила 70 %. Обеспеченность производства грузовым автотранспортом составляет менее 50 % нормативной потребности. В связи с этим сроки выполнения технологических операций увеличились по

сравнению с 1990 г. в среднем на 30 %. Удельный расход топлива повысился на 10—15 % в сравнении с нормативным. Затраты на содержание и эксплуатацию составляют 35—45 % в структуре себестоимости продукции. К 2010 г. потребность в грузовых автомобилях составит 8000 единиц.

В ходе исследований установлено, что сущность автотранспортного обслуживания как экономической категории заключается в особой форме этого вида хозяйственной деятельности, ориентированной на удовлетворение потребностей производства в услугах и характеризующейся наличием необходимого технологического, экономического, информационного, правового и ресурсного обеспечения. Дано определение автотранспортных услуг — перевозка грузов, а также операции, связанные с подготовкой и осуществлением всего перевозочного процесса, направленные на повышение эффективности функционирования агропромышленных производств.

Успешная деятельность любого агропромышленного формирования в большой степени определяется тем, насколько система автотранспортного обеспечения производства соответствует его организационно-экономическим и технологическим условиям.

Направленность на конечные результаты агропромышленного производства — главный критерий совершенства рыночного механизма на автотранспорте, его права считаются органическим звеном единого рыночного механизма АПК. Автотранспортные средства как составная часть производственной инфраструктуры АПК активно воздействуют на весь процесс расширенного производства. При этом сферы и соответствующие им стадии агропромышленного производства на разных уровнях управления являются объектами обслуживания грузового автотранспорта, а по своему внутреннему строению и конечному назначению — одной из разновидностей производственно-экономической системы.

Автотранспортные средства агропромышленного производства в современных условиях хозяйствования являются их структурным подразделением и рассматриваются в качестве обособленной системы в рамках системы более высокого порядка (организации). Поэтому повышение эффективности управления автотранспортным обслуживанием должно быть направлено на повышение суммарной эффективности агропромышленного производства. Экономическая сбалансированность развития грузового автотранспорта достигается в том случае, если он используется в сфере эффективного применения и оказывает влияние на результативные показатели (трудо-, издержкоемкость, доходность), а также отражает конечные результаты агропромышленного производства в современных условиях хозяйствования.