

Основным направлением производственной деятельности фермерских хозяйств является сфера растениеводства, на долю которой приходится 90 % от всей производимой ими продукции. Объем производства зерновых и зернобобовых культур в фермерском секторе в 2018 г. составил 150,1 тыс. т, картофеля — 376,1 тыс. т, овощей — 323,7 тыс. т, плодов и ягод — 78,5 тыс. т. В животноводстве фермерских хозяйств в 2018 г. произошли существенные изменения в сторону развития скотоводства, свиноводства. На 1 января 2019 г. в фермерских хозяйствах содержалось крупного рогатого скота — 17,2 тыс. гол., свиней — 23,9 тыс. гол., овец — 16,1 тыс. гол., птицы всех видов — 131,9 тыс. гол. В 2018 г. производство молока ставило 25,0 тыс. т, яиц — 1,2 млн шт., реализация скота и птицы в живом весе — 11,1 тыс. т.

Индекс производства продукции сельского хозяйства фермерскими хозяйствами возрастает с каждым годом. Так в 2018 г. по сравнению с 2010 г. он составил 258,7 %, а по сравнению с 2017 г. — 103,1 %, выручка от реализации продукции, товаров, работ, услуг в 2018 г. составила 558,0 млн р., что на 111,5 млн р. больше, чем в 2017 г., чистая прибыль — 86,9 млн р., или 113,6 % к уровню 2017 г. Рентабельность продаж в 2018 г. увеличилась на 0,5 п.п. по сравнению с 2017 г. и составила 18,8 %.

Подводя итог вышеизложенному, справедливым можно считать утверждение о том, что фермерское хозяйство сегодня — одна из перспективных и эффективных организационно-правовых форм коммерческих организаций, функционирующих в сельском хозяйстве.

*Ю.С. Григоркевич, магистрант  
gr.yulia6@gmail.com  
О.Н. Лопачук, канд. экон. наук, доцент  
lorachuk@mail.ru  
БГЭУ (Минск)*

## **ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА**

Мобильность является одной из важнейших потребностей в современном мире, и развитие транспорта — это основной фактор, оказывающий влияние на экономическую активность, пространственную структуру урбанизированных территорий и уровень жизни населения. По данным Национального статистического комитета в Беларуси насчитывается 423 292 единицы автомобильного транспортного средства, принадлежащего организациям (63,5 % — грузовые; 28,8 — легковые; 7,7 — автобусы), и более 3 млн автомобильных транспортных средств в личной собственности граждан (95 % — легковые автомобили).

Воздействие транспорта на окружающую среду значительно и в физических, и в экономических оценках [1]. Удельный вес выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от мобильных источников в стране составляет более 60 %. Вместе с тем положительной тенденцией является сокращение выбросов от мобильных источников за период 2012–2018 гг. почти на 19 %.

Основными направлениями повышения экологической приемлемости транспорта являются: совершенствование конструкции транспортных средств, повышение топливной экономичности и экологичности; разработка транспортных средств, оснащенных нетрадиционными двигателями; улучшение экологических показателей топлива; частичная замена бензина и дизельного топлива энергоносителями нефтяного происхождения, а также оптимизация планирования и организации перевозочного процесса. В частности, первый электромобиль был ввезен в страну в 2013 г., а в настоящее время насчитывается около 360 электромобилей. В 2020 г. в Беларуси планируется запуск серийного производства электромобилей на базе Geely на предприятии «БелДжи».

Кроме того, транспортная система должна быть социально равноправной и не создавать конфликтов между различными группами. Классическим решением общедоступной мобильности является общественный транспорт. Так, перевозки пассажиров автобусным транспортом в Республике Беларусь составляют более 1 млрд чел. в год (59,7 % в общей структуре перевозок); троллейбусным — более 360 млн чел. в год (17,9 % в общей структуре перевозок); метрополитеном — более 280 млн чел. в год (14,4 % в общей структуре перевозок).

Одними из перспективных направлений развития транспорта являются байкшэринг, каршэринг [2], а также сервисы по поиску попутчиков, которые представляют собой варианты реализации концепции «совместного использования» [3], что, с одной стороны, сокращает нагрузку на окружающую среду, а с другой — обеспечивает доступную мобильность потребителей.

### Источники

1. *Лопачук, О.Н.* Оценка воздействия транспорта на окружающую среду / О.Н. Лопачук, Ю.С. Григоркевич // Мелиорация почв для устойчивого развития сельского хозяйства: материалы Междунар. науч.-практ. конф., 26–27 февр. 2019 г. : в 2 ч. — Киров : Вятская ГСХА, 2019. — Ч. 1. — С. 89–96.

2. *Коган, Д.Б.* Формирование гибкой системы устойчивого транспорта на основе электробусов / Д.Б. Коган // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. — 2018. — № 10. — С. 228–231.

3. *Шимова, О.С.* Проблемы оценки экологизации производства и потребления / О.С. Шимова, О.Н. Лопачук // Белорус. экон. журн. — 2005. — № 1(30). — С. 113–120.

**О.Н. Лопачук**, канд. экон. наук, доцент  
lorachuk@mail.ru  
БГЭУ (Минск)

## КЛЮЧЕВЫЕ ПАРАМЕТРЫ ОЦЕНКИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО УЩЕРБА ОТ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ

Вопросы экономической оценки последствий чрезвычайных ситуаций (ущерба) занимают одно из важнейших мест в следующих случаях:

- при прогнозировании размера финансового возмещения пострадавшим субъектам хозяйствования независимо от их функционального назначения и ведомственной принадлежности [1];
- определении номенклатуры и объемов резервов материальных ресурсов для ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;
- обосновании мероприятий, снижающих негативные последствия чрезвычайных ситуаций.

Представляется, что ряд элементов в структуре *прямого экономического ущерба* от чрезвычайных ситуаций должен оцениваться методически одинаково независимо от ведомственной принадлежности (отрасли) предприятия. К таким элементам относятся: разрушение/повреждение зданий, сооружений; уничтожение/повреждение оборудования, транспортных средств, инвентаря; разрушение/повреждение дорог; уничтожение/повреждение сырья, материалов, полуфабрикатов. В этих случаях при определении экономического ущерба осуществляется пересчет показателей физического ущерба в стоимостные (денежные) показатели с использованием *затратного* (определения затрат, необходимых для восстановления, замещения либо воспроизводства уничтоженного/поврежденного элемента) и *сравнительного* методов (сравнения уничтоженного/поврежденного элемента с аналогичными по основным экономическим, техническим, технологическим и иным характеристикам [2, 3].