

И на ближайший период главной задачей сельскохозяйственного производства остается сохранение тенденции увеличения производства зерновых и зернобобовых культур в общественном секторе сельскохозяйственного производства. При этом следует учесть, что большое влияние на урожайность зерновых и зернобобовых культур оказывают экстремальные погодные условия. Основной задачей зернового комплекса является увеличение производства зерна с содержанием клейковины на уровне 25-28%. Для этого необходимо не только расширение посевных площадей, но и применение интенсивных технологий, что требует дополнительных финансовых затрат. Развитие фермерства будет способствовать увеличению валового сбора зерна, особенно в хозяйствах, где отсутствуют собственные оборотные средства.

Литература

Залесский М. Своего зерна хватит до следующего урожая. // Национальная экономическая газета. – 20 сентября 2002 г. - № 70 – с. 1,3.

Могилевщина: вчера, сегодня, завтра. // Могилевская правда. – 17 августа 2001 г. - № 32 – с.3-6.

Новак А.М. Проблемы развития сельского хозяйства Беларуси. // Белорусская экономика: анализ, прогноз, регулирование. – 2001 г. - № 4 – с. 37-43.

Русый М. АПК: момент истины. // Национальная экономическая газета. – 6 апреля 2001 г. - № 26 – с. 1,4.

Севернев М., Гриб С., Богдевич И. Продовольствие и национальная идея. // Финансы. Учет. Аудит. – 2002 г. - № 1 – с.3-8.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ – ЗАДАЧА ПРОГНОЗИРОВАНИЯ И ПЛАНИРОВАНИЯ

В.С. Печень, к.с.-х.н., Л.А. Буйко

Бобруйский филиал БГЭУ

В Основных положениях Программы социально-экономического развития Республики Беларусь на 2001 – 2005 годы определены цели, задачи, приоритеты социально-экономического развития страны на длинный период. Общим и необходимым условием производства новой продукции выступает транспорт. Порядок его прогнозирования и планирования, как правило, рассматривается в качестве составной части хозяйственного механизма того производства, потребности которого он выполняет.

Главная задача планирования и функционирования транспорта – обеспечение своевременного, качественного, с наименьшими расходами удовлетворения потребности народного хозяйства и населения в перевозках. С учетом запросов потребителей транспортной продукции определяются масштабы производственной деятельности отрасли в целом и каждой из ее

подотраслей.

Важнейшими задачами развития транспортного комплекса, являются: реконструкция и модернизация важнейших транспортных коммуникаций, объектов и систем с учетом перспективных объемов перевозочной работы, развития транспортных экспортно-импортных перевозок и принятых стандартов; обновление и восстановления производственного потенциала транспортных средств, замена изношенного оборудования и другой техники в соответствии установленными потребностями; модернизация инфраструктуры транспортных коридоров, проходящих по территории республики, наращивание транзитных и экспортно-импортных перевозок.

Для улучшения транспортной связи, между Республикой Беларусь и Российской Федерацией необходимо дальнейшее развитие транспортного коридора. Белорусский участок дороги должен быть обеспечен различного рода коммуникациями: теле-, радио, сервисными составляющими, и т. д.

Для эффективной работы транспорта необходимо развивать все направления деятельности, которые приносят реальный доход в бюджет. При этом не так важно, кто выполняет перевозки, – государственное предприятие или частное. Если получен реальный доход, значит хозяин хороший, верно сориентировался.

Если рассмотреть пассажирские перевозки, то только 10% от подвижного состава составляют новые автобусы «МАЗ». Остальные «Икарусы» и «ЛАЗы». При этом «МАЗы» обладают на 15-20% большей вместимостью. Существенная разница наблюдается в расходе топлива. Запасные части для «Икарусов» необходимо покупать за валюту, тогда как при налаженном производстве «МАЗа» можем иметь запасные части на месте, создавать станции технического обслуживания и работать оперативно с наименьшими затратами. Тем не менее, положение, сложившееся на предприятиях общественного пассажирского транспорта, сейчас характеризуется ухудшением в большинстве районов и городов качества транспортного обслуживания населения вследствие ликвидации или сокращения протяженности многих маршрутов, особенно автобусных, увеличения интервалов движения транспортных средств, ухудшения технического состояния.

Главные причины такого положения – это постоянное повышение цен на все виды транспортных средств, топливо и энергию, запасные части и материалы и как следствие – рост эксплуатационных затрат на перевозки; увеличение числа категорий и количества физических лиц, имеющих право на бесплатный проезд или его льготную оплату; выпуск на маршруты транспортных средств, принадлежащих частным владельцам, осуществляющих перевозки пассажиров по лицензиям, поскольку это увеличивает долю льготников в общих объемах перевозок общественным транспортом, что приводит к увеличению относительных убытков предприятий; несовершенство законодательной и нормативно-правовой базы, регламентирующей работу предприятий общественного пассажирского транспорта и

всей системы учета и отчетности.

Удельный вес дотаций в общей сумме доходов городского электрического общественного транспорта в нашей республике имеет широкий диапазон как по отдельным видам перевозок пассажиров, осуществляемых троллейбусами, трамваями и метрополитеном, так и по отдельным регионам. Если удельный вес дотаций в общей сумме доходов городского электрического транспорта для троллейбусов в 2000 году составил всего – 62,8%, то для Бобруйска – 35,9%.

Действующая система представления и реализации льгот на проезд в пассажирском транспорте, как показал анализ функционирования и развития городского пассажирского транспорта в нашей республике, требует совершенствования. Только по автомобильному транспорту насчитывается 5,2 миллиона льготников. Потребность в изменении действующей системы предоставления и реализации льгот определяется тем, что коллективы предприятий транспорта и других отраслей должны находиться в равных условиях и в полной мере получать финансовые средства за выполненную работу и оказанные услуги. Постоянное увеличение категорий и граждан, которым предоставляются льготы, приводит предприятия пассажирского транспорта к убыткам, резко ухудшает их финансовое положение и обуславливает рост стоимости оплачиваемого проезда. Уровень возмещения эксплуатационных расходов предприятиями доходами, получаемыми от реализации проездных билетов троллейбусами, в 2000 году составил: всего – 38,8%, а для Бобруйска – 67,7%.

Возмещение предприятиям и организациям транспорта расходов, связанных с реализацией права льготного проезда на пассажирском общественном транспорте, должно осуществляться за счет бюджета в соответствии с расчетным (договорным тарифом). Тарифы, которые мы имеем, самые низкие среди стран содружества независимых государств. Это значит, что транспортник работает себе в убыток.

Говоря о структуре отрасли чаще всего под понятием транспорт почему-то всегда подразумевается либо автомобильный, либо железнодорожный. Тем не менее, в нашей стране имеются широкие возможности для развития водного транспорта. Около 2000 километров водной глади используется для организации перевозок. Есть собственный речной флот, мощности которого позволяют успешно осуществлять перевозки водным путем. Одно из перспективных направлений – это экспорт калийных удобрений, выход к Черному морю в порт Николаев. Перевозки по водному маршруту дешевле перевозок любым другим видом транспорта. Речной флот имеет более 200 барж, способных перевезти разом свыше 150 тысяч тонн груза. По причине отсутствия загрузок большинство барж находится в законсервированном состоянии и грузоотправители в пределах Беларуси предпочитают использовать железнодорожный транспорт. Если использовать для перевозок речной флот, то можно освободить железнодорожные вагоны и

снизить стоимость транспортных перевозок.

Важным для развития транспортной системы является отработка структуры управления, системы ее показателей. Показатель тонны и тонно-километры не отражает существо работы отрасли в целом, потому что есть платные услуги – клиент заплатил, и это отражается в балансе и отчетах. Платные услуги и экспорт услуг – приоритетное развитие отрасли.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОДДЕРЖКА СЕЛЬХОЗПРЕДПРИЯТИЙ ДОЛЖНА БЫТЬ ЭФФЕКТИВНОЙ

В.С. Печень, к.с.-х.н., Г.П. Кобцева

Бобруйский филиал БГЭУ

Рост эффективности и повышение конкурентоспособности – основная проблема АПК. Без ее решения невозможно даже сохранение лидирующего положения на внутреннем продовольственном рынке.

Государство по-прежнему пытается всячески поддерживать отечественный агропромышленный комплекс, создавать условия для его доминирования на внутреннем рынке. Это и повышение закупочных цен, и обеспечение централизованными средствами на приобретение материально-технических ресурсов и их удешевление для сельских товаропроизводителей, и сохранение многих преференций крупному производству.

Но эта активная государственная поддержка имеет и обратную сторону. Все это не способствует преодолению инерционности и иждивенчества агропромышленных предприятий, становлению принципов самокупаемости и самофинансирования товаропроизводителей, укреплению иммунитета самохозяйствования и самовоспроизводства субъектов хозяйствования на основе заработанных средств.

Современная государственная поддержка должна быть направлена на стимулирование развития перспективного, экономного и эффективного производства. Без достаточной государственной поддержки сельское хозяйство подавляющего большинства стран, в том числе и Беларуси, не в состоянии успешно функционировать и быть конкурентоспособным. Поэтому государство и определяет условия товарно-денежного обмена с сельскими товаропроизводителями, устанавливает уровень цен, активно использует неценовые методы регулирования.

Объем государственной поддержки сельского хозяйства в настоящее время составляет порядка 22% всех совокупных финансовых ресурсов отрасли. Последние четыре года государственная помощь сельскому хозяйству возрастает и в настоящее время степень этой поддержки сопоставима с уровнем 1990 года.

Бюджетная поддержка отрасли осуществляется на прямую, из республиканского и местного бюджетов, республиканского фонда поддержки производителей сельскохозяйственной продукции и продовольствия, местных