

ного веса расходов на питание в бюджете семьи за последние годы с 30 до 80 %. С ростом доходов спрос на продукты питания стабилизируется, так как он подвержен биологическим ограничениям. Следует отметить, что в развитых странах расход на питание составляет менее 20 % семейного бюджета.

По мере отдаления от конечного продовольственного рынка и приближения к сырьевому рынку сельскохозяйственной продукции ассортимент производимых и продовольственных продуктов сужается. Так, в продовольственную сеть США поступает от 10 до 15 тыс. наименований различных продуктов. На выходе же сельскохозяйственного производства можно выделить несколько десятков наименований с гораздо меньшей степенью взаимозаменяемости. Поэтому теоретически эластичность ценового спроса должна уменьшаться по мере удаления от спроса на конечные продукты снижения взаимозамещения продуктов.

Имеют свою специфику факторы, влияющие на предложение сельскохозяйственных товаров. Кроме цены, на предложение влияют такие факторы, как технология производства, цены на факторы производства, количество товаропроизводителей, налоги и дотации, цены на другие товары. Совершенствование технологии производства в результате научно-технического прогресса может привести к быстрому увеличению производства сельскохозяйственной продукции, потому что главное средство производства – земля способна повышать плодородие при дополнительных вложениях, когда человек работает в союзе с природой. С ростом предложения кривая предложения сдвигается вправо, что означает снижение цен, а это ведет к уменьшению выручки товаропроизводителей. Однако действие данного фактора ограничивается, если цены на факторы производства растут быстрее, чем на продукцию товаропроизводителей АПК.

Главным ресурсом АПК является земля. При отсутствии рынка земли цена на нее не может оказать влияние на результаты производства. Другие средства производства перемещаются и с течением времени изнашиваются, заменяются на новые, поэтому они называются переменными ресурсами. Возможность накопления и замещения производственных ресурсов зависит от цен на них. Но не само по себе изменение цен на факторы производства влияет на количество производимой продукции.

Таким образом, вследствие специфики развития АПК законы спроса и предложения здесь имеют иной характер проявления, что необходимо учитывать при проведении социальных и экономических реформ.

## **ИНВЕСТИЦИИ В ДОРОЖНУЮ СЕТЬ КАК ОДИН ИЗ ФАКТОРОВ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА**

*Л.Н. Литвинова*

*Белорусский государственный экономический университет, Минск*

Одним из неперенных условий успешного функционирования экономики государства является четкая и слаженная работа транспорта, обеспечивающая единство производства и потребления. На всех исторических этапах наблюдается взаимосвязь уровня развития производительных сил с наличием и состоянием путей сообщения.

Ведущее положение в перевозочном процессе уже многие годы занимает автомобильный транспорт, вследствие высокой скорости доставки, автономности, большой маневренности и мобильности. Он выполняет значительную часть технологических и внутрипромышленных перевозок, участвует в работе всех других видов транспорта, осуществляя для них начальные и конечные операции. Так, около 20 % железнодорожных перевозок начинается на автомобильном транспорте и около 40 % заканчивается на нем. На автомобильный транспорт почти целиком возложена задача транспортного обслуживания сельского хозяйства.

За последние 3 года на балансе Министерства транспорта и коммуникаций, помимо дорог общего пользования, оказались почти все ведомственные (межколхозные, совхозные, кооперативные и т.д.) дороги и проведена их инвентаризация. Однако дорожная проблема пока остается «узким местом» в повышении эффективности транспортного обслуживания и «больна» хроническим недофинансированием. Так, за 10 последних лет на фоне роста грузопотока и расширения дорожной сети финансирование уменьшилось почти в 2 раза (с 625 млн долл. в 1992 г. до 326 млн долл. в 2002 г.), что подтверждается размером ежегодных капиталовложений в километр автомобильных дорог, являющимся критерием качества транспортного сообщения государства. Так, в 2002 г. этот показатель составляют в Беларуси 5540 долл. (для сравнения: в России – 9800 долл., Украине – 1103, а в Германии – 24 500 долл.).

Безусловно, решение дорожной проблемы долговременно и капиталоемко и при ограниченном размере накоплений неизбежен поиск оптимальных и приоритетных направлений инвестиций. Попытаемся определить, почему финансирование так называемой кровеносной системы страны продолжает ощутимо отставать от ее потребностей.

Следует отметить, что немаловажную роль здесь играют вековые традиции народа, проявившиеся в дорожной государственной политике. Так, в первые послереволюционные годы Центральное управление местного транспорта Народного комиссариата путей сообщения считало недоступным строительство дорог даже со щебеночным покрытием: «...во многих случаях такое устройство было бы излишней роскошью». На замечание Генри Форда о том, что автомобилизация страны начинается не с начала, а с конца, известный чиновник А.И. Микоян ответил так: «Конечно, логика в этом рассуждении есть, но следует помнить о привычках каждого народа. Наш человек, пока не будет иметь машину, которая станет ломаться от бездорожья, не захочет вкладывать средства в строительство дорог». В это же время в странах с высоким темпом автомобилизации дорожное строительство считалось высокоэффективным предприятием, а американцы изображали дорогу с катящимся по ней долларом, подчеркивая выгоду их создания.

В первые довоенные пятилетки главным источником дорожного строительства был бесплатный труд сельского населения, привлекаемого постановлением ЦИК и СНК СССР от 1936 г. «О трудовом участии сельского населения в строительстве и ремонте шоссе и грунтовых дорог». Понятно, что в таких условиях продукция дорожного строительства была низкого качества: из всех построенных в ту пору дорог 90 % приходилось на долю дорог простейшего типа.

До сих пор не решена проблема оптимального соотношения инвестиций в автомобильный транспорт и дорожное хозяйство и, в результате существует постоянная тенденция опережения темпов роста подвижного состава по сравнению с развитием и совершенствованием сети дорог. Например, за последние 10 лет парк автомобилей в Беларуси вырос с 989 тыс. единиц до 2 млн 694 тыс., достигнув цивилизованный порог автомобилизации, а протяженность дорог общего пользования увеличилась в 1,6 раза, большинство из которых по классности уступают европейскому уровню. Для приведения всех дорог в порядок требуется примерно 2 млрд долл., а возможности бюджетного финансирования на эти цели находятся в пределах 40 %.

Отсутствует научно обоснованный методологический подход к определению оптимального соотношения между первоначальными и текущими затратами в дороги разных категорий. Весьма приближенно ведется расчет эффективности капиталовложений в дорожную сеть, где упор в определении эффекта делается на экономию транспортных затрат, тогда как роль автомобильных дорог не ограничивается только функцией обеспечения эффективной работы автотранспорта, поскольку являются одним из главных факторов экономической, социальной и культурной сфер региона.

Все дорожные сооружения в экономическом плане выступают в виде основных производственных фондов и теоретически должны амортизироваться, однако объекта переноса изнашиваемых дорожных сооружений нет. В существующей практике тарифы на автомобильные перевозки содержат в основном издержки подвижного состава, а вложенные в автомобильные дороги средства в прямой форме не компенсируются. С другой стороны, выделяемые на дорожные работы средства не безвозмездны. В формировании источников финансирования дорожной сферы участвуют непосредственно практически все ее потребители в виде обязательных отчислений или косвенно – при приобретении товаров и услуг, в цене которых заложены отчисления в дорожный фонд. Но эти отчисления не зависят от степени потребления дорог и в экономическом смысле соответствуют скорее дорожной повинности, чем плате за пользование дорогами.

В настоящее время в республике отсутствует независимый орган, владеющий и содержащий дорожную сеть, а интересы существующего в Министерстве транспорта и коммуникаций департамента «Белавтодор» в некоторой степени идут в разрез с министерством (министерство заинтересовано в росте перевозок, а департамент должен следить за ограничением нагрузок на ось и интенсивностью движения во время распутицы).

Решение перечисленных проблем требует огромных капитальных вложений, но оно неизбежно, так как географическое положение республики вынуждает, чтобы часть дорог соответствовала международным стандартам для транзитного транспорта, а остальная часть, включая местную дорожную сеть, обеспечивала оптимальные условия транспортного обслуживания всех отраслей экономики, и в первую очередь сельское хозяйство.

Для этого необходимо придать более высокий статус органу, который строит, реконструирует, ремонтирует и обслуживает сеть автомобильных дорог, ибо

в нынешних условиях интересы его деятельности полностью не совпадают с целью и задачами головной организации (Министерства транспорта и коммуникаций). Далее, этот орган должен иметь собственные средства (дорожный фонд) и право использовать их на совершенствование и содержание автодорожной сети в соответствии с государственной дорожной политикой, производственно-технической и материальной базой и стратегией своей деятельности. Источниками финансовых ресурсов дорожного фонда, как и сейчас, остаются взносы всех потребителей автодорожной сети, но при этом следует ранжировать обязательные отчисления в дорожный фонд, выделив его из республиканского и местных бюджетов в собственность. Ранжирование отчислений должно учитывать степень потребления автовладельцами автодорог, для чего можно определить норматив затрат на строительство и содержание автомобильных дорог разных категорий (дорожную составляющую или дородную ставку) в расчете на единицу так называемого потребления автодорожной сети – расход горючего, износ шины, километраж пробега.

## ПРОБЛЕМА ЗАНЯТОСТИ В СЕЛЬСКОЙ МЕСТНОСТИ

*О.С. Лодова*

*Белорусская государственная сельскохозяйственная академия, Горки*

В условиях перехода к рыночной экономике важное значение имеет рынок труда. В Беларуси в сельской местности ситуация с рынком труда очень сложная. С каждым годом увеличивается доля городского населения по отношению к сельскому. К концу 2001 г. в республике сельское население составило 29 %. Возраст жителей села предельно увеличивается: за 2001 г. в сельской местности родилось 25,1 тыс. чел., а умерло 67,4 тыс. чел. Все меньше людей изъявляет желание работать в сельском хозяйстве: в 2001 г. в сельскохозяйственные предприятия было принято 89,5 тыс. чел., а уволилось 118,8 тыс. чел.

Такая же проблема существует и в Европейском сообществе. К примеру, общая занятость в аграрном секторе Великобритании снизилась на 36 % с 2000 по 2001 гг. и составляет более 17 тыс. человек. Доходы фермеров значительно ниже доходов, которые получают от других видов деятельности, в связи с чем растет число фермеров, занимающихся другой деятельностью. Очевидно, что эта проблема беспокоит многие развитые страны.

Думается, что для преодоления сложившейся критической ситуации в белорусской деревне необходимо воспользоваться мировым опытом. Так, в Великобритании разработан целый ряд проектов, направленных на развитие сельских регионов. В данной стране сельские территории рассматриваются как комплекс подсистем: производственной, социальной, природоохранной. Поэтому в основу стратегии развития села необходимо положить такой подход, который бы делал акцент не только на агропроизводственную сферу, но и на социально-территориальную подсистему общества, выполняющую широкий спектр народнохозяйственных функций (демографическую, трудоресурсную, культурную, природоохранную).