

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ бюллетень



Научно-исследовательского экономического института
Министерства экономики Республики Беларусь

Основан в 1997 г.

Издается ежемесячно

№ 9 (279) сентябрь 2020

Главный редактор

Я.М. Александрович

Редакционный совет:

**А.В. Червяков – зам. гл. редактора, Н.В. Радченко – отв. секретарь,
А.В. Богданович, Л.С. Боровик, Г.И. Гануш, В.Г. Гусаков,
А.М. Заборовский, М.К. Кравцов, Л.М. Крюков, Ю.А. Медведева,
С.Ф. Миксюк, Л.Н. Нехорошева, П.Г. Никитенко, В.В. Пинигин, В.В. Пузиков,
К.В. Рудый, В.С. Фатеев, Г.А. Хацкевич, К.К. Шебеко,
А.П. Шпак, В.Ю. Шутилин, А.Г. Шумилин**

Международный совет:

**В. Маевский (Россия), В.И. Видяпин (Россия),
М. Кламут (Польша), В. Коседовский (Польша), С. Станайтис (Литва),
В. Меньшиков (Латвия), Ф. Вельтер (Германия)**

Экономический бюллетень включен Высшей аттестационной комиссией Республики Беларусь в Перечень научных изданий для опубликования результатов диссертационных исследований.

Мнение авторов статей не обязательно совпадает с позицией редколлегии.

При перепечатке ссылка на Экономический бюллетень обязательна.

Публикуемые материалы рецензируются.

РАЗВИТИЕ УРБАНИЗАЦИИ В БЕЛАРУСИ	
Богданович А.В., Одериха В.В. Особенности урбанизации в Республике Беларусь	4
МЕХАНИЗМ УСТОЙЧИВОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АПК	
Шпак А.П., Кондратенко С.А. Совершенствование организационно-экономического механизма устойчивого функционирования АПК	16
КООПЕРАТИВНО-ИНТЕГРИРОВАННЫЕ СТРУКТУРЫ В АПК БЕЛАРУСИ	
Новак А.М. Совершенствование функционирования кооперативно-интегрированных структур в АПК Беларуси	28
ТРАНСПОРТ	
Хмурович Л.В., Вильчицкая А.А. Мировой рынок электромобилей: состояние, тенденции, перспективы	40
Скворода Е.В. Транспортное обеспечение международных спортивных мероприятий	52
ВЛИЯНИЕ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ НА ПРИРОСТ МАКРОПОКАЗАТЕЛЕЙ	
Кравцов М.К., Юралевиц А.А., Дехтярь Т.А., Федченко Л.В. Оценка влияния импортозамещения конечного потребления на прирост макропоказателей	57
Резюме	64
Summary	65

URBANISATION DEVELOPMENT IN THE REPUBLIC OF BELARUS

A.Bogdanovich, V.Oderikha. The features of urbanization in the Republic of Belarus	4
---	---

THE MECHANISM OF SUSTAINABLE FUNCTIONING OF THE AGRO-INDUSTRIAL COMPLEX

A.Shpak, S.Kondratenko. Improvement of the organizational and economic mechanism for the sustainable functioning of the AIC	16
--	----

COOPERATIVE-INTEGRATED STRUCTURES OF THE AIC IN BELARUS

A.Novak. Improving of the functioning of cooperative-integrated structures of the AIC in Belarus	28
---	----

TRANSPORT

L.Khmurovich A.Wilchitskaya. Global electric cars market: status, trends, prospects	40
E.Skvoroda. Transport support for international sporting events	52

IMPACT OF IMPORT SUBSTITUTION ON MACRO-INDICATORS GROWTH

M.Kravtsov, A.Yuralevich, T.Dehtyar, L.Fedchenko. The impact assessment of import substitution of final consumption on macro-indicators growth	57
---	----

Summary in Russian	64
---------------------------------	----

Summary in English	65
---------------------------------	----

ОСОБЕННОСТИ УРБАНИЗАЦИИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Богданович А.В., Одериха В.В.

Урбанизация (от лат. urbanus – городской, urbs – город; англ. urbanization; франц. urbanisation) – процесс повышения роли городских поселений в развитии общества, социально-экономическом развитии страны. Общепринятым показателем урбанизации отдельных стран и регионов является удельный вес городских жителей в общей численности населения. По этому показателю Республика Беларусь (78,6%) занимает 51 место в мире и опережает все страны Восточной Европы и постсоветские страны, в том числе Россию (74,4%), Украину (69,4%), Польшу (60,1%), Латвию (68,1%) и Эстонию (68,4)¹.

К городскому населению Республики Беларусь относятся жители городов и поселков городского типа.

В соответствии с принятым в 1998 г. Законом Республики Беларусь «Об административно-территориальном делении и порядке решения вопросов административно-территориального устройства Республики Беларусь» к категории городов относятся:

- г. Минск – столица Республики Беларусь;
- города областного подчинения – населенные пункты с численностью жителей не менее 50 тыс. чел., являющиеся административными и крупными экономическими и культурными центрами с развитой производственной и социальной инфраструктурой;
- города районного подчинения – населенные пункты с численностью жителей не менее 6 тыс. чел., имеющие промышленные и коммунальные предприятия, социально-культурные учреждения, предприятия торговли, общественного питания, бытового обслуживания;

- курортные поселки – населенные пункты с численностью жителей не менее 2 тыс. чел., на территории которых расположены санатории, дома отдыха, пансионаты, другие оздоровительные учреждения, предприятия торговли, общественного питания и бытового обслуживания населения, культурно-просветительные учреждения;
- рабочие поселки – населенные пункты с численностью жителей не менее 500 чел., расположенные при промышленных предприятиях, электростанциях, стройках, железнодорожных станциях и других объектах.

До начала Великой Отечественной войны (на 01.01.1941 г.) в городских поселениях республики проживали 1968,7 тыс. чел., что составляло 21,7% жителей республики.

ОБ АВТОРАХ

**БОГДАНОВИЧ**

Анатолий Владимирович (a_bogdanovich@mail.ru), кандидат экономических наук, доцент, ведущий научный сотрудник сводного отдела планирования регионального развития и методологии Научно-исследовательского экономического института Министерства экономики Республики Беларусь (г. Минск, Беларусь).

Сфера научных интересов: региональная политика и экономика; местное самоуправление.

**ОДЕРИХА**

Вячеслав Вадимович, магистр экономических наук, младший научный сотрудник Минского городского центра социально-экономических исследований Научно-исследовательского экономического института Министерства экономики Республики Беларусь (г. Минск, Беларусь).

Сфера научных интересов: региональная экономика, административно-территориальное устройство.

¹ Процент городского населения, 2018. URL: https://www.theglobaleconomy.com/rankings/Percent_urban_population/

Наибольший удельный вес в общей численности городского населения республики был характерен для восточных областей – Витебской (20,1%), Гомельской (17,0%) и Могилевской (16,6%), наименьший – для западных – Гродненской (11,1%), Брестской (11,2%). На долю Минска приходилось только 13,7% городских жителей республики, Минской области – 10,3%.

Самые большие потери численности городского населения за годы Великой Отечественной войны понесли Витебская и Гродненская области, где в начале 1950 г. проживало соответственно 68,3 и 74,6% от довоенной численности городских жителей. Только Минск в 1949 г. достиг довоенной численности жителей. Наиболее быстрыми темпами в первое послевоенное пятилетие увеличивалось городское население г. Минска, Минской и Брестской областей. Довоенный уровень городского населения Минская область достигла в 1950 г., Брестская и Гродненская – в 1954 г., Гомельская и Могилевская – в 1955 г., а Витебская – в 1959 г.

Индустриализация республики и механизация сельского хозяйства обусловили быстрый рост городского населения во всех регионах страны. За 1950–1990 гг. численность городского населения республики увеличилась в 4,2 раза и более всего – в г. Минске (в 5,9 раза), Гродненской и Брестской областях (в 4,2 и 4,1 раза соответственно), тогда как в Витебской и Могилевской – в 3,4 раза в каждой (табл. 1).

В 1950–1990 гг. на долю г. Минска приходилось 26,4% общего прироста городского населения республики, на долю Гомельской области – 15,4%, на остальные – по 10,3–12,7% (рис. 1).

После 1990 г. региональные различия в приросте городского населения усилились. За 1991–2019 гг. во вкладе в общий прирост городского населения страны доля г. Минска составила 74,8%, Брестской области – 18,1%, Гродненской области – 15,1%, Минской области – 9,0%. Численность городского населения Витебской, Могилевской и Гомельской областей за данный период сократилась соответственно на 53,6, 34,0 и 1,6 тыс. чел.

Таблица 1

Темпы роста численности городского населения Республики Беларусь, % на начало года

	Страна в целом	Области						г. Минск
		Брестская	Витебская	Гомельская	Гродненская	Минская	Могилевская	
Белорусская ССР								
1990 г. к 1950 г.	415,7	414,9	339,0	404,0	419,0	381,2	341,5	593,2
в том числе:								
1960 г. к 1950 г.	160,9	144,6	158,0	154,1	163,4	147,8	153,5	196,8
1970 г. к 1960 г.	149,3	153,4	145,5	149,9	137,8	139,4	136,6	170,0
1980 г. к 1970 г.	137,8	140,7	126,0	139,1	138,5	139,5	137,9	142,4
1990 г. к 1980 г.	125,6	133,0	117,1	125,8	134,5	118,1	125,6	124,5
Республика Беларусь								
2020 г. к 1991 г.	107,3	110,5	94,2	99,9	110,8	105,9	96,0	123,0
в том числе:								
2001 г. к 1991 г.	102,6	105,7	99,4	99,3	106,5	105,3	100,6	102,8
2011 г. к 2001 г.	102,1	102,1	97,7	100,1	100,9	97,7	97,7	110,3
2020 г. к 2011 г.	102,5	102,4	97,0	100,4	103,1	102,8	97,6	108,4

Источник: весь графический материал статьи составлен по данным: Регионы Республики Беларусь. 2019. Статистический сборник. Т. 1. Минск: Национальный статистический комитет Республики Беларусь; Численность населения на 1 января 2020 г. по Республике Беларусь в разрезе областей, районов, городов и поселков городского типа. 2020. Минск: Национальный статистический комитет Республики Беларусь.

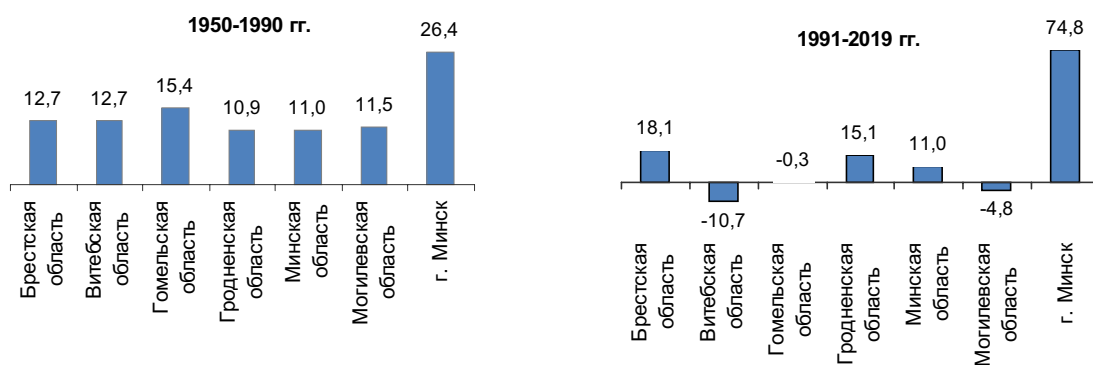


Рис. 1. Вклад регионов Республики Беларусь в прирост городского населения за 1950–1990 гг. и 1991–2019 гг., %

Основным градообразующим фактором являлась промышленность. В послевоенный период не только восстанавливались и развивались старые города, но и создавались новые. Так, в результате строительства крупных промышленных предприятий и ГРЭС возникли Жодино, Светлогорск, Солигорск, Новополоцк, Новолукомль, Белоозерск (Богданович, Сидоров, 1967).

После 1985 г. рост численности городского населения республики начал замедляться. Особенно интенсивным он был в 1981–1985 гг., ког-

да среднегодовой прирост количества городских жителей составил 182,7 тыс. чел., в 1991–1995 гг. он уменьшился до 25,9 тыс., а в 2010–2019 гг. – до 9,5 тыс. чел.

На начало 2020 г. численность городского населения в Витебской, Могилевской и Гомельской областях в сравнении с уровнем 1991 г. уменьшилась на 5,8, 4,0 и 0,1% соответственно. Одновременно была отмечена концентрация населения в г. Минске и областных центрах с 24,2 до 25,4% на 01.01.2001 г. до 27,7 и 26,4% на 01.01.2020 г. соответственно (табл. 2).

Таблица 2

Динамика населения отдельных категорий городских поселений за 2001–2019 гг.

Категория городских поселений	Численность городского населения, тыс. чел. на начало года			Прирост за 2001–2020 гг., тыс. чел.	Темп роста 2020 г. к 2001 г., %
	2001 г.	2011 г.	2020 г.		
Страна в целом	6979,6	7122,4	7303,8	324,2	104,6
<i>удельный вес</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>		
г. Минск	1689,9	1864,1	2020,6	330,7	119,6
<i>удельный вес</i>	<i>24,2</i>	<i>26,2</i>	<i>27,7</i>		
Областные центры (крупные города)	1776,8	1878,1	1928,8	152,0	108,6
<i>удельный вес</i>	<i>25,4</i>	<i>26,4</i>	<i>26,4</i>		
Большие города (80–220 тыс. чел.)	1385,9	1368,9	1343,8	-42,1	97,0
<i>удельный вес</i>	<i>19,9</i>	<i>19,2</i>	<i>18,4</i>		
Средние города (20,1–80 тыс. чел.)	885,7	863,7	853,7	-32,0	96,4
<i>удельный вес</i>	<i>12,7</i>	<i>12,1</i>	<i>11,7</i>		
из них:					
50,1–80 тыс. чел.	446,0	433,1	438,8	-7,2	98,4
<i>удельный вес</i>	<i>6,4</i>	<i>6,1</i>	<i>6,0</i>		
20,1–50 тыс. чел.	439,7	430,6	414,9	-24,8	94,4
<i>удельный вес</i>	<i>6,3</i>	<i>6,0</i>	<i>5,7</i>		
Малые городские поселения (менее 20 тыс. чел.)	1241,3	1148,1	1156,9	-84,4	93,2
<i>удельный вес</i>	<i>17,8</i>	<i>16,8</i>	<i>15,8</i>		

В настоящее время в Республике Беларусь насчитывается 200 городских поселений, в том числе столица республики – город республиканского подчинения, 10 городов областного подчинения, 104 города районного подчинения и 85 поселков городского типа. Наибольшее количество всех городских поселений находится в Минской (42) и Витебской (41) областях, наименьшее – в Могилевской (23) и Брестской (29) областях (табл. 3).

Наибольшее количество городов (24) – в Минской области, наименьшее – в Гродненской (15). Больше всего поселков городского типа находится в Витебской области (22), тогда как в Могилевской их всего 6.

В целом по республике до 1970 г. (табл. 4) увеличивалось как количество городов, так и поселков городского типа (Красовский, 2020).

За последние годы значительно уменьшилось количество поселков городского типа, поскольку городские поселки Восточный, Сокол, Сосны

включены в состав Минска. Рабочий поселок Костюковка включен в состав г. Гомеля, городской поселок Боровуха – в состав г. Новополоцка. Городские поселки Друя и Улла, рабочие поселки Октябрьский и Осинторф в Витебской области, Белицк и Октябрьский в Гомельской области, Первомайский в Гродненской, Глуша и Гродзянка в Могилевской, городской поселок Негорелое в Минской области отнесены к сельским населенным пунктам. Наиболее крупные поселки городского типа (Микашевичи в Брестской области; Ивье, Свислочь и Островец в Гродненской; Крупки, Логойск, Мядель, Узда и Фаниполь в Минской; Кировск и Кличев Могилевской области), а также одно из древнейших городских поселений Беларуси – г.п. Туров Гомельской области – преобразованы в города.

Образовано 4 новых городских поселка: Болбасово в Витебской области, Заречье в Гомельской, Мачулищи в Минской и Дрибин в Могилевской. За 2001–2019 гг. численность населе-

Таблица 3

Распределение городских поселений различных категорий Беларуси по подчиненности и численности населения на 01.01.2020 г.

Категории городских поселений	Республика Беларусь	Области						г. Минск
		Брестская	Витебская	Гомельская	Гродненская	Минская	Могилевская	
Количество городских поселений – всего	200	29	41	33	31	42	23	1
Город республиканского подчинения								1
Города областного подчинения	10	3	2	1	1	1	2	
Города районного подчинения	104	18	17	17	14	23	15	
Поселки городского типа	85	8	22	15	16	18	6	
Города-миллионеры	1							1
Крупные города (350–540 тыс. чел.)	5	1	1	1	1		1	
Большие города (80,1–220 тыс. чел.)	11	2	3	1	1	3	1	
Средние города (20,1–80,0 тыс. чел.)	21	4		5	4	5	3	
из них:								
50,1–80,0 тыс. чел.	7	1		3	1	2		
20,1–50,0 тыс. чел.	14	3		2	3	3	3	
Малые городские поселения (менее 20 тыс. чел.)	162	22	37	26	25	34	18	
из них:								
10,1–20,0 тыс. чел.	45	10	6	4	6	13	6	
5,1–10,0 тыс. чел.	50	3	13	9	8	18	9	
5,0 и менее тыс. чел.	67	9	18	13	11	13	3	

Таблица 4

Динамика количества городских поселений Республики Беларусь, ед.

	По данным переписи населения				По оценке на 1 января			
	1939 г.	1959 г.	1970 г.	1979 г.	1991 г.	2001 г.	2011 г.	2020 г.
Всего городских поселений	173	184	204	207	201	203	205	200
в том числе:								
города	65	69	81	96	101	109	112	115
из них:								
республиканского подчинения					1	1	1	1
областного подчинения					37	25	12	10
поселки городского типа	108	115	123	111	110	104	93	85

ния увеличилась в 38 из 200 городских поселений страны, в том числе в 14 городских поселениях Минской, 9 – Гомельской и 8 – Гродненской областей (рис. 2, табл. 5).

Наибольший прирост за этот период зафиксирован в Минске (330,7 тыс. чел.), Гродно (53 тыс. чел.), Бресте (50,9 тыс. чел.), Гомеле (23,1 тыс. чел.). В Витебской области из 42 городских поселений численность населения увеличилась только в областном центре (на 24,7 тыс. чел.). В Могилевской области из 23 городских поселе-

ний численность жителей возросла на 300 чел. только в г. Могилеве.

Из 38 городских поселений республики с увеличением численности жителей в 13 прирост составил менее 1 тыс. чел. Больше всего таких поселений (6) пришлось на Гомельскую область.

За 2001–2019 гг. больше всего уменьшилось количество жителей г. Орши (15,1 тыс. чел.). В 12 городских поселениях численность жителей уменьшилась на 31–39%, в 27 – на 20–30%, в 51 – на 10–20%, в 39 – на 5–10% и в 27 – менее чем на 5%.

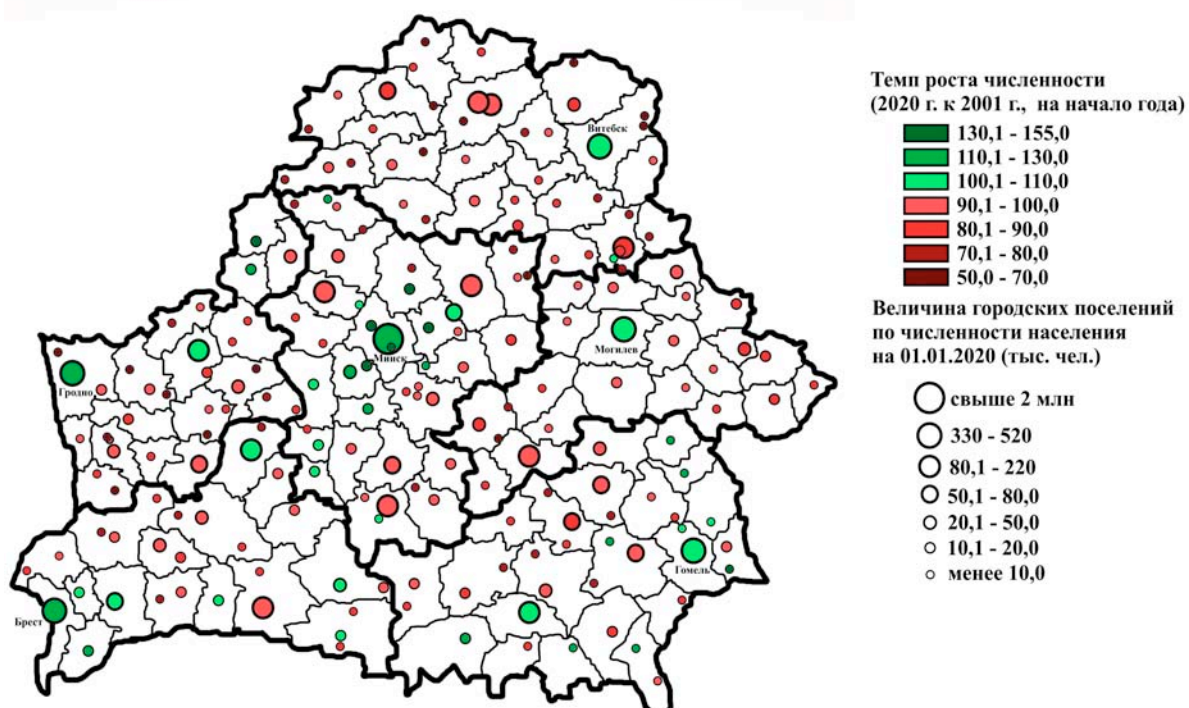


Рис. 2. Динамика численности населения городских поселений за 2001–2020 гг.

Таблица 5

Динамика численности населения городских поселений Республики Беларусь за 2001–2019 гг.

Численность населения категорий	Республика Беларусь	Области						г. Минск
		Брестская	Витебская	Гомельская	Гродненская	Минская	Могилевская	
Количество городских поселений, численность населения которых увеличилась								
Всего	38	8	1	9	4	14	1	1
в том числе:								
тыс. чел.								
330,7	1							1
50,9	1	1						
23,1–38,4	3		1	1	1			
5,1-9,5	5	1				4		
2,1-5,0	5				2	3		
1,1-2,0	10	3		2	1	4		
0,5-1,0	9	2		6		1		
0,2-0,4	4	1				2	1	
Количество городских поселений, численность населения которых уменьшилась								
Всего	162	21	40	24	27	28	22	
в том числе:								
тыс. чел.								
15,1	1		1					
5,6-9,2	4			1		1	2	
2,1-5,0	15	1	4	3	3	2	2	
4,1-2,0	39	6	10	4	7	5	7	
0,5-1,0	71	10	20	12	11	11	7	
0,2-0,4	24	4	3	4	4	6	3	
0,1 и менее	8		2		2	3	1	

В настоящее время области республики по уровню урбанизации существенно не различаются (рис. 3).

Более низкий уровень урбанизации Минской области объясняется тем, что ее центром являет-

ся столица республики – г. Минск, имеющая самостоятельный статус. Для сопоставимости с другими областями по уровню урбанизации Минскую область следует рассматривать вместе с г. Минском. В этом случае на 01.01.2020 г.

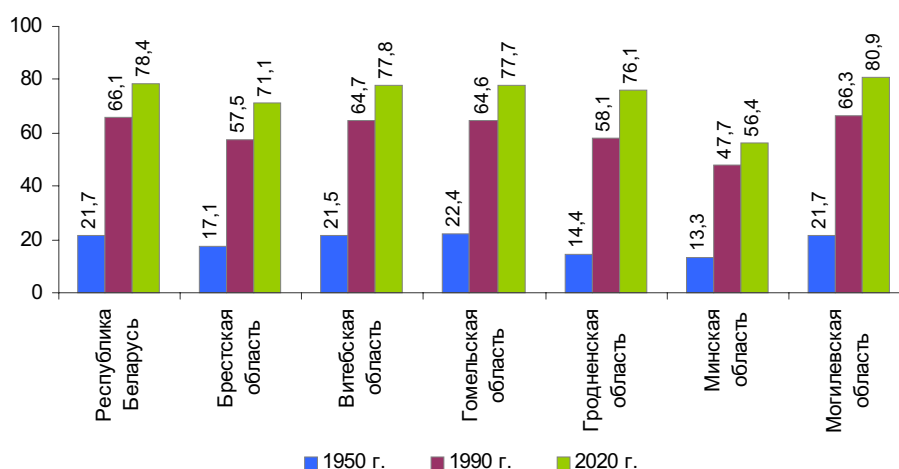


Рис. 3. Доля городских жителей в общей численности населения областей Республики Беларусь, % на начало года

удельный вес городского населения составит 81,0%, что превосходит показатель Могилевской области, которая в настоящее время среди областей республики занимает первое место.

Для оценки особенностей урбанизации районов республики целесообразно рассматривать систему приведенных ниже показателей:

- 1) удельный вес городского населения;
- 2) количество городских поселений, в том числе городов;
- 3) удельный вес численности населения районного центра в общей численности населения района;
- 4) удельный вес районного центра в численности городского населения района.

Во всех областях и в республике в целом преобладают районы с удельным весом городского населения 40–60%. При этом в Могилевской, Гомельской и Брестской областях преобладают районы с долей городского населения 50,1–60,0%, а в Минской, Витебской и Гродненской – 40,1–50,0% (табл. 6, рис. 4).

В соответствии с существующим административно-территориальным делением выделяется 12 районов, в которых удельный вес городского населения превышает 80%. По два таких района – в Витебской области (Оршанский, Полоцкий), Гомельской (Мозырский, Светлогорский), Минской (Борисовский, Солигорский), по одному – в Гродненской (Лидский) и Могилевской (Кричевский) областях. Фактически к этой группе следует отнести и районы, центрами которых

являются города областного подчинения. Для сопоставимости их следует рассматривать совместно. По существующему административно-территориальному делению в Бобруйском и Могилевском районах отсутствует городское население, в Брестском, Барановичском, Пинском, Витебском, Гомельском районах удельный вес городского населения составляет 2,6–4,6%, в Минском районе – 10,9, в Гродненском – 22,6%.

По удельному весу городского населения (без учета городов областного подчинения) районы республики можно разделить на следующие категории:

- сильно урбанизированные – свыше 70%;
- урбанизированные – 60,1–70,0%;
- преимущественно урбанизированные – 50,1–60,0%;
- преимущественно сельские – 40,1–50,0%;
- сельские – менее 30% городского населения.

Урбанизированные районы преобладают в Гомельской и Могилевской областях, преимущественно сельские – в Витебской, Гродненской и Минской областях (табл. 6)

Важным показателем урбанизации административных районов является количество городских поселений (табл. 7).

Из 118 административных районов республики в 63 имеется по одному городскому поселению. Наибольшее число таких районов (18 из 21) – в Могилевской области. Кроме того, в двух районах области (Бобруйском и Могилевском)

Таблица 6
Количество районов Республики Беларусь по удельному весу городского населения на 01.01.2020 г.

Удельный вес городского населения, %	Республика Беларусь	Области					
		Брестская	Витебская	Гомельская	Гродненская	Минская	Могилевская
0,0	2						2
2,6–4,8	5	3	1	1			
10,9–30,0	3				1	1	1
30,1–40,0	10	2	1	1	2	2	
40,1–50,0	33	3	9	3	6	10	2
50,1–60,0	34	6	6	7	3	4	8
60,1–70,0	15	2	1	4	1	2	5
70,1–80,0	10		1	3	3	1	2
80,1–87,0	8		2	2	1	2	1

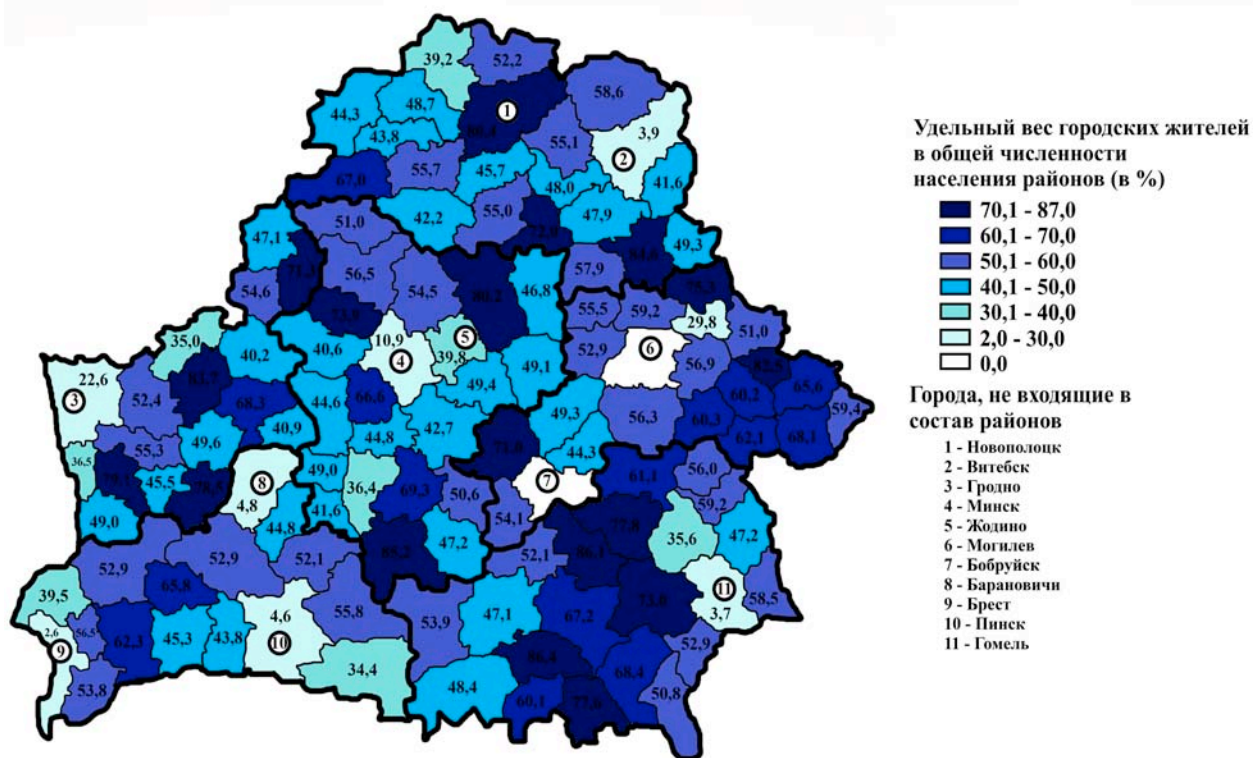


Рис. 4. Уровень урбанизации административных районов Республики Беларусь на 01.01.2020 г.

Распределение районов Республики Беларусь по количеству городских поселений на 01.01.2020 г. Таблица 7

	Республика Беларусь	Области					
		Брестская	Витебская	Гомельская	Гродненская	Минская	Могилевская
Количество районов по наличию городских поселений, ед.							
0	2					2	
1	63	9	7	12	8	9	18
2	38	4	12	7	6	9	
3	12	3	1	2	3	2	1
4	2					2	
5	1		1				
Количество районов по наличию городов, ед.							
1	81	8	11	14	12	21	15
2	12	5	3	2	1	1	

вообще отсутствуют городские поселения, а районными центрами являются города областного подчинения. В 38 районах страны имеется по два городских поселения. Наибольшее количество таких районов – в Витебской (12 из 21) и Минской (9 из 22) областях. Кроме того, в Оршанском районе Витебской области находится 5 го-

родских поселений, а в Мядельском и Пуховичском районах Минской области – по 4 городских поселения.

К отрицательным аспектам урбанизации можно отнести следующее: в 53 из 118 районов более половины всего населения сосредоточено в районных центрах, в том числе в 13 районах –

от 70 до 87% (рис. 5, табл. 8). Если рассматривать 9 районов совместно с городами областного и республиканского подчинения, центрами которых они являются, то на долю последних приходится от 74,3% (Пинск и Пинский район) до 92% (Бобруйск и Бобруйский район).

Еще большая концентрация городского населения отмечена в районных центрах (табл. 9). В 58 из 109 районов (без районов, центрами которых являются г. Минск и города областного подчинения) все городское население сосредоточено в районных центрах. Больше всего таких

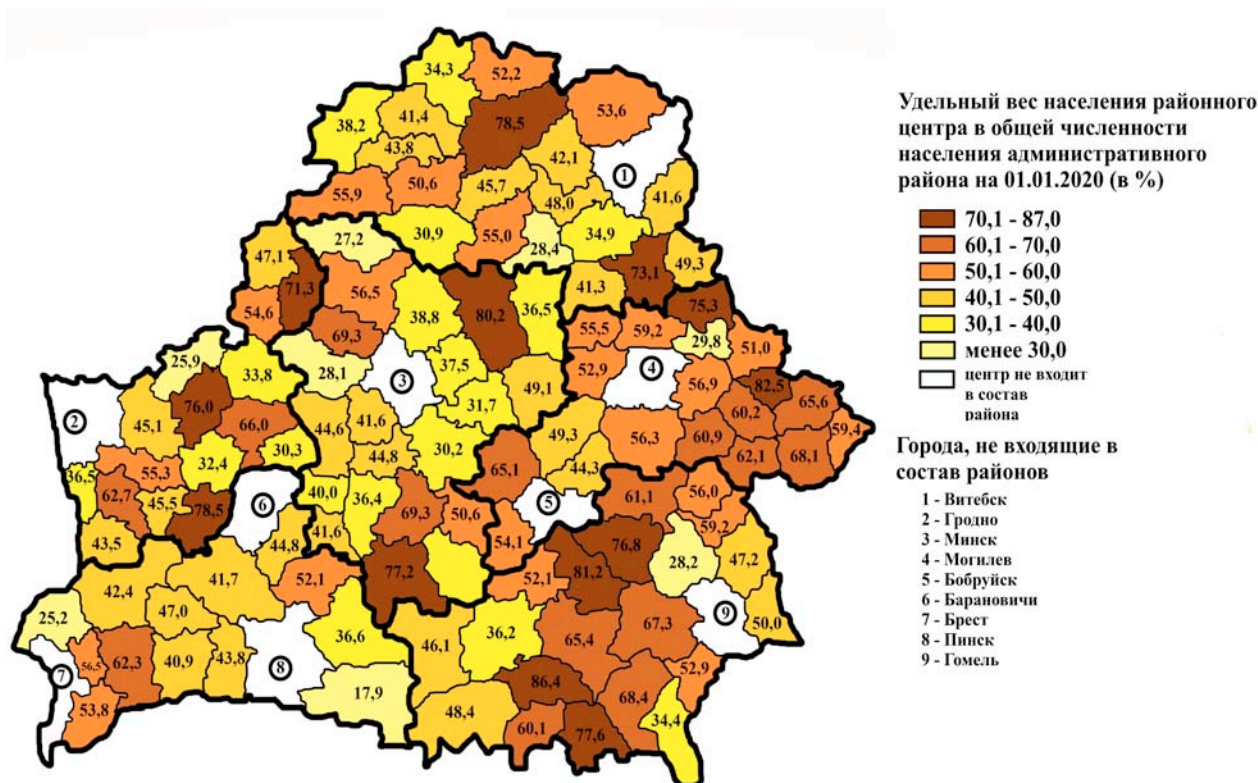


Рис. 5. Удельный вес населения районного центра в общей численности населения административного района Республики Беларусь на 01.01.2020 г.

Таблица 8

Распределение районов Республики Беларусь по удельному весу районных центров в общей численности населения на 01.01.2020 г.

Удельный вес населения районного центра, %	Республика Беларусь	Области					
		Брестская	Витебская	Гомельская	Гродненская	Минская	Могилевская
80,1–87,0	4			2		1	1
70,1–80,0	9		2	2	3	1	1
60,1–70,0	16	1		5	2	2	6
50,1–60,0	24	3	5	4	2	2	8
40,1–50,0	29	6	8	4	4	5	2
30,1–40,0	19	1	4	2	4	8	
25,0–30,0	7	1	1	1	1	2	1
19,0	1	1					

Количество районов по удельному весу населения районных центров в численности городского населения района на 01.01.2020 г.

Удельный вес районного центра, %	Республика Беларусь	Области					
		Брестская	Витебская	Гомельская	Гродненская	Минская	Могилевская
100,0	58	6	7	1	7	9	18
90,1–98,7	14	1	3	4	2	3	1
80,1–90,0	13	1	5	2	3	2	
70,1–80,1	14	2	4	2	3	3	
60,1–70,0	7	2		1	1	3	
52,0–54,0	1					1	
39,0	1		1				

районов в Могилевской области – 18 из 21, меньше всего – в Брестской области (6 из 16). В республике только в трех районах удельный вес районных центров составляет менее 55% численности городского населения. Речь идет о Столинском районе (52%) в Брестской области, Мядельском в Минской (53,4%) и Чашникском в Витебской области (39,4%).

Анализ вышеприведенных данных показывает, что республика в целом и отдельные области имеют достаточно высокий уровень урбанизации. Однако такой вывод можно сделать, если формально рассматривать данные о численности жителей нынешних городских поселений, особенно малых городов и поселков городского типа, поскольку многие из них не соответствуют Закону Республики Беларусь «Об административно-территориальном делении и порядке решения вопросов административно-территориального устройства Республики Беларусь». Согласно упомянутому документу, городами районного подчинения являются населенные пункты с численностью населения не менее 6 тыс. чел., а поселками городского типа – не менее 2 тыс. чел., и имеющие промышленные и коммунальные предприятия. В 6 городах Беларуси численность населения менее 6 тыс. чел.: Коссово, Высоком, Давид-Городке в Брестской области, Дисне в Витебской области, Турове и Василевичах в Гомельской области. При этом в Дисне и Коссово численность населения составляет менее 2 тыс. чел. В 18 из 85 поселков городского типа проживает менее 2 тыс. чел. Больше всего таких

поселков в Витебской (8) и Гродненской (7) областях, причем в 6 поселках городского типа проживает менее 1 тыс. чел., в том числе в Витебской области таких поселений 3 и по одному в Гродненской, Минской и Могилевской областях. С учетом изложенного считаем необходимым продолжить в республике преобразование городских поселений с численностью менее 2 тыс. чел., не имеющих промышленных и коммунальных предприятий, а также социально-культурных учреждений, предприятий торговли, общественного питания, бытового обслуживания районного значения, в агрогородки, а их жителей – относить к сельскому населению.

Агрогородки – это благоустроенные населенные пункты, в которых создана производственная и социальная инфраструктура для обеспечения государственных минимальных социальных стандартов проживающему в них населению и жителям прилегающих территорий. Они, как правило, являются административными центрами сельсоветов.

В последние годы поселковые сельсоветы преобразованы в сельсоветы, и центрами 56 сельсоветов стали поселки городского типа. Вместе с тем жителей последних продолжают относить к городскому населению. Более целесообразно преобразовать такие городские поселки в агрогородки и относить их жителей к категории сельского населения. Это будет объективно характеризовать уровень урбанизации как республики в целом, так и отдельных ее регионов.

В условиях перехода Республики Беларусь к постиндустриальному обществу изменяется экономическая структура городских поселений, снижается доля производства товаров и возрастает удельный вес сферы услуг. В результате существенно меняется роль градообразующих факторов в развитии населенных пунктов и формировании систем расселения. Уже сегодня строительство новых промышленных предприятий не оказывает решающего влияния на рост городских поселений, как это было в период индустриального развития. Поэтому при определении основных направлений развития городов прежде всего должны учитываться их роль в системе расселения, научно-производственный потенциал, экологическая ситуация (Богданович, 2011).

В Республике Беларусь необходимо ограничить концентрацию градообразующих объектов не только в г. Минске, но и в областных центрах. Для более эффективного использования научно-технического, промышленного, культурно-демографического потенциалов следует развивать их города-спутники.

Равномерному осуществлению урбанизации регионов республики наряду со стимулированием развития малых и средних городов, имеющих благоприятные природные и экономические предпосылки для размещения новых градообразующих объектов, будет способствовать повышение эффективности социально-экономического развития и в системе расселения больших городов с численностью населения свыше 80 тыс. чел. (Барановичи, Пинск, Орша, Полоцк с Новополоцком, Мозырь, Лида, Борисов, Солигорск, Молодечно, Бобруйск). Особое внимание следует уделить развитию социально-экономического потенциала центров группового расселения (Глубокое, Кричев), находящихся вместе с группой районов, тяготеющих к ним, в значительном удалении от областных центров и больших городов.

Этой же цели, т. е. равномерности урбанизации регионов базового территориального уровня (городов областного подчинения и районов), призвано содействовать объединение одноименных городов в одну административно-территориальную единицу. В первую оче-

редь необходимы такие преобразования для городов Барановичи, Пинск, Бобруйск и одноименных районов, как это было ранее сделано для городов Борисов, Орша, Мозырь, Солигорск и Лида. В дальнейшем целесообразно объединить в одну административно-территориальную единицу областные центры и их пригородные районы.

Для комплексного развития Минской агломерации целесообразно создать самостоятельную административно-территориальную единицу – Минский столичный округ с включением в его состав Минского района, Индустриального парка «Великий камень» и отдельных городских, поселковых и сельских советов Дзержинского, Смолевичского, Логойского, Пуховичского и Червенского районов.

В соответствии с проектом Национальной стратегии устойчивого развития Республика Беларусь до 2035 г. должна развиваться на основе «умных» технологий и принципов «зеленого» градостроительства с кардинальным повышением эффективности использования ресурсов и улучшением качества среды проживания городского населения. Реализация приоритета предполагает внедрение в практику новых стандартов градостроительства и интеллектуальных систем управления жизнеобеспечением городов на основе современных информационно-коммуникационных технологий (Берченко, 2020).

Главными целями развития городских поселений различных категорий являются: устойчивый рост благосостояния населения, развитие человеческого потенциала; укрепление городской экономики на основе сбалансированного и эффективного социо-эколого-экономического развития; создание благоприятной для жизни и здоровья человека среды проживания.

Существенно «оживить» небольшие городские поселения поможет развитие туристско-рекреационной деятельности на основе модернизации существующих и строительства новых объектов туристической инфраструктуры, восстановление зон исторической застройки с созданием в жилых зданиях современного уровня комфорта и инженерно-технического оснащения.

Развитие отдельных городских поселений в стране определяется их ролью в национальной системе расселения и должно соответствовать функциональному назначению, предусмотренному Схемами комплексной территориальной организации областей, утвержденными Указом Президента Республики Беларусь от 18 января 2016 г. № 13.

Необходимо реалистично оценивать возможности социально-экономического развития каждого города, эффективного использования его потенциала. Перспективы развития отдельных городских поселений должны определяться в тесной взаимосвязи с окружающим регионом и общей стратегией социально-экономического развития страны.

ЛИТЕРАТУРА

Берченко Н.Г. 2020. Стратегические ориентиры регионального развития Республики Беларусь. *Экономический бюллетень НИЭИ Министерства экономики Республики Беларусь*. №5. С. 4–14.

Богданович А.В., Сидоров П.А. 1967. *Города Белоруссии*. Краткий экономический очерк. Минск: Наука и техника. 188 с.

Богданович А.В. 2011. Урбанизация с человеческим лицом. Проблемы и перспективы развития белорусских городов. *Беларуская думка*. №11. С. 38–43.

Красовский К.К. 2002. Урбанизация в Беларуси: пространственно-временная динамика. *Вестник БГУ*. Сер. 2 «Химия, геология, география». №2. С. 64–70.

Статья поступила 29.06.2020 г.



СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА УСТОЙЧИВОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ АПК

Шпак А.П., Кондратенко С.А.

Национальная экономика Республики Беларусь и ее агропромышленный комплекс находятся на этапе, когда необходимо обеспечить переход к новому качеству социально-экономического развития, основанному на формировании устойчивого конкурентного потенциала сельского хозяйства и обрабатывающей промышленности, максимальном использовании резервов роста производительности труда, активизации инвестиционно-инновационной деятельности.

В этих целях органами государственного управления реализуется ряд мер, которые носят комплексный и прорывной характер. Среди них указы Президента Республики Беларусь: о государственной аграрной политике (от 17 июля 2014 г. №347); о государственных программах и оказании государственной финансовой поддержки (от 23 марта 2016 г. №106); о мерах по финансовому оздоровлению сельскохозяйственных организаций (от 4 июля 2016 г. №253); о развитии села и повышении эффективности аграрной отрасли (от 4 марта 2019 г. №6); о развитии агропромышленного комплекса Витебской области (от 25 февраля 2020 г. №70), а также мероприятия действующих государственных программ.

Вместе с тем в условиях усиливающейся конкуренции и влияния конъюнктуры рынка обеспечить устойчивость функционирования отраслей агропродовольственного комплекса становится крайне сложно: отечественные товаропроизводители по ряду позиций уступают долю внутреннего рынка импортным товарам, сталкиваются с ценовым давлением и препятствиями в сфере тарифного и нетарифного регулирования при реализации продукции на экспорт. В связи с этим возрастают роль и значение организационно-экономического механизма, обеспечивающего стабилизацию и эффективное использование производственно-экономического потенциала отраслей АПК. Его

совершенствование в последние годы стало приоритетным направлением исследований многих отечественных экономистов-аграрников (Гусаков, 2020; Гануш, 2017; 2018; Бельский, 2017; 2018; 2019 и др.).

Тем не менее необходимость совершенствования организационного и экономического механизма в аграрной отрасли как определяющего фактора достижения устойчивости ее развития не перестает быть актуальной.

На основе проведенного анализа результатов, полученных отечественными и зарубежными учеными, а также их рассмотрения через призму складывающейся экономической ситуации в аграрной сфере в статье поставлена цель – обосновать предложения по совершенствованию организационно-экономического механизма на

ОБ АВТОРАХ



ШПАК

Александр Петрович
(shpak-nii@yandex.ru),
доктор экономических наук,
профессор, заведующий отделом
экономического регулирования
Института системных
исследований в АПК НАН
Беларуси
(г. Минск, Беларусь).

Сфера научных интересов:
производственные отношения и
экономический механизм хозяйствования в аграрной
отрасли; экономическое регулирование АПК;
инвестиционная и инновационная деятельность.



КОНДРАТЕНКО

Светлана Александровна
(kondratenko-0703@mail.ru),
кандидат экономических наук,
доцент, заведующий сектором
экономики перерабатывающей
промышленности Института
системных исследований в АПК
НАН Беларуси
(г. Минск, Беларусь).

Сфера научных интересов:
перерабатывающая
промышленность, стратегии и
механизмы развития.

макро- и микроуровнях, которые позволят обеспечить рост добавленной стоимости в национальных цепочках производства и повышение конкурентоспособности продуктовых подкомплексов АПК.

В последние годы агропромышленный комплекс Республики Беларусь обеспечивает стабильно высокие показатели производства, которые соответствуют параметрам продовольственной безопасности (с учетом импорта до 15% ресурсов) и позволяют сформировать значительный экспортный потенциал (Гусаков, Шпак, Киреенко, Кондратенко, 2018 и др.). Более 30% произведенной продукции экспортируется, ежегодно достигается положительное сальдо внешней торговли агропродовольственными товарами.

Вместе с тем в сельском хозяйстве сохраняется уровень эффективности, явно недостаточный для устойчивой конкуренции на внешнем и внутреннем рынках с импортными продовольственными товарами, произведенными в лучших природно-климатических, социально-экономических условиях, а также при значительно более высоком уровне государственной поддержки. В то же время имеющийся производственный потенциал не в полной мере используется сельскохозяйственными организациями. Показатель рентабельности продаж в сельском хозяйстве в 2018 г. составил 4,3%, в производстве продуктов питания, напитков, табачных изделий – 10,1 (табл. 1).

Таблица 1

Показатели устойчивости функционирования АПК Республики Беларусь

Показатели	Годы					Изменение, п.п.	
	2010	2015	2016	2017	2018	2018 г. к 2017 г.	2018 г. к 2015 г.
Сельское хозяйство							
Индекс производства продукции сельского хозяйства, % к предыдущему году	102,5	97,5	103,3	104,2	96,7	-7,5	-0,8
Энергетические мощности в сельскохозяйственных организациях в расчете на 100 га посевной площади, л.с.	404	369	357	351	350	-0,3 %	-5,1 %
Внесение минеральных удобрений в сельскохозяйственных организациях в расчете на 1 га пахотных земель, кг	284	209	158	155	168	8,4 %	-19,6 %
Индекс инвестиций в основной капитал сельского хозяйства, % к предыдущему году	109,1	88,6	76,0	116,3	98,9	-17,4	10,3
Рентабельность продаж в сельском хозяйстве, %	-0,7	1,1	2,7	6,9	4,3	-2,6	3,2
Удельный вес расходов на сельское хозяйство, рыбохозяйственную деятельность в расходах консолидированного бюджета, %	10,0	7,3	7,3	5,4	4,5	-0,9	-2,8
Перерабатывающая промышленность							
Индекс производства продуктов питания, напитков, табачных изделий, % к предыдущему году	110,7	98,8	102,5	103,5	103,7	0,2	4,9
Индекс инвестиций в основной капитал производства продуктов питания, напитков, табачных изделий, % к предыдущему году	103,4	84,6	61,2	102,0	116,0	14,0	31,4
Рентабельность продаж в производстве продуктов питания, напитков, табачных изделий, %	7,3	7,8	10,5	10,1	7,4	-2,7	-0,4
Рынок сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия							
Индекс паритета цен на промышленную и сельскохозяйственную продукцию	96,4	108,8	101,7	93,8	101,9	8,1	-6,9
Удельный вес экспорта сельскохозяйственной продукции и продуктов питания, % к общему объему экспорта	13,4	16,7	18,0	17,0	15,6	-1,4	-1,1
Сальдо внешней торговли сельскохозяйственной продукцией и продуктами питания, млн долл. США	469,6	4,6	155,3	387,4	855,7	в 2,2 раза	в 186,0 раза

Источник: составлено по данным Национального статистического комитета Республики Беларусь.

Низкая эффективность ведения отечественного сельскохозяйственного производства сложилась не только по вине хозяйствующих субъектов отрасли, но и вследствие влияния общих макроэкономических процессов. В первую очередь сдерживает формирование устойчивого и эффективного сельского хозяйства несовершенный экономический механизм, имеющий недостатки и дисбалансы по некоторым элементам.

Сохраняющаяся в долгосрочном периоде несбалансированность ценовых отношений в процессе товарообмена между сельскохозяйственными организациями и другими сферами АПК привела к перераспределению доходов не в пользу сельхозпроизводителей, что неблагоприятно отразилось на их финансовом положении. Паритет цен на промышленную и сельскохозяйственную продукцию обеспечивался нестабильно: в 2010 г. индекс паритета составлял 96,4%; в 2015 г. – 108,8; 2016 г. – 101,7; 2017 г. – 93,8; в 2018 г. – 101,9%, что не позволило достичь потенциальной эффективности всех других инструментов экономического регулирования.

Проведенные исследования свидетельствуют о некотором несовершенстве действующей системы налогообложения в сельском хозяйстве, характеризующейся сравнительно более высоким уровнем нагрузки и отсутствием стимулирующей функции налогов. Несмотря на применение ряда льгот, налоговая нагрузка в сельском хозяйстве Беларуси остается относительно высокой. Так, в 2016 г., по данным обзора государственной поддержки сельского хозяйства в государствах-членах Евразийского экономического союза (ЕАЭС), уровень налоговой нагрузки в выручке отечественных сельскохозяйственных товаропроизводителей составлял 5,5%, тогда как в Армении, Казахстане, Киргизии и России – соответственно 2,6; 4,7; 1,6 и 3,8%. В связи с этим для обеспечения равных условий хозяйствования в рамках ЕАЭС превышение налоговой нагрузки должно компенсироваться определенными мерами государственной поддержки.

Анализ выявил недостаточные для восстановления устойчивого финансово-экономического положения сельскохозяйственных организаций уровень и эффективность государственной под-

держки. Удельный вес расходов на сельское хозяйство, рыбохозяйственную деятельность в консолидированном бюджете Республики Беларусь в 2018 г. составил 4,5% (для сравнения: в 2015 г. – 7,3, в 2010 г. – 10,0%).

При этом зарубежный опыт (Европейский союз, США) развития аграрной сферы показывает, что целями государственной поддержки и регулирования являются: во-первых, поддержание устойчивой эффективности и конкурентоспособности национальных товаропроизводителей на внутреннем и внешнем рынках; во-вторых, реализация приоритетов национальной продовольственной безопасности и социального развития. Так, основные направления расходов бюджета Европейского фонда гарантирования сельскохозяйственной деятельности включают: прямое финансирование сельхозпроизводителей, а также интервенционное регулирование рынков сельскохозяйственной продукции и продовольствия. Базисная выплата определяется с учетом количества обрабатываемой хозяйством земли (в среднем составляет 267 евро на гектар, по данным 2017 г.). Важным является то, что основанием получения государственной поддержки выступает соблюдение товаропроизводителем нормативных требований в части экологической безопасности производства, сохранения земель, водных ресурсов и др. (Financing the Common Agricultural Policy, 2018; EU Agricultural outlook for the agricultural markets and income 2017–2030; 2017).

Кроме того, предусмотрены дополнительные схемы поддержки, включая: прямую выплату за сельскохозяйственную практику, благоприятную для климата и окружающей среды; доплату молодым фермерам; дополнительную выплату для районов с неблагоприятными естественными условиями сельскохозяйственного производства; поддержку развития определенных производств и отраслей и др. Например, во Франции базисную выплату получают 49% сельхозпроизводителей; выплату за экологически устойчивую деятельность – 30; специфическую поддержку на развитие определенных продуктовых секторов – 15; выплату для поддержки мелких фермеров на национальном уровне – 5; выплату молодым фермерам – 1% (Financing the Common Agricultural Policy, 2018).

Регулирование сбалансированности рынков сельскохозяйственной продукции и продовольствия в ЕС также направлено на поддержку экспортноориентированных секторов, уязвимых в отношении влияния конъюнктуры рынка (производство овощей и фруктов, молока и молочных продуктов, свинины, мяса птицы). Таким образом, устойчивость товаропроизводителей обеспечивается комплексом рыночных регуляторов, включая:

- государственные товарные интервенции, осуществляемые в периоды сезонного снижения цен и неблагоприятного влияния конъюнктуры внешних рынков (объем интервенций определяется на основе мониторинга и прогнозирования производства и конъюнктуры);
- поддержку частного хранения продукции, предусматривающую вмешательство государства при особо сложной ситуации на рынке или значимом отрицательном влиянии конъюнктуры на сектор (снижение рыночных цен до уровня, не покрывающего издержки производства продукции);
- таможенные тарифы и нетарифные меры регулирования доступа на рынок, обеспечивающие создание благоприятной конкурентной среды для развития отечественного производства и внутреннего потребления;
- планирование производства в регионах, в том числе по системе квот, ориентированное на поддержание цен производителей на уровне, обеспечивающем доходность;
- специальные меры в чрезвычайных ситуациях, которые применяются в случае серьезных дисбалансов рынка, болезней животных, потери доверия потребителей;
- стимулирование развития внутреннего потребления на основе программ продовольственной помощи для определенных категорий населения (молочные продукты, овощи и фрукты в школе) (Witzke [et al.], 2018; Agricultural Outlook, 2017–2026; 2017).

В значительной степени экономическое регулирование основывается на кооперационно-интеграционном взаимодействии участников продуктовой цепочки. Например, товаропро-

изводители в США совместно выполняют маркетинговые, производственные и сбытовые программы. Установлено, что кооперативы создаются для удовлетворения потребности в тех ресурсах и услугах, рынок которых функционирует недостаточно эффективно. В 2016 г. в США насчитывалось 1953 сельскохозяйственных кооператива, в том числе маркетинговых – 1040, снабженческих – 827, сервисных – 86; число кооперативов сократилось по сравнению с 2015 г., когда численность их составляла 2047, 1079, 874 и 94 соответственно. Несмотря на сокращение численности, очевидными остаются преимущества кооперативов в решении таких задач, как целевое государственное финансирование сельского хозяйства, обеспечение научных исследований и разработок в интересах устойчивого развития, техническая (методическая) помощь, а также противодействие монополии и поддержание ценового паритета в продовольственной цепочке (Agricultural cooperative statistics, 2016).

На основании проведенного анализа следует отметить, что для повышения эффективности и устойчивости отечественной аграрной отрасли необходимо осуществить ряд преобразований действующего организационно-экономического механизма. Первоочередными представляются меры по обеспечению паритетных взаимоотношений сельского хозяйства с предприятиями пищевой и перерабатывающей промышленности, торговыми сетями, а также с банковской сферой. Несмотря на то, что в цепочке АПК сельское хозяйство является центральным звеном, ему, как правило, достается меньшая часть доходов по сравнению с отраслями, тесно с ним связанными. Этим во многом можно объяснить сравнительно низкую эффективность сельскохозяйственной отрасли и, следовательно, платежеспособность ее субъектов.

Установлено, что сельхозорганизации, которые сами перерабатывают и реализуют готовую продукцию, т. е. имеют выход на конечный результат, получают существенную выгоду. Подтверждением может служить сопоставление эффективности работы сельхозпроизводителей, производящих сырье, и агрокомбинатов с полным циклом производства, переработкой и фир-

менной торговлей. В агрокомбинатах значительно выше эффективность производства и добавленная стоимость производимой продукции, что во многом обеспечивается единым организационно-производственным процессом и системой управления. При такой организации производства исключены противоречия и несбалансированность, которые зачастую имеют место между обособленным сельскохозяйственным производством и переработкой или торговлей.

Подобная ситуация и в агрохолдинговых компаниях, где эффективно решаются проблемы максимального использования производственно-технического потенциала крупных ферм, комплексов и перерабатывающих производств (комбикормовых заводов, мясокомбинатов, заводов по переработке молока и др.). Такое объединение позволяет сосредоточить инвестиции и перераспределять ресурсы внутри холдинга. В единой цепочке с замкнутым циклом «производство сырья – промышленная переработка – фирменная торговля» снижаются производственные затраты, повышается удельный вес продукции с высокой добавленной стоимостью. Однако в действующие формирования сельскохозяйственные товаропроизводители активно вовлекаются лишь тогда, когда им будут предоставлены определенные преференции и гарантировано соблюдение принципов устойчивого развития.

Анализ практики хозяйствования свидетельствует: паритетные взаимоотношения в АПК можно обеспечить путем совершенствования экономического механизма, который должен учитывать особенности сельского хозяйства и соответствовать рыночным принципам. Так, в ценообразовании на сельскохозяйственную продукцию следует и далее практиковать свободные цены, но при этом необходимо предоставлять товаропроизводителям возможность выбора каналов реализации продукции после выполнения госзаказа. Это будет мотивировать других участников продуктовой цепочки изыскивать внутренние резервы повышения эффективности хозяйствования и снижать затраты, не полагаясь на решение этой проблемы за счет ценового давления на производителей сельскохозяйственного сырья.

Одним из направлений совершенствования системы налогообложения в сельском хозяйстве

является дифференциация платежей с учетом различий в плодородии почв, на которых работает сельхозпроизводитель. По нашим оценкам, применение налога на землю с поправочным коэффициентом на ее балльную оценку способно учесть различия в условиях хозяйствования сельских товаропроизводителей.

Одним из факторов, сдерживающих развитие агробизнеса, является довольно высокая стоимость кредитных ресурсов. При этом примерно половина выделенных ресурсов достается сельским товаропроизводителям, остальная часть поступает на покрытие затрат для обслуживания кредитов, а также направляется производителям ресурсов, техники, строительным организациям и др. В сложившихся условиях целесообразно продолжить практику льготного кредитования, а ресурсы направлять на реализацию высокорезультативных инновационных проектов, на развитие производства и инфраструктуры, повышение производительности труда и устойчивости сельского хозяйства.

Следует учитывать, что одной из основных целей оказания государственной поддержки сельского хозяйства является обеспечение продовольственной безопасности страны. В Доктрине национальной продовольственной безопасности Республики Беларусь до 2030 года (утверждена постановлением Совета Министров Республики Беларусь 15 декабря 2017 г. №962) определены перспективные параметры собственного производства в 2030 г. Например, республика планирует достичь производства 11,5 млн т зерна (в 2018 г. – 5,8 млн т); 10,5 млн т молока (в 2018 г. – 7,3 млн т); 1,5 млн т мяса (в 2018 г. – 1,2 млн т) и т.д. В целях наращивания производства эффективная государственная поддержка будет крайне необходима.

Таким образом, необходимость сохранения и возможного увеличения государственной поддержки отечественного сельского хозяйства обусловлена рядом объективных причин, одной из которых является его социально-экономическое значение. Находясь в сложной финансовой ситуации, сельское хозяйство продолжает совместно с перерабатывающей промышленностью обеспечивать продовольствием внутренний рынок и осуществлять экспортные поставки. Следует учитывать, что в настоящее время стоит

задача нарастить экспортный потенциал аграрной отрасли до 7 млрд долл. США в год. Рост экспорта продовольствия должен сопровождаться ускоренным формированием конкурентных национальных цепочек создания стоимости, обеспечивающих эффективную реализацию потенциала и устойчивое развитие всех участников.

Очевидна и системообразующая роль сельского хозяйства в народнохозяйственном комплексе страны, которое способствует функционированию других отраслей (обрабатывающая промышленность, торговля продовольственными товарами, сельскохозяйственное машиностроение, техническое, агрохимическое и финансовое обслуживание сельского хозяйства, научное обеспечение, аграрное образование и др.). Однако уровень престижности сельского труда, а также его оплаты, к сожалению, все еще уступает многим другим видам деятельности. Это негативно сказывается на формировании трудового потенциала отрасли: во многих сельскохозяйственных организациях наблюдается дефицит работников – квалифицированных и массовых профессий.

Сегодня чрезвычайно острой является проблема сохранения и приумножения созданного на селе производственно-технического потенциала. Земли с низкими возможностями требуют постоянных вложений для поддержания плодородия. Несмотря на значимое обновление материально-технической базы сельского хозяйства, оно продолжает испытывать потребность в инвестициях. Удельный вес инвестиций в основной капитал сельского хозяйства в общем объеме инвестиций в 2018 г. составил 9,8%, в 2017 г. – 10,4, в 2016 г. – 9,3%, объем инвестиций в процентах к предыдущему году равнялся 98,9, 116,3 и 76,0 % соответственно. В связи с этим правомерно развивать проектно-ориентированный подход для решения конкретных практических проблем устойчивого развития сельских районов и отраслей АПК, обеспечивая совместное применение государственных и частных инвестиций.

В целом внедрение новых механизмов поддержки сельского хозяйства и сельских территорий следует рассматривать в контексте обязательств нашей страны в рамках ЕАЭС и ВТО.

В развитие предложений по совершенствованию организационно-экономического механиз-

ма нами обоснованы направления, которые могут быть реализованы на микроуровне и основываются на формировании устойчивых сырьевых зон агропромышленного производства.

Сельское хозяйство является сырьевой базой практически всех отраслей отечественной пищевой и других отраслей перерабатывающей промышленности, а доступность и качество сырья имеют определяющее значение для конкурентоспособности продукции. За 2016–2018 гг. производственные мощности увеличены практически по всем видам продукции (табл. 2).

В Республике Беларусь практика формирования сырьевых зон применяется достаточно широко и рассматривается как один из механизмов обеспечения устойчивого развития агропромышленного комплекса, что нашло отражение в указах Президента Республики Беларусь №6 от 4 марта 2019 г. «О развитии села и повышении эффективности аграрной отрасли» и №70 от 25 февраля 2020 г. «О развитии агропромышленного комплекса Витебской области».

Эффективное взаимодействие субъектов сырьевой зоны предусматривает, что организации промышленности осуществляют финансирование устойчивого воспроизводства сырья в виде авансирования и долгосрочного инвестирования организаций сельского хозяйства, включая приобретение удобрений, средств защиты растений и кормов, техническую помощь, покупку племенной продукции, техники, строительство производственных мощностей и др. Это позволяет обеспечить стабильность поставок и высокое качество сельскохозяйственной продукции. Подобное сочетание инвестиций и технического содействия становится определяющим фактором повышения конкурентоспособности производства и его устойчивости.

Проведенный анализ позволяет выделить следующие основные модели формирования сырьевых зон агропромышленного производства:

- *модель сырьевой зоны на основе холдинга и кластера.* Формируется в рамках общей технологической цепочки интегрированного агропромышленного формирования (холдинга или кластера). Позволяет обеспечить концентрацию инвестиционных ресурсов, средств производства и возмож-

Наличие и использование производственных мощностей по основным видам продукции перерабатывающей промышленности. 2016–2018 гг.

Вид продукции	Коэффициент использования производственных мощностей				Темп роста производственных мощностей, 2018 г. к 2016 г., %
	2016 г.	2017 г.	2018 г.	Изменение 2016–2018 гг., п.п.	
Мясо	71,0	69,9	72,6	1,6	120,4
Мясо птицы	89,0	83,6	87,9	-1,1	131,5
Колбасные изделия	73,7	70,6	69,6	-4,1	106,3
Консервы мясные	41,4	41,9	45,0	3,6	96,5
Молоко и сливки сухие	82,5	81,6	81,4	-1,1	95,4
Масло сливочное и пасты молочные	75,6	71,0	69,1	-6,5	101,6
Творог и творожные изделия	73,2	71,2	70,7	-2,5	109,9
Цельномолочная продукция (в пересчете на молоко)	72,4	66,5	63,3	-9,1	108,5
Сыры твердые (кроме сыра плавленого)	88,3	85,2	82,0	-6,3	112,1
Мука	91,3	86,3	74,4	-16,9	100,2
Крупа	63,5	60,3	54,4	-9,1	99,6
Крахмал (кроме модифицированных)	43,5	34,1	65,7	22,2	226,9
Хлеб и хлебобулочные изделия	51,1	54,6	54,2	3,1	94,8
Макаронные и аналогичные изделия мучные	90,0	84,8	83,6	-6,4	97,0
Сахар свекловичный	98,5	99,9	99,1	0,6	104,4
Консервы для детского питания:					
мясные	35,8	33,1	44,3	8,5	106,0
плодовоощные и фруктовые	71,4	80,8	70,0	-1,4	173,6
Соки для детского питания	83,3	88,0	61,9	-21,4	192,6
Плодовоощные консервы (кроме детского питания)	41,9	42,7	47,1	5,2	98,3
Соки фруктовые и овощные (кроме детского питания)	29,1	29,8	36,7	7,6	96,9
Масло растительное	38,3	49,7	81,6	43,3	163,6

Источник: составлено по данным Национального статистического комитета Республики Беларусь.

ность перераспределения оборотных средств; реализовать эффективную корпоративную стратегию; выстроить технологическую цепочку прослеживаемости «от поля до прилавка» (Шаталов, Блащенко, 2015; и др.). Установлено, что на практике, даже в рамках указанной прогрессивной модели, достаточно сложно обеспечить устойчивое развитие сельскохозяйственных организаций кластера, которое должно оставаться приоритетным при удовлетворении производственных потребностей промышленного предприятия и достижениях общей прибыльности компании;

- *модель на основе долгосрочных рыночных соглашений и договоров.* Организационно-экономической основой модели являются долгосрочные соглашения и договора между перерабатывающими предприятиями, сельхозпроизводителями и их объединениями – ассоциациями, потребительскими кооперативами (Кательникова, Кательников, 2013; Гусаков, 2020). Обеспечивает пропорциональность и сбалансированность развития субъектов продуктового подкомплекса; сочетание интересов в рамках совместной реализации производственных программ и инновационных стратегий;

доступность маркетинговой и технической помощи;

- *модель на основе краткосрочных договоров.* Преимуществом модели является возможность для сельхозпроизводителей адаптировать и использовать альтернативные и иногда более доходные каналы сбыта (биржа). Риски снижения конкурентоспособности конечной продукции подкомплекса при этом остаются высокими (Киреевко, 2016);
- *модель сырьевой зоны как сельскохозяйственное подразделение (филиал промышленного предприятия).* Подразделение поставляет сырье в соответствии с потребностью предприятия по его переработке в

рамках общей производственной программы (Гануш, Белявская, 2013). При этом обеспечивается комплексная переработка сырья, а также сохраняется возможность развивать сырьевую базу с учетом специализированных потребностей предприятия (органическое сырье и ингредиенты). Рассматриваемая модель характеризуется недостаточным уровнем концентрации ресурсов и ограниченными возможностями инновационного развития технологической цепочки.

Основные характеристики моделей формирования сырьевых зон предприятий, перерабатывающих сельскохозяйственное сырье, приведены в табл. 3.

Таблица 3

Характеристика моделей формирования сырьевых зон пищевой и других отраслей перерабатывающей промышленности

Организационно-экономическая основа формирования сырьевой зоны	Характеристики	Преимущества	Недостатки
Интеграционные связи в рамках агропромышленного холдинга и кластера	Формируется в рамках общей технологической цепочки интегрированного формирования Включает горизонтальные и вертикальные кооперационные и интеграционные связи	Позволяет выстроить технологическую цепочку «от поля до прилавка», ускоренно внедрять технологии мониторинга Позволяет достичь необходимой концентрации сырьевых и инвестиционных ресурсов Обеспечивает ускоренное внедрение инновационных технологий и модернизацию производства в технологической цепочке	Сохраняется вероятность возникновения непаритетных отношений между сельхозпроизводителями и переработчиками Сложности с обеспечением устойчивого развития сельскохозяйственных организаций
Долгосрочные маркетинговые соглашения	Долгосрочные соглашения и договоры между перерабатывающими предприятиями и сельхозпроизводителями (объединениями производителей)	Обеспечивает сочетание интересов участников на основе совместной реализации производственных и научно-производственных программ Позволяет планировать производство на основе долгосрочных договоров и соглашений; оптимизировать сырьевые потоки и логистику Повышает доступность государственной маркетинговой, технической помощи	Требуются проведение совместных переговоров с объединениями сельхозпроизводителей, выработка общих стратегий и планирование Сохраняется необходимость преодолеть ведомственную разобщенность в сфере переработки и сельского хозяйства, которая не позволяет обеспечить эффективное управление сырьевыми зонами
Краткосрочные договоры	Поставки сырья организованы на основе краткосрочных договоров с сельхозпроизводителями, включая хозяйства населения	Возможность сельхозпроизводителей адаптировать производство к конъюнктуре рынка Использование альтернативных каналов сбыта с более высокой краткосрочной доходностью, в том числе продажу сырьевого товара на бирже	Стремление каждого участника обеспечить максимальную доходность без учета народнохозяйственной эффективности подкомплекса Высокие риски снижения конкурентоспособности конечной продукции
Сельскохозяйственные подразделения предприятий промышленности	Сельскохозяйственные подразделения поставляют сырье в соответствии с потребностью переработки и задачами производственной программы перерабатывающего предприятия	Обеспечение комплексной переработки сельскохозяйственного сырья и высокой ресурсоэффективности Возможность развивать сырьевую базу с учетом специализированных потребностей переработки, включая органическое сырье и ингредиенты	Характеризуется недостаточным уровнем концентрации ресурсов, ограниченными возможностями инновационного развития Остаются ограниченными возможности развития специализированной логистики

Источник: авторская разработка.

Нами определены общие критерии формирования сырьевых зон предприятий по переработке сельскохозяйственного сырья, включающие:

- обеспечение потребности в сельскохозяйственном сырье исходя из оптимальной загрузки производственных мощностей, сезонности его поставок и достижения целевых критериев продовольственной безопасности;
- оптимизация объемов, сроков, ассортимента и повышение качества сельскохозяйственного сырья, поставляемого на переработку;
- снижение транспортно-заготовительных затрат, а также минимизация потерь сельскохозяйственного сырья и недопущение потери его качества;
- повышение качества и конкурентоспособности конечной продукции, наращивание добавленной стоимости в рамках продуктовой цепочки;
- формирование устойчивых и взаимовыгодных отношений между сельскохозяйственными производителями и перерабатывающими предприятиями на региональном и межрегиональном уровнях.

На их основе с учетом проведенного анализа специфики функционирования разработаны специальные критерии формирования устойчивых и высокоэффективных сырьевых зон продуктовых подкомплексов. В частности, исходя из основных задач свеклосахарного подкомплекса по повышению устойчивости в условиях неблагоприятной конъюнктуры, выявлению и реализации резервов снижения себестоимости по всей технологической цепочке, в качестве критериев сырьевой зоны предлагается использовать сравнительную эффективность производства свеклы по урожайности, себестоимости и сахаристости, достижение планового валового сбора, повышение плотности посевов свеклы в рамках оптимального радиуса доставки.

Развитие сырьевых зон молочно- и мясопродуктового подкомплексов предусматривает выход на экспортные рынки с продукцией высокой добавленной стоимости; формирование эффективных региональных производственно-сбытовых цепочек; повышение рентабельности продаж готовой продукции. В связи с этим основ-

ными критериями формирования сырьевых зон этих подкомплексов должны стать: сравнительная эффективность производства молока и скота по продуктивности, себестоимости и плотности поголовья; наличие устойчивой кормовой базы; продуктивность животных и достижение их биологического потенциала.

Ключевые задачи развития плодоовощного подкомплекса включают: обеспечение потребности консервной промышленности в сырье высокого качества, снижение импортной составляющей в затратах; улучшение товарности плодоовощного сырья и минимизация потерь; создание сырьевой базы для производства органических пищевых продуктов, в том числе детского питания. В качестве критериев формирования сырьевой зоны целесообразно использовать сравнительную эффективность производства плодоовощного сырья по урожайности, себестоимости и устойчивости производства; ассортимент и качество местного сырья и др.

С учетом критериев эффективности и специфики подкомплексов устанавливаются принципы размещения сырьевых зон, важнейшие из которых:

- рациональное сочетание сырьевых зон с другими подсистемами АПК в регионе;
- эффективное использование ресурсного потенциала территории, предусматривающее размещение сырьевых зон с учетом наличия и качества земельных и трудовых ресурсов, а также их рационального использования;
- оптимальное географическое расположение относительно потребителей сельскохозяйственного сырья и объектов транспортно-логистической инфраструктуры (логистическое обоснование маршрутов и расположение пунктов хранения);
- экономически обоснованная специализация сельскохозяйственного производства с учетом потребностей сырьевой зоны, обеспечивающая рост производительности труда, объемов производства сырья и др.

С учетом изложенного выше предлагаемый организационно-экономический механизм устойчивого функционирования сырьевой зоны может быть представлен в следующем виде (см. рисунок).



Рис. Организационно-экономический механизм устойчивого функционирования сырьевой зоны.

Источник: авторская разработка по результатам собственных исследований.

* * *

На основе исследований, проведенных в целях совершенствования организационно-экономического механизма хозяйствования в аграрной отрасли как важнейшего условия повышения устойчивости развития агропромышленного производства, получены следующие научные результаты.

Обоснованы концептуальные положения по совершенствованию ценообразования, кредитования, налогообложения и государственной поддержки (макроуровень), которые учитывают особенности сельскохозяйственного производства и соответствуют требованиям рыночной системы хозяйствования. На микроуровне в качестве определяющего фактора повышения устойчивости агропромышленного производства выделено формирование рациональных сырьевых зон предприятий перерабатывающей промышленности (микроуровень). Установлено, что там, где созданы в соответствии с потребностями перерабатывающих предприятий сырьевые зоны, как правило, достигается высокая эффективность агропромышленного производства. Примером могут служить сахарные заводы, которые для успешного выполнения своих задач постоянно применяют стимулирующие меры и механизмы по производству продукции в сельскохозяйственных организациях и тем самым укрепляют свои сырьевые зоны. Подобный подход целесообразно использовать и в других продуктовых подкомплексах.

Разработаны принципы формирования устойчивых сырьевых зон перерабатывающей промышленности. Выбор модели ее построения целесообразно осуществлять с учетом максимальной реализации интересов участников, роста добавленной стоимости и повышения конкурентоспособности конечной продукции.

Обоснована система критериев формирования сырьевых зон, в том числе: оптимальная загрузка производственных мощностей; снижение транспортно-заготовительных затрат; минимизация потерь сырья и сохранение его качества; внедрение современных ресурсосберегающих и экоэффективных технологий; повышение конкурентоспособности конечной продукции и др.

В качестве экономического инструментария развития сырьевых зон предлагается использовать: планирование основных параметров производства, обоснование закупочных цен на основе оптимальной себестоимости, аудит технологии и организации производства, инвестирование и финансирование производства сырья и инфраструктуры, которые позволяют повысить эффективность управления продуктовыми подкомплексами, выявить и реализовать резервы повышения конкурентоспособности конечной продукции.

ЛИТЕРАТУРА

Бельский В.И. 2017. Вопросы развития сельского хозяйства Беларуси в контексте тенденций трансграничного рынка агропродовольственной продукции. *Весці Нацыянальнай акадэміі навук Беларусі*. Серия аграрных навук. №1. С. 32–41.

Бельский В.И. 2018. *Экономический механизм государственного регулирования сельскохозяйственного производства: теория, методология, практика*. Минск: Институт системных исследований в АПК НАН Беларуси. 265 с.

Гануш Г., Белявская С. 2013. Механизм формирования сырьевых зон предприятий по переработке овощей, плодов и ягод. *Аграрная экономика*. №5. С. 31–35.

Гануш Г.И. 2018. *Экономика адаптивных систем хозяйствования в АПК Беларуси. Теория, методология, практика*. Минск: Национальная академия наук Беларуси. Беларуская навука. 186 с.

Гусаков В.Г., Пилипук А.В. 2018. *Конкурентоустойчивое развитие производства продуктов здорового питания на предприятиях пищевой промышленности Беларуси*. Минск: Национальная академия наук Беларуси. Беларуская навука. 367 с.

Гусаков В.Г. 2020. *Факторы и методы эффективного хозяйствования*. Минск: Национальная академия наук Беларуси. Беларуская навука. 56 с.

Запольский М.И. 2015. Научные основы интеграционных процессов в АПК Беларуси. *Весці Нацыянальнай акадэміі навук Беларусі*. Серия аграрных навук. №2. С. 30–35.

Казакевич И. А., Шабуня Л. В. 2018. Механизм страхования в сельском хозяйстве Республики Беларусь как финансовый инструмент обеспечения его устойчивого развития. *Весці Нацыянальнай акадэміі навук Беларусі*. Серия аграрных навук. Т. 56. №2. С. 151–163.

Киреенко Н. В. 2016. Интегрированный биржевой товарный рынок сельскохозяйственной про-

дукции Евразийского экономического союза: принципы, механизмы и направления формирования. *Весці Нацыянальнай акадэміі навук Беларусі*. Серыя аграрных навук. №3. С. 26–33.

Пилипук А.В. 2018. *Конкурентоспособность предприятий пищевой промышленности Беларуси в условиях построения Евразийского экономического союза (под ред. В. Г. Гусакова)*. Минск: Институт системных исследований в АПК НАН Беларуси. 237 с.

Пилипук А.В., Колеснёв И.В. 2019. Методика оценки кластерного потенциала экспортноориентированных предприятий пищевой промышленности Республики Беларусь. *Весці Нацыянальнай акадэміі навук Беларусі*. Серыя аграрных навук. Т.57, №4. С. 406–417.

Пилипук А.В., Кондратенко С.А. 2020. Современные аспекты и механизмы обеспечения устойчивого стратегического развития отраслей пищевой и перерабатывающей промышленности в мире и в Республике Беларусь. *Белорусский экономический журнал*. №2. С. 79–95.

Шпак А.П., Киреенко Н.В., Кондратенко С.А. 2017. Стратегия и механизмы обеспечения национальной продовольственной безопасности Рес-

публики Беларусь. *Весці Нацыянальнай акадэміі навук Беларусі*. Серыя аграрных навук. №3. С. 21–36.

Agricultural cooperative statistics. 2016. USDA. URL: https://www.rd.usda.gov/files/publications/SR80_CooperativeStatistics2016.pdf.

Agricultural Outlook 2017–2026. 2017. OECD. URL: http://dx.doi.org/10.1787/agr_outlook-2017-en.

EU Agricultural outlook for the agricultural markets and income 2017–2030. 2017. European Commission. URL: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/food-farming-fisheries/farming/documents/agricultural-outlook-2017-30_en.pdf.

Financing the Common Agricultural Policy. 2018. European Commission. URL: https://ec.europa.eu/agriculture/cap-funding_en.

Witzke P. [et al.]. 2018. *Regional Economic Analysis of Milk Quota Reform in the EU*. URL: <http://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC53116/jrc53116.pdf>.

Статья поступила 20.07.2020 г.



СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ КООПЕРАТИВНО-ИНТЕГРИРОВАННЫХ СТРУКТУР В АПК БЕЛАРУСИ

Новак А.М.

Учитывая недолгую историю развития интегрированных агропромышленных структур в Беларуси и нерешенность многих проблем интеграционного плана, повышение их эффективности в первую очередь требует совершенствования функционирования действующих кооперативно-интегрированных структур, а также создания новых организационно-правовых форм хозяйствования.

Продовольствие многообразно, и закрепить широкий ассортимент в одной организации невозможно. Достичь этого можно постепенно, посредством диверсификации производства, а первоначально лучше идти путем создания специализированных продуктовых компаний, в рамках которых вертикальные и горизонтальные кооперативно-интеграционные связи выстраиваются по одному или небольшому числу продуктов. В связи с этим возникает необходимость рассмотреть ряд научных рекомендаций по практической организации подобных объединений.

Прежде всего *важен фактор лидера-организатора* (предпринимателя) компании. Сегодня в мире однозначно признается главенство данного фактора при генерировании идеи и ее реализации – от проекта организации до отработки всех необходимых механизмов ее эффективного и устойчивого функционирования. Самым беспроблемным является вариант, когда идея создания кооперативно-интеграционной структуры принадлежит самому лидеру, способному решать насущные организационные и производственные задачи.

Вместе с тем упомянутый фактор является одним из менее развитых в практике агропромышленного комплекса Беларуси, поэтому процессы кооперации и интеграции в АПК пока идут слабо. Лидеру необходимо иметь не только богатый и позитивный опыт по организа-

ции сельскохозяйственного производства, но и глубокие, разносторонние знания рыночной экономики, а также соответствующие личностные качества – активность, деловитость, предприимчивость. В стране подготовка управленцев этой категории пока не налажена. Существует обучение узкоотраслевых специалистов (агрономов, зоотехников и др.), знания и опыт которых слабо согласуются с предпринимательством. Следовательно, основным условием представляется организация профессиональной подготовки перспективных кадров-предпринимателей, и прежде всего в ведущих зарубежных бизнес-центрах, как это делают другие страны, активно осваивающие рыночные отношения.

Целевая подготовка дает возможность заказчикам кадров осуществлять отбор молодежи для обучения, непосредственно самим участвовать в подготовке специалистов для собственных нужд с учетом задач и перспектив развития производства путем проведения на своей базе производственной и преддипломной практики, орга-

ОБ АВТОРЕ



НОВАК

Александр Мечиславович
(Alexander1Novak@yandex.by),
старший научный сотрудник
НИЭИ Министерства экономики
Республики Беларусь
(г. Минск, Беларусь).

Сфера научных интересов:
состояние, проблемы и
перспективы развития
аграрного производства.

низации обучения будущих специалистов по дополнительным программам с учетом проблематики и специализации хозяйств, а для будущего специалиста – возможность получения дифференцированной доплаты к стипендии в зависимости от успеваемости; получение дополнительной подготовки по узкой специализации, исходя из потребности хозяйства; прохождение учебной, технологической и производственной практики в организации, куда он придет работать после окончания вуза.

Важно, чтобы каждый абитуриент понимал, что полученная им специальность сельскохозяйственного профиля и его работа будут не менее престижны, чем в других отраслях. И государство должно стараться предоставить работникам (в первую очередь выпускникам аграрных учреждений образования) ряд гарантий, направленных на повышение материального уровня аграриев и решение их социальных вопросов (Гусаков, 2011. 67 с.).

Вторым условием мы считаем свободу и самостоятельность лидеров-организаторов и кооперативно-интеграционных объединений. Организация и функционирование компаний должны регулироваться исключительно действующим законодательством, рыночными отношениями, частными интересами и задачами.

Экономическая свобода – это коренной фактор эффективности и конкурентоспособности. При наличии достаточной степени свободы бизнес и предпринимательство развиваются по естественным законам рыночной экономики, при административных ограничениях бизнес постоянно наталкивается на преграды, запреты и не может по-настоящему проявлять свою эффективность. С учетом этого с самого начала реализации идеи о создании кооперативно-интеграционных объединений их лидеры и участники должны иметь полные права самостоятельного выбора исходных моделей, принятия регулирующих механизмов, реализации замыслов по налаживанию согласованной работы всей инфраструктуры.

Третье условие – переход от государственной собственности к частной. Известно, что эффективность предприятий и компаний, основанных исключительно на государственной соб-

ственности, недостаточна. Для полной реализации экономического потенциала кооперативно-интеграционных объединений необходимы также полные права частной собственности. Недостаточно иметь права частной собственности только на произведенный продукт или получаемый доход от трудовой деятельности. Для полноты экономической свободы и самостоятельности необходимы права частной собственности на средства производства и материальное имущество. При их отсутствии подлинный собственник всегда может продиктовать условия их использования, ограничивая тем самым степень рыночной свободы непосредственных товаропроизводителей.

Однако для эффективного использования частная собственность должна быть заработана, создана трудом или сформирована в процессе предпринимательской деятельности. Нельзя обесценивать собственность и предоставлять ее в бесплатное и безвозмездное пользование. Ценится только то, что заработано. Поэтому государственная собственность (материальное имущество) если и должна предоставляться на первых порах предпринимателю или трудовому коллективу в пользование, то в дальнейшем ее необходимо постепенно компенсировать на основе получаемых доходов. В целом частная собственность должна создаваться за счет доходов и прибыли от предпринимательской деятельности. В этом, по нашему убеждению, состоит основной смысл бизнеса и предпринимательства – осуществлять расширенное воспроизводство на базе самокупаемости и самофинансирования.

Предприниматели и товаропроизводители, используя преимущества частной собственности, самостоятельно преодолевают трудности рыночной конъюнктуры, а преследуя свои частные экономические интересы, наиболее полно удовлетворяют разнообразные предпочтения потребителей и целевые установки государства.

Четвертое условие: каждое перерабатывающее предприятие в стране должно иметь свою сырьевую зону для обеспечения потребности в основных сырьевых ресурсах, производимых в регионе. Таких кооперативно-интеграционных

объединений должно быть столько, сколько имеется в наличии предприятий переработки. Их размеры (состав предприятий-участников, объемы производства и сбыта) определяются различными мощностями по переработке сырья.

Прежде чем назвать следующее, *пятое условие* совершенствования и создания корпоративно-интегрированных структур, уместно отметить, что в стране почти не предпринимаются действенные усилия по выходу на второй уровень кооперации и интеграции (республиканский) и третий (международный). А без этого, сколь бы эффективно ни работали местные объединения, первый уровень не сможет обеспечить успешное продвижение отечественной продукции на иностранные рынки, закрепления на них и интеграции в мировую продовольственную систему. Разрозненные предприятия будут по-прежнему конкурировать между собой не только на внутреннем, но и на внешнем рынке, ослаблять свои возможности, сбивать цены, а это только на руку мощным международным компаниям.

Во избежание этого все экономически развитые зарубежные страны стремятся создать мощные единые государственные и, что особенно важно, международные транснациональные кооперативно-интеграционные структуры, или так называемые транснациональные компании и корпорации, способные не только отстаивать свои интересы в мировой рыночной торговле, но и задавать позиции на мировых рынках с использованием признанных брендов и торговых марок. Беларуси также следует идти по пути создания мощных республиканских и транснациональных компаний и корпораций с привлечением зарубежного капитала, ноу-хау, знаний, технологий, маркетинга, кадров. Важно не упустить шанс, включиться в международное разделение труда, в процессы мировой интеграции, чтобы не остаться в проигрыше, хотя при этом не исключается вероятность того, что придется поступиться некоторыми возможностями беспрепятственного государственного регулирования. В условиях международной кооперации и интеграции действуют международные правовые нормы (ВТО, Евросоюза и др.) и соответствующие им экономические рычаги регулирования и стимулирования. Национальные регулятивные ме-

ханизмы в этом случае подчиняются международным. Однако экономической выгоды от международной кооперации и интеграции намного больше, чем от внутренней: национальное производство становится неотъемлемой частью мирового, существует устойчивый сбыт, формируются стабильные доходы, обеспечивается быстрое обновление производства, государство получает дивиденды в виде платежей в бюджет от доходов компаний, стабильной занятости населения, высокой заработной платы.

В период формирования мировой торговли только мощные товаропроизводители и поставщики, имеющие развитую и разветвленную инфраструктуру в сфере переработки, получения высококачественной продукции, ее транспортировки, хранения и рыночного продвижения, включая маркетинг, предпродажное и постпродажное обслуживание, могут выдержать международную конкуренцию и остаться в выигрыше. При этом важно не только произвести высокоценную и безопасную продукцию, но и выгодно ее продать. Еще более важно иметь устойчивые долгосрочные каналы сбыта, способные обеспечить стабильные доходы.

Республиканских и транснациональных продуктовых корпораций и компаний в стране должно быть немного – по одной на каждую основную отрасль (продукт). В связи с этим все многочисленные низовые кооперативно-интеграционные объединения должны быть включены (добровольно войти) по вертикали в сквозные структуры по продуктовому принципу республиканского и международного уровней. Тем самым будут созданы единые сквозные компании и корпорации с выверенной национальной аграрной политикой, способной реализовать единый экономический интерес.

Шестое условие: для эффективной работы любой компании необходимы действенные механизмы мотивации, стимулирования труда и производства. Низкая фиксированная заработная плата не может стимулировать высокопроизводительный труд. Вообще, заработная плата, не увязанная с результатами производства, является весьма слабым мотиватором предпринимательской деятельности. Она больше подходит для

наемного персонала с фиксированными исполнительными функциями, которому не присуще творчество.

Седьмое. Необходимо учитывать еще одно важное обстоятельство. При создании и функционировании продуктовых кооперативно-интеграционных компаний и фирм следует четко соблюдать завершенность технологической цепочки продвижения продукции – от сельскохозяйственного сырья до готовых товаров. Безусловно, в каждом конкретном случае это будет своя технологическая цепочка. Например, на низовом уровне при создании объединения в составе животноводческого комплекса и сырьевой зоны в лице сельскохозяйственных предприятий-производителей кормов и интеграционных структур в АПК и в ходе их дальнейшего функционирования конечной продукцией может быть живой скот для реализации на переработку; при создании объединения во главе с перерабатывающим предприятием конечной продукцией являются продовольственные товары как первичной, так и глубокой переработки; при образовании фирмы, где интегратором выступает пищевое предприятие, конечным товаром станет готовое качественное продовольствие с высокой добавленной стоимостью.

Несмотря на многообразие возможных кооперативно-интеграционных структур, важно стремиться к созданию такой технологической цепочки, в которой продукция имела бы наиболее высокую степень законченности – доработки, переработки, подготовки к реализации, обеспечения качества и безопасности. Именно завершенность технологии от сырья до готового продовольствия (товаров) под рыночный разнообразный потребительский спрос позволяет получить максимальную добавленную стоимость. Примером в данном случае может служить отрасль льноводства.

Так, непосредственно в сельскохозяйственных организациях (на начальном этапе цепочки) формируются лишь основные затраты на стадии выращивания сырья при весьма длительном периоде производства, но почти не образуется добавленная стоимость, позволяющая иметь прибыль для расширенного воспроизводства. На вто-

ром этапе цепочки на уровне льнозаводов по переработке тресты в льноволокно также формируются основные затраты и не образуется достаточная прибыль, хотя период производства здесь уже намного короче. На третьем этапе переработки льноволокна в первичные льняные изделия (например, полотно) прибыль начинает формироваться, но база возмещения всех основных и накладных расходов трех предыдущих этапов в суммарном исчислении еще не создается. И только при продолжении технологической стадии до глубокой и многоассортиментной переработки, получения высококачественных изделий, включая стадии пошива готовых изделий и фирменной торговли товарами на внутреннем рынке и за рубежом, формируется высокая добавленная стоимость. Следовательно, создавать сквозную льняную компанию в стране нужно, начиная с предприятий пошива готовых изделий и торговли и заканчивая сельскохозяйственными предприятиями – производителями исходного сырья, а не наоборот, как предлагают некоторые специалисты, считающие, что организация начинается с сельскохозяйственных предприятий (по данной схеме не может быть эффективным подобное объединение, не представляется возможной и высокая добавленная стоимость). В таком случае созданная на заключительной стадии технологической цепочки, а именно в процессе рыночного сбыта и торговли высококачественными изделиями дополнительная прибыль станет впоследствии равномерно распределяться на все предыдущие стадии цепочки, благодаря чему весь интеграционный комплекс получит возможность работать на базе самоокупаемости и самофинансирования практически без дотаций государства.

В настоящее время такой цепочки нет. Различные технологические звенья разобщены, не срабатывают по данному сценарию, включая самую последнюю доходоформирующую стадию. Причем конечный ассортимент товаров далек от идеального (того, что крайне необходимо и достигнуто в мире). Отсюда отрасль в целом в стране является убыточной и сильнодотационной со стороны государства, хотя это вполне исправимо, если следовать объективным экономическим правилам организации и учитывать особеннос-

ти функционирования технологических схем и товарных потоков.

Восьмое. Основная прибыль, как известно, формируется в сфере торговли и сбыта продукции, поэтому любое продуктивное объединение следует формировать со стадии рыночной торговли. Чем выше качество и готовность конечной продукции, тем больше дополнительная прибыль для комплексного развития всей продуктовой технологической системы.

Проводимый по теме формирования и функционирования кооперативно-интеграционных структур анализ исследований указывает на одну из основных проблем подобных объединений, в частности, холдингового типа, отличающих их от организаций, созданных на основе кооперации и интеграции. Речь идет о системе налогообложения.

В соответствии с Налоговым кодексом Республики Беларусь сельскохозяйственные организации в Беларуси могут пользоваться особым режимом налогообложения. Главной его особенностью является уплата единого налога, который составляет 1% от валовой выручки и заменяет большинство видов налоговых платежей, за исключением акцизов, НДС, налога на доходы в виде дивидендов и приравненных к ним доходов, а также обязательных страховых взносов в Фонд социальной защиты населения. Основным условием перехода на данный режим выступает наличие у товаропроизводителя выручки от реализации продукции растениеводства (кроме цветов и декоративных растений), животноводства (кроме пушного звероводства), рыбоводства и пчеловодства, размер которой должен превышать 50% совокупной выручки за предыдущий финансовый год. Вместе с тем если предприятие уплачивает налоги по особому режиму, оно имеет право применять его и в отношении подсобных производств и промыслов, т.е. при производстве продукции переработки и ее реализации.

В кооперативно-интеграционных структурах холдингового типа каждый участник холдинга самостоятельно уплачивает все налоги (за исключением случаев, когда резидент признан постоянным представительством нерезидента в целях налогообложения и других случаев, предусмотренных налоговым законодательством). Во многих правовых системах предпринимательское

объединение может вести консолидированный бухгалтерский учет и соответственно консолидированно уплачивать налоги. Однако в отличие от указанного выше подхода, который позволяет в определенной ситуации «экономить на налогах», белорусский законодатель применительно именно к холдингам не рассматривает их в качестве особого субъекта налоговых отношений. Каждый из участников холдинга является самостоятельным налогоплательщиком, следовательно, объединение в холдинг ничего не дает для налоговых отношений.

Таким образом, наиболее важным аспектом, касающимся законодательной базы агропромышленной кооперации и интеграции, является отсутствие норм, регулирующих порядок налогообложения совместной деятельности участников агропромышленных объединений по производству, переработке и реализации продукции. Для всех участников представляется целесообразным осуществлять налогообложение в порядке и условиях, предусмотренных законодательством для сельскохозяйственных организаций. Распределение дохода от совместной деятельности между участниками объединения может производиться до уплаты налогов и платежей в бюджет из прибыли, а расчеты с бюджетом по платежам и налогам участники могли бы проводить самостоятельно.

Установленный для предприятий АПК налоговый режим имеет выраженный преференциальный характер, что соответствует объективным особенностям отечественного аграрного производства – низкой в сравнении с иными отраслями экономики доходности вложений, высокой социальной значимости сельхозпродукции, многофункциональности агробизнеса.

Отдельные налоговые преференции распространяются и на сферу переработки продукции сельского хозяйства. В частности, для социально значимых продовольственных товаров применяются сниженные на 50% ставки налога на добавленную стоимость.

Улучшению финансовых перспектив, прежде всего переработчиков сельскохозяйственного сырья, будет способствовать, на наш взгляд, использование следующих рекомендаций. Например, если при закладке сырья используется менее 50% высококачественного мяса, то применяется

преференциальная ставка косвенного налога. Такой подход к формированию и применению норм налогового регулирования (в частности, при определении основного вида деятельности и соответствующего налогового статуса) представляется более рациональным.

Неоправданной принято считать дифференциацию ставок НДС на различные продукты питания однотипного ассортимента, поскольку их цены существенно влияют на предпочтения покупателей с невысоким материальным достатком. Реальные слагаемые цены последними, как правило, не анализируются, а высокая стоимость товаров из премиального сегмента становится индикатором лучшего качества последних. При этом высококачественные изделия, стоящие дешевле из-за применения сниженной ставки НДС, автоматически воспринимаются как второсортные. Несомненно, данная практика наносит рынку ущерб, так как покупатели ориентируются на более дорогостоящие продукты питания.

Применение различных ставок НДС – одна из причин, обуславливающих искажения рынка и методологические сложности, возникающие в процессе дифференциации продуктов питания. Предприятия, выпускающие однородную продукцию из определенного сельскохозяйственного сырья (молока, мяса), облагаемую по разным ставкам, вынуждены нести существенные затраты при организации налогового учета.

В связи с этим целесообразно до минимума сократить количество сельскохозяйственных товаров, облагаемых по полной ставке. В отношении всех продуктов питания, включая деликатесные, основным сырьем для производства которых является сельскохозяйственная продукция и рыба, должны применяться преференциальные ставки уплаты НДС. Это облегчит и удешевит налоговое администрирование (Бельский, Лаппо, 2016. 60 с.).

Согласно принятой в ЕАЭС классификации, к сельскохозяйственным относятся товары, входящие в группы с 1 по 24 ТН ВЭД ТС. Учитывая это, для снижения вероятности возникновения противоречий при назначении ставки НДС предлагается сформировать список исключений из используемого в документах ВТО и ЕАЭС перечня сельскохозяйственных товаров, для которых применяется полная ставка упомянутого косвенного налога.

Одним из вариантов развития системы налогообложения может быть применение полной ставки НДС для всех товаров. Это позволило бы избежать провалов фискальной нагрузки на отдельных этапах цепочки товародвижения, упростить администрирование. Для сохранения действующих условий государственной поддержки сельского хозяйства за счет применения низкого НДС, что при зачетной схеме приводит не только к снижению платежей, но и во многих случаях к возникновению задолженности бюджета перед сельхозпредприятиями, предлагается начисленный налог по реализации сельскохозяйственной продукции не перечислять в бюджет, а оставлять на развитие предприятий. Использование такого варианта налогообложения позволит исключить манипуляции с льготированием, повысить прозрачность налоговой системы.

Одно из противоречий, отмеченных при изучении взаимоотношений сельскохозяйственных товаропроизводителей с бюджетом, связано с недостаточной значимостью налогового механизма в вопросах стимулирования роста эффективности производства и использования земельных ресурсов.

Предпринимаемые в последнее время меры совершенствования налоговой системы имеют прогрессивный характер. Среди них следует выделить предоставленную сельхозтоваропроизводителям возможность перехода на уплату единого налога от выручки, способствовавшего существенному снижению затрат на ведение учета и отчетности.

При переходе производителей сельскохозяйственной продукции на единый налог не уплачиваются земельный налог и арендная плата за земли сельскохозяйственного назначения. Однако размер упомянутого налога, несмотря на незначительность ставки, дифференцирован в зависимости от кадастровой оценки земли, тогда как ставка единого налога фиксирована и действует в отношении сельскохозяйственных товаропроизводителей, имеющих различные экономические условия хозяйствования. Таким образом, в настоящее время при налогообложении с использованием единого налога не учтены сезонные особенности аграрного производства. В определенной степени данный недостаток компенсируется при определении величины бюджетных ассигнований для сельского хозяйства, но этого недостаточно. В связи с

этим целесообразно рассмотреть возможность дифференциации единого налога либо вернуться к взиманию земельного налога, что стимулировало бы хозяйства осуществлять более тщательный контроль за находящимися в их распоряжении землями (Бельский, Лаппо, 2016. 60 с.).

Решение проблем, связанных с интеграцией предприятий без образования юридического лица, призвано способствовать установлению порядка, при котором доходы от совместной деятельности будут распределяться между ее участниками и лишь затем облагаться налогами исходя из предусмотренных законодательством ставок и льгот. Это позволит исключить двойное налогообложение и сохранить в полном объеме преференции сельскохозяйственных товаропроизводителей.

Существует противоречие, связанное с применением нулевой ставки НДС при вывозе товаров в страны Евразийского экономического союза. В соответствии с Договором о ЕАЭС от 29 мая 2014 г., при вывозе товаров в иное входящее в данное объединение государство уплата косвенных налогов осуществляется по стране назначения. Обоснованность применения нулевой ставки НДС экспортером подтверждается путем обязательного предоставления заявления о ввозе товаров и уплате косвенных налогов с отметкой налогового органа страны-импортера.

В обстановке экономической стабильности и при наличии устойчивых связей применяемые подходы не вызвали существенных нареканий. Однако в настоящее время хозяйствующие субъекты вынуждены вести поиск новых контрагентов, надежность которых не всегда соответствует ожиданиям. В существующих условиях механизм администрирования уплаты НДС нельзя считать оптимальным, так как ключевая роль в обеспечении порядка отводится импортерам, а финансовые потери в случае их недобросовестности несут экспортеры.

В сложившихся экономических условиях необходимо принимать все возможные меры для стимулирования экспорта. Поскольку среди входящих в Евразийский экономический союз государств Беларусь наиболее заинтересована в развитии взаимной торговли, именно нашей стране целесообразно инициировать принятие решений, направленных на упрощение порядка подтверждения ну-

левой ставки НДС при вывозе товаров в страны ЕАЭС. Укажем, что дальнейшее совершенствование системы взимания налога на добавленную стоимость (в том числе с применением информационных технологий) предусмотрено упомянутым ранее Договором о Евразийском экономическом союзе (Бельский, Лаппо, 2016).

Реализация предложенных мер по совершенствованию налогового механизма позволит снизить издержки соответствующего администрирования, повысить эффективность использования земельных ресурсов, будет способствовать формированию сбалансированных цен на продовольствие, а в конечном счете – улучшению экономического климата в АПК.

Согласно результатам проведенного исследования, и кооперативно-интегрированные структуры, и сельскохозяйственные предприятия АПК Беларуси испытывают сегодня недостаток средств для ведения основного производства. Еще одной основной проблемой функционирования холдингов, помимо системы налогообложения, является высокая долговая нагрузка. Кроме того, участники холдинга ограничены в установлении целей, на реализацию которых можно направить средства, выделенные из централизованного фонда.

В итоге наблюдается рост объемов имеющейся кредиторской задолженности. Это обусловлено тем, что реализуемые Правительством в стране мероприятия в области АПК направлены на техническое оснащение, на эти цели привлекаются не только бюджетные средства, но и кредиты банков. По данным исследований, в АПК страны наблюдается рост просроченной задолженности, что связано с тяжелым финансовым состоянием сельскохозяйственных организаций и низкой дисциплиной расчетов. Развитие во многом тормозят дорогие кредиты, которые привлекались в целях технико-технологического перевооружения организаций.

Анализ международного опыта, а также системы кредитования агропромышленного комплекса в Республике Беларусь позволил разработать предложения по снижению долговых обязательств предприятий АПК Беларуси.

Главным направлением снижения долговой нагрузки является установление пониженной процентной ставки по кредитам и займам для сельского хозяйства. Мировая практика показывает, что

во всем мире и прежде всего в развитых странах сельхозпроизводители усиленно поддерживаются государством, банками, общественными организациями. Оптимальным драйвером развития АПК является предоставление коммерческими банками кредитов по низким процентным ставкам. Например, заслуживает внимания пример соседней России, где по краткосрочным и долгосрочным кредитам, привлеченным с 01.01.2017 г., предусмотрен льготный порядок кредитования приоритетных направлений, по которому ставка может быть от 1 до 5% годовых по рублевым кредитам. При этом государство предоставляет субсидии банкам в размере действующей ключевой ставки. Направления поддержки АПК в рамках «Единой субсидии» определяются регионами в зависимости от целевых показателей, поставленных перед регионами. Перспектива выплаты субсидий по краткосрочным кредитам в рамках «Единой субсидии», взятым по старым правилам, зависит от решения регионов. Объем финансирования в рамках льготного кредитования не обеспечивает потребность компаний АПК РФ в полном объеме. Все кредиты сверх лимита выдаются по коммерческим ставкам.

Необходимо отметить, что инвестиции, направленные в сельское хозяйство, идут на развитие села: строительство дорог, жилых домов, комбинатов бытового обслуживания, на закупку отечественных автомобилей, тракторов, сельскохозяйственной техники, минеральных удобрений. Таким образом, направляя финансовые ресурсы в сельское хозяйство, банки способствуют развитию производственного и социально-бытового секторов экономики, обеспечивая занятость сельского населения, рост доходов работников сельского хозяйства.

В целях повышения эффективности сферы инвестиционного кредитования сельского хозяйства и недопущения роста кредиторской задолженности в дальнейшем для Республики Беларусь представляется необходимым:

- осуществление кредитования инвестиций хозяйствующих субъектов на рыночной конкурсной основе с учетом минимизации кредитного риска и ускорения окупаемости инвестиционных проектов;
- создание системы кредитования с государственным субсидированием сельского хо-

зяйства путем увеличения доли бюджетной поддержки при образовании кредитных ресурсов для аграрного сектора экономики. Государственные субсидии следует выдавать не только на льготную кредитную ставку, но и на создание льготных кредитных средств банками, т. е. для выдачи агропромышленным организациям-заемщикам льготного кредита, частично возмещаемого за счет бюджетных средств;

- увеличение сроков возврата долгосрочных инвестиционных кредитов для предприятий АПК и их дифференцирование;
- выдача инвестиционных кредитов в иностранной валюте для платежеспособных субъектов хозяйствования преимущественно на валютоокупаемые проекты в рамках программ импортозамещения и развития экспорта производимой продукции;
- задействование системы, более эффективно обеспечивающей возврат наиболее рискованных долгосрочных кредитов, включая ранее выданные и не возвращенные в срок;
- развитие системы страхования кредитных рисков крупных инвестиционных проектов с организацией межбанковского страхового фонда банковских кредитов;
- проведение реструктуризации задолженности по ранее выданным долгосрочным кредитам предприятиям АПК, создание механизма продажи сомнительных и безнадежных долгов, упрощение процедуры реализации имущественных прав кредиторов, проведение санации неплатежеспособных организаций-должников.

В целях улучшения финансово-экономического состояния для кооперативно-интегрированных объединений, независимо от организационно-правовой формы, рекомендуется осуществить однократную передачу управляющей компании интегрированной структуры с дочерними компаниями кредиторской задолженности, в том числе просроченной, в полном объеме или частично.

Рекомендовать банкам, юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, являющимся контрагентами дочерних компаний интегрированных структур, в том числе лизинговым организациям на основании ходатайств управляющих ком-

паний предоставлять по результатам оценки их бизнес-планов развития на срок до 15 лет отсрочку (рассрочку) возврата (погашения) всей или части задолженности по основной сумме долга, в том числе просроченной, реструктуризированной, и рассрочку по уплате просроченной задолженности по процентам. При этом необходимо предусмотреть солидарную ответственность перед контрагентами управляющей и дочерних компаний кооперативно-интегрированных структур.

Государственным органам следует предусмотреть компенсацию потерь (возмещение, уплата процентов) контрагентов по долговым обязательствам кооперативно-интегрированных объединений за счет средств республиканского и (или) местных бюджетов в пределах общих расходов, предусмотренных в бюджетах на эти цели.

В исследованиях отмечено увеличение не только кредиторских, но и дебиторских обязательств. Данное обстоятельство обусловлено в частности тем, что в условиях кризиса возникают риски, связанные со снижением уровня финансового благосостояния контрагентов предприятий АПК. Несвоевременная оплата либо неоплата своих обязательств контрагентами приводит к увеличению дебиторской задолженности агропромышленных предприятий, а также росту резервов по сомнительным долгам. При несвоевременном поступлении (неоплате) платежей контрагентов есть риски возникновения разрывов ликвидности, для покрытия которых необходимо привлекать дополнительное финансирование. В целях управления кредитным риском предприятиями должны проводиться мероприятия для оптимизации процедур по работе с дебиторской задолженностью, в том числе:

- оценка кредитоспособности контрагента;
- утверждение лимитов в зависимости от финансового состояния контрагента;
- применение штрафных санкций;
- ограничение поставок своей продукции в адрес неблагонадежных контрагентов.

В кооперативно-интегрированных объединениях необходимо разработать механизм, позволяющий осуществлять перевод дебиторской и кредиторской задолженности на управляющую компанию интегрированных объединений по гражданско-правовым договорам, заключенным между управляющей и

дочерними компаниями, для проведения внутри-системного зачета взаимных требований.

Реализация предложенных мер окажет существенное влияние на повышение эффективности деятельности не только кооперативно-интегрированных структур, но и всех предприятий АПК.

В агропромышленном комплексе интегрированные структуры создаются с целью ведения совместной хозяйственной деятельности, базирующейся на более рациональном использовании производственных, финансовых, трудовых ресурсов, а также согласованной научно-технической и инновационной политике. Консолидация ресурсов, взаимодействие хозяйствующих субъектов, осуществляющих различного рода деятельность, позволяет им вести совместную хозяйственную деятельность с большей эффективностью по сравнению с тем, если бы они функционировали обособленно.

Интеграционные процессы в сфере агропромышленного комплекса позволяют более эффективно использовать основные факторы производства (капитал, труд, землю, предпринимательскую деятельность) и ведут к созданию новых рабочих мест в сельскохозяйственной сфере, улучшению развития инфраструктуры сельских населенных пунктов, снижению цен на сельскохозяйственную продукцию за счет эффекта масштаба, увеличению прибыли в сельскохозяйственных организациях, более эффективному использованию финансовых ресурсов, внедрению научных разработок и новых технологий (Бондарев, 2015. С. 45–48).

Экономическая составляющая интегрированных структур не сводится только к вхождению в состав укрупненного хозяйствующего субъекта, к финансовой поддержке сельхозпроизводителей и ограничению монополии предприятий пищевой и перерабатывающей промышленности. Важным требованием является оптимизация логистической цепи от производителей сырья и готовой продукции до потребителя. Правильно организованное взаимодействие всех участников интегрированной структуры будет иметь положительный синергетический эффект в случае, когда вклад каждого будет конкретно направлен на достижение общей цели. Такого рода организация работы участников и представляет собой систему эффективного интегрального взаимодействия.

В агропромышленном комплексе созданы и функционируют 40 кооперативно-интегрированных структур, в рамках которых осуществляются производство сельскохозяйственного сырья, его переработка и сбыт конечной продукции.

Приоритетное направление развития интеграции и кооперации в АПК Беларуси отражено в постановлении Совета Министров Республики Беларусь от 11.3.2016 г. №196 (в редакции от 3.4.2017) «О Государственной программе развития аграрного бизнеса в Республике Беларусь на 2016–2020 годы и внесении изменений в постановление Совета Министров Республики Беларусь от 16 июня 2014 г. №585», акцентирующем внимание на создании и функционировании агропромышленных кооперативно-интеграционных формирований, в рамках которых осуществляется производство сельскохозяйственной продукции, переработка и сбыт продуктов питания.

Основное отличие сельскохозяйственных предприятий, созданных на принципах кооперации и интеграции, состоит в том, что важнейшей функцией этих организаций является непосредственно сельскохозяйственное производство, организованное на кооперативно-интеграционных началах. Эти предприятия состоят из производственно-обособленных и организационно самостоятельных структур и подразделений, объединенных между собой механизмами кооперации и интеграции, тесно взаимодействующих по технологическим цепочкам продвижения продукции и выполнения работ, что позволяет говорить об их единстве и целостности.

Анализ хозяйственной деятельности этой совокупности кооперативных объединений позволил выявить динамику изменения основных показателей их работы в сравнении с сельскохозяйственными организациями. Табличные данные подтверждают эффективность деятельности большинства кооперативно-интеграционных структур. Так, благодаря совместному функционированию субъектов интеграции в 2014–2018 гг. достигнут значительный рост выручки от реализации продукции, товаров, работ, услуг по кооперативно-интеграционным структурам группы не холдингового типа. Например, в ОАО «Агрокомбинат «Дзержинский»» выручка за 5 лет увеличилась в 1,8 раза, в СПК «Агрокомбинат «Снов» и в ОАО «Беловежский» – в 1,3 раза.

В отобранных для анализа кооперативно-интеграционных структурах другой группы (холдинговых структурах) данный показатель на протяжении пяти лет также имел тенденцию роста.

На протяжении пяти лет большая часть анализируемых кооперативно-интегрированных структур в целом работала прибыльно. Вместе с тем деятельность некоторых из объединений группы холдингового типа в отдельные годы была убыточной (холдинг «Могилевхлебопродукт», холдинг «Агроташсервис», ММК «Бабушкина крынка»).

Значимым для оценки общей результативности деятельности сельскохозяйственных интеграционных структур является показатель прибыли, рассчитанный на 100 га сельскохозяйственных угодий. Данный показатель свидетельствует о том, что лидером по уровню использования земли на протяжении анализируемого периода является СПК «Агрокомбинат «Снов», в котором со 100 га сельхозугодий получают 200 и более тысяч рублей чистой прибыли (табл. 1). Достижение такого результата стало возможным за счет интенсивного использования земли, высокой продуктивности скота и высокого уровня реализации готовой продукции через собственную торговую сеть.

Степень экономической эффективности использования какого-либо ресурса (материального, денежного, трудового) характеризует показатель рентабельности, причем рентабельность продаж отражает долю прибыли в общей сумме выручки, а рентабельность реализованной продукции показывает сумму прибыли, которую получает предприятие с каждого рубля проданной продукции.

За 2014–2018 гг. в целом по сельскому хозяйству показатели рентабельности реализованной продукции и рентабельности продаж не имели отрицательных значений. Намного выше показатели рентабельности у группы предприятий не холдингового типа, что указывает на эффективность использования предприятиями ресурсов, находящихся в их распоряжении. Что же касается организаций другой группы, то за исследуемый период показатели рентабельности по некоторым холдингам имели отрицательные или близкие к этому значения, и это было вызвано уменьшением объемов производства продукции, снижением производительности труда, увеличением затрат на производство (табл. 2).

Таблица 1

Чистая прибыль, убыток на 100 га сельхозугодий, тыс. руб.

Кооперативно-интегрированная структура	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
<i>В целом по сельхозорганизациям, млн руб.</i>	6,6	-0,7	2,9	9,4	7,4
ГП «Совхоз-комбинат «Заря»	180,7	-50,7	86,3	123,5	111,4
ОАО «Беловежский»	62,1	41,0	70,6	84,0	57,7
ОАО «Агрокомбинат «Дзержинский»	142,7	119,3	134,3	140,4	122,6
ОАО «СГЦ «Западный»	41,8	6,4	20,2	11,8	9,2
СПК «Агрокомбинат Снов»	277,3	195,7	208,8	245,1	202,4
Гомельоблхлебопродукт	2,6	2,4	-78,1	-34,1	7,1
Агромашсервис	3,9	1,9	-0,5	-1,9	5,5
Могилевобллен	-1,6	8,5	20,0	7,2	38,8
ММК «Бабушкина крынка»	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Могилевхлебопродукт	3,6	-7,6	-20,0	-6,2	-18,4

Источник: рассчитано по данным облисполкомов.

Таблица 2

Рентабельность реализованной продукции (работ, услуг) и рентабельность продаж в кооперативно-интегрированных структурах, %

Кооперативно-интегрированная структура	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Рентабельность реализованной продукции, товаров, работ, услуг, %					
<i>В целом по сельхозорганизациям</i>	6,5	0,6	3,1	7,7	5,4
ГП «Совхоз-комбинат «Заря»	27,6	17,3	16,8	19,8	16,9
ОАО «Беловежский»	19,6	13,2	17,9	19,7	13,1
ОАО «Агрокомбинат «Дзержинский»	19,2	13,3	14,2	12,5	13,7
ОАО «СГЦ «Западный»	8,5	1,8	2,9	3,1	4,3
СПК «Агрокомбинат Снов»	22,9	14,0	16,9	20,7	14,6
Гомельоблхлебопродукт	11	10,8	9	10,3	8,3
Агромашсервис	11,6	3,6	2,7	9,2	3
Могилевобллен	-6,5	-0,3	4,3	-0,6	8,1
ММК «Бабушкина крынка»	8,8	3,9	6,8	8,3	-1
Могилевхлебопродукт	2,3	7,5	3,2	2	0,8
Рентабельность продаж, %					
<i>В целом по сельхозорганизациям</i>	5,4	0,5	2,7	6,4	4,6
ГП «Совхоз-комбинат «Заря»	19,3	13,2	12,9	14,8	12,9
ОАО «Беловежский»	16,9	10,3	17,3	18,2	11,2
ОАО «Агрокомбинат «Дзержинский»	15,1	10,8	11,5	10,3	11,2
ОАО «СГЦ «Западный»	7,5	1,5	4,5	2,3	1,7
СПК «Агрокомбинат Снов»	16,4	11,2	13,1	15,6	11,6
Гомельоблхлебопродукт	8,9	8,8	7,3	8,2	6,7
Агромашсервис	8,8	3	2,2	7,2	2,5
Могилевобллен	-6	-0,2	3,5	-0,5	6,4
ММК «Бабушкина крынка»	7,8	3,6	6	7,2	-1
Могилевхлебопродукт	2	6,3	2,8	1,7	0,7

Источник: рассчитано по данным Национально статистического комитета, облисполкомов, а также здесь и в табл. 1 Отчета о научно-исследовательской работе; этап 1; шифр 320. Раздел 3. Исполнитель Цвирков В.В. Минск, 2019.

Обобщение результатов проведенного анализа позволяет сделать следующие выводы:

- группа крупных товарных сельскохозяйственных предприятий, созданных на базе кооперации и интеграции, показывает не только сравнительно высокий уровень отобранных для анализа финансово-экономических показателей, но и достаточно высокую их динамику по годам. Приоритетную роль при этом, наряду с другими факторами, играют кооперация и интеграция, обеспечивающие синергический эффект;
- кооперативно-интегрированные структуры холдингового типа не имеют преимуществ перед другой группой организаций. Вместе с тем необходимо отметить, что кооперативно-интеграционные объединения холдингового типа имеют весьма высокую динамику роста. Несмотря на достаточно сложные по экономическим возможностям и природно-климатическим условиям годы, данные структуры смогли обеспечить устойчивую динамику по многим анализируемым показателям.

В деятельности и первой, и второй групп организаций важное значение имеет собственная переработка производимого сырья и прода-

жа готового продовольствия, что позволяет значительно увеличить добавленную стоимость и, следовательно, выручку от реализации продукции. Создать в настоящее время современные перерабатывающие предприятия и подразделения, располагающие новейшими технологиями, способны в основном кооперативно-интеграционные организации, располагающие возможностью концентрировать ресурсы и средства на приоритетных направлениях.

ЛИТЕРАТУРА

Бельский В., Лаппо П. 2016. Налоговый механизм АПК: противоречия и пути их разрешения. *Аграрная экономика*. №7. 60 с.

Бондарев Н.С. [и др.]. 2015. К вопросу оценки целесообразности создания интегрированного формирования в аграрной отрасли региона. *Актуальные вопросы в научной работе и образовательной деятельности: материалы Международной научно-практической конференции*. Тамбов, 30 мая 2015 г. ООО «Консалтинговая компания Юком». С. 45–48.

Гусаков В. 2009. Какими быть в Беларуси кооперативно-интеграционным объединениям в АПК? *Аграрная экономика*. №10. 72 с.

Гусаков В. 2011. Условия и факторы эффективности кооперативно-интеграционных объединений. *Аграрная экономика*. №3. 67 с.

Статья поступила 9.06.2020 г.



МИРОВОЙ РЫНОК ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ: СОСТОЯНИЕ, ТЕНДЕНЦИИ, ПЕРСПЕКТИВЫ

Хмурович Л.В., Вильчицкая А.А.

Сегодня мировая индустрия автомобилей претерпевает значительные изменения, которые касаются не только выхода новых моделей с большей мощностью, скоростью или особым дизайном. В последние десятилетия стремительное развитие и совершенствование технологий, развитие инфраструктуры, а также усиление внимания к проблемам, связанным с экологией и возобновляемыми источниками энергии, создали условия для формирования отдельного рынка электромобилей, постепенно вытесняющего традиционные транспортные средства с двигателем внутреннего сгорания.

В настоящее время прикладные исследования конъюнктуры мирового рынка электромобилей проводятся аналитическими агентствами и мировыми консалтинговыми компаниями BCG, McKinsey&Company, EY, PwC и др. Их прогнозы и анализ базируются на опросах потребителей и аналитике информации компаний-производителей, поставщиков, государственных статистических ведомств.

Отдельные теоретические аспекты формирования спроса и предложения, ценообразования на мировом рынке электромобилей рассматриваются в работах таких аналитиков и экономистов, как П. Херцке, Н. Мюллер, С. Шенк, Т. Ву (Hertzke, Muller, Schenk, Wu, 2018); П. Шойфуса (Schaufuss et al., 2019). Анализ мировой практики стимулирования развития рынка электромобилей и перехода к «зеленой» мобильности представлен в трудах Н. Лютси (Lutsey, 2015) и П. Словики (Slowik, Lutsey, 2018). Оценка уровня проникновения электромобилей на рынок автомобилей в целом осуществлялась Я. Джоу, Л. Джонсоном, Х. Ванг и Х. Хао (Zhou, Wang, Nao et al., 2014). Анализ отдельных аспектов влияния технологических факторов и инноваций присутствует в работах Х. Чой (Choi, 2017).

Сегодня мировой рынок электромобилей является одним из самых быстро развивающихся и

оценивается в 2,4 млн авто. Динамика роста электромобилей в мире представлена на рис. 1.

С каждым годом появляется все больше моделей, улучшаются технические характеристики электромобилей. Тем не менее региональные показатели варьируются: одни страны близки к тому, чтобы стать лидерами тренда, другие остаются пока нейтральными. Крупнейшим рынком в 2019 г. в абсолютном выражении был Китай – продажи составили 1,2 млн электромобилей, или более половины (53%) мировых продаж. Наибольший годовой прирост продаж зафиксирован в Европе – 44% (рис. 2).

Данные тенденции обусловлены несколькими факторами. Изначально Китай смог добиться прорыва в разработке электроавто за счет реа-

ОБ АВТОРАХ



ХМУРОВИЧ
Лариса Владимировна
(khumrovich@bsu.by),
старший преподаватель
Белорусского
государственного
университета
(г. Минск, Беларусь).

Сфера научных интересов:
экономическая конъюнктура и
деловая активность,
инновационное развитие,
мировая экономика и
международные
экономические отношения.



ВИЛЬЧИЦКАЯ
Александра Андреевна
(e-mail
alexandra@pureenergy ltd.com),
бизнес-аналитик Pure Energy
Ltd. (г. Минск, Беларусь).

Сфера научных интересов:
возобновляемая энергетика,
стратегический менеджмент,
деятельность
транснациональных
компаний.

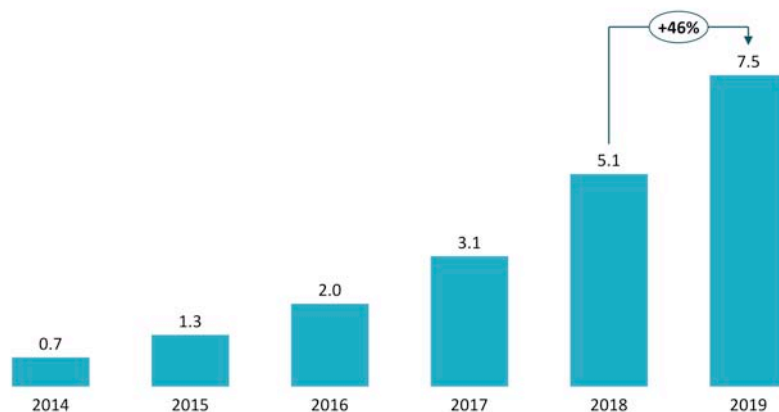


Рис. 1. Количество электромобилей в мире, млн шт. 2014–2019 гг.

Источник: авторская разработка по данным: URL: <https://www.ev-volumes.com/>.

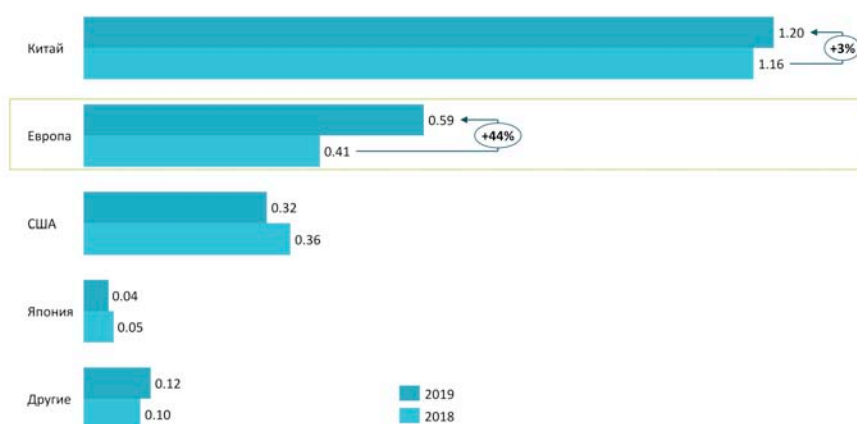


Рис. 2. Продажи электромобилей по регионам, млн шт. 2018–2019 гг.

Источник: авторская разработка по данным: URL: <https://www.ev-volumes.com/>.

лизации с 2009 г. ряда программ стимулирования производителей. За период с 2009 по 2019 г. китайское правительство выделило около 60 млрд долл. США на исследования и разработки, налоговые преференции и льготы, финансирование создания инфраструктуры и т.д.¹ Первая программа «10 городов, 1 000 электромобилей» начала развитие 10 пилотных проектов в ряде городов, число которых позже увеличилось. В дальнейшем были предложены также субсидии для компаний. Однако с 2015 г. китайское правительство плавно снижало поддержку с целью повышения конкуренции и перехода от ко-

личества к качеству. Так, в июне 2019 г. был наполовину снижен объем субсидий, а также исключено финансирование моделей с пробегом до 250 км. Эффект от введенных мер проявился незамедлительно: продажи в июле упали на 4,7% по сравнению с аналогичным периодом 2018 г.²

Стремительный рост продаж электромобилей в Европе был обусловлен ужесточением в 2018 г. требований к выбросам. Согласно действующему законодательству ЕС, производители облагаются штрафом 95 евро за грамм CO₂/км при превышении целевых показателей. При этом вопрос становится важным не столько с точки зрения

¹ Ten Cities, Thousand Vehicles: Loser-out Tournament? Middle Evaluation Will be Conducted After the Two Sessions. URL: http://www.chinabuses.com/policy/2012/0302/article_2760.html.

² Chinese EV Subsidy Elimination Could Mean Trouble for Some EV Companies. Forbes. URL: <https://www.forbes.com/sites/pikeresearch/2019/10/17/chinese-ev-subsidy-elimination-could-mean-trouble-for-some-ev-companies/#4bc442423005>.

экономики предприятия, сколько с позиции сохранения репутации и имиджа компании. В 2019 г. семь стран Евросоюза создали фонд в 3,2 млрд евро для финансирования разработок аккумуляторов в последующее десятилетие; при этом предполагалось, что компании инвестируют еще 5 млрд евро самостоятельно³.

Однако для понимания уровня внедрения технологии в стране следует учитывать долю электромобилей в общем количестве проданных автомобилей (рис. 3). Например, в Китае она составила только 5,2% в 2019 г. В мире по данному показателю лидирует Норвегия – 56% авто, проданных в стране в 2019 г., были полностью электрическими; далее следуют Исландия и Нидерланды – 24,5 и 15% соответственно.

Показатели Норвегии могли бы быть выше, так как тысячи норвежцев находятся в длинных списках ожидания, а дилерские центры пытаются импортировать достаточное количество электрических транспортных средств (почти все новые авто импортируются в страну). Кроме того, правительство планирует остановить продажи обычных автомобилей с двигателем внутреннего сгорания (ДВС) к 2025 г.

Именно активность со стороны государства является главным драйвером предложения мирового рынка электромобилей. Программы по

переходу на «зеленый» вид транспорта и ограничения допустимого уровня выбросов присутствуют не только в Китае или в европейских странах (см. таблицу).

Рассматривая основных игроков рынка, следует отметить, что среди них есть как хорошо известные традиционные производители автомобилей с ДВС: Nissan, Volkswagen, Renault, BMW, Kia, Hyundai, Ford, так и новые компании, ориентированные исключительно на рынок электромобилей: Tesla Inc., BYD, BAIC, NIO, Rivian. Только в Китае число компаний в индустрии электромобилей составляет около 400.

Абсолютным лидером рынка пока является Tesla Inc. Продажи компании в первом полугодии 2020 г. составили более 175 тыс. авто, 19% рынка (рис. 4). Второй в рейтинге стала Volkswagen Group, которая планирует и дальше наращивать линейку полностью электрических авто, намереваясь выпустить 75 моделей к 2029 г.

Примечательно, что для повышения эффективности исследований и разработок образуются стратегические альянсы. Так, в 2016 г. к партнерству Renault и Nissan присоединился еще один крупный игрок – Mitsubishi для совместной работы по развитию беспилотных технологий, интернета вещей (подключенные авто), электромобильности и сервисов.

В апреле 2020 г. BYD Company Ltd. и Toyota Motor Corporation создали совместное предприятие для осуществления НИОКР в области полноценных электромобилей (BEV), производства

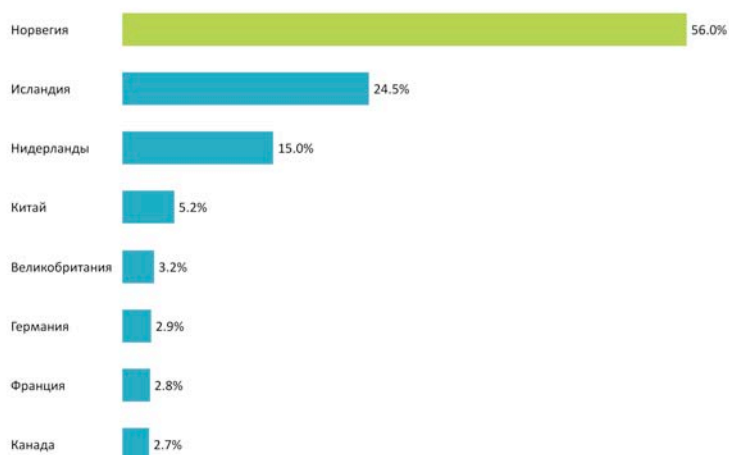


Рис. 3. Доля электромобилей от общего объема проданных авто, %, 2019 г.

Источник: авторская разработка по данным: URL: <https://www.ev-volumes.com/>.

Таблица

Программы и инициативы некоторых стран и регионов по ограничению выбросов и переходу к электромобилям

Страна	Программа	Год	Статус
Франция	Мандат на обновление автопарка местных органов власти	2025	План
Новая Зеландия	Стандарты на экологически «чистые» автомобили и скидки на них	2021	План
Индия	Стандарты выбросов Бхарат, Этап VI	2020	Действует
Европейский союз	Регулирование уровня выбросов CO ₂ легковых автомобилей после 2020 г.	2020	Действует
Китай	Политика финансового субсидирования для продвижения и применения новых энергетических транспортных средств (NEV)	2019	Действует
Великобритания	Go Ultra Low партнерство между правительством и производителями	2019	Действует
Германия	Проект ELBE (программа по развитию инфраструктуры зарядок)	2019	Действует
Канада	Развитие инфраструктуры для транспорта с нулевым уровнем выбросов	2019	Действует
Япония	EVSE поддержка в Токио (программа субсидирования для развития EV инфраструктуры)	2018	Действует

Источник: авторская разработка на основе данных: URL: <https://www.iea.org/policies/>.

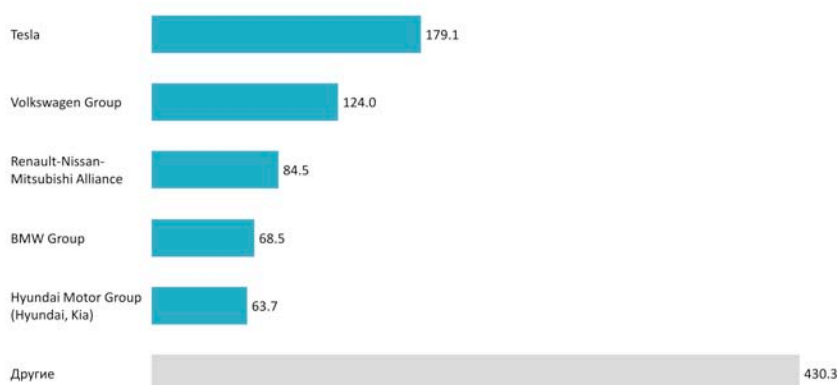


Рис. 4. Топ-5 производителей электромобилей (PHEV+BEV) по объему продаж, тыс. шт., I полугодие 2020 г.

Источник: авторская разработка по данным: URL: <https://insideevs.com/>.

комплектующих. Новая компания называется BYD Toyota EV Technology Co., Ltd. (BTET), а участие в долях – 50/50%⁴.

Последние годы можно было наблюдать оживление интереса к электромобилям со стороны потребителей. За период с 2014 по 2019 г. продажи росли со среднегодовым темпом прироста (CAGR) 50%. Постепенно в общем объеме увеличивалась доля полностью электрических авто (BEV). Так, по итогам 2019 г. было продано почти 2,3 млн электромобилей (рис. 5), из которых 73% были BEV, а остальные – гибридными (PHEV).

⁴ Thomson Reuters Eikon. URL: <https://eikon.thomsonreuters.com/index.html>.

При этом уровень «проникновения», т.е. доля электромобилей в общем числе проданных автомобилей, также постоянно растет. В 2019 г. этот показатель составил примерно 2,5% (CAGR – 44% с 2014 по 2019 г.) от мирового рынка автомобилей, т.е. продан один электромобиль на каждые 40 авто. Основными факторами данной тенденции стали развитие инфраструктуры, увеличение пробега, снижение цены на аккумуляторы, введение государством финансовых преференций для покупателей и ряд других аспектов, которые будут рассмотрены далее.

По данным аналитического ресурса INSIDEVS, с января по июнь 2020 г. самой продаваемой моде-

лью в мире была Tesla Model 3 (рис. 6). В Европе лидирует Renault Zoe, продажи которой превышают $\frac{2}{3}$ от общего числа проданных в данном регионе электромобилей.

Покупателями электромобилей выступают три основных сегмента: обычные потребители (домохозяйства); государственные органы, закупающие электромобили для служебных целей; компании, которые используют их как актив в своей бизнес-деятельности. При этом в зависимости от страны соотношение может быть с перевесом в пользу какого-то одного сегмента. Например, в Швеции 73% автомобилей в целом регистрировали компании⁵.

⁵ Statistics Sweden. URL: <https://www.scb.se/en/>.

В настоящее время отношение к электромобильям меняется в лучшую сторону, пересматриваются основные критерии, на которые покупатели в большей степени обращают внимание. Данные опросов покупателей электромобилей, проведенных McKinsey в 2016 и 2019 гг., свидетельствуют о росте осведомленности о технологии: основными вопросами становятся не цена и доступность, а технические характеристики аккумулятора, зарядки и пробега (рис. 7).

Правительства различных стран проводят политику стимулирования покупателей к выбору электрических моделей в основном путем введения финансовых преференций (субсидии,

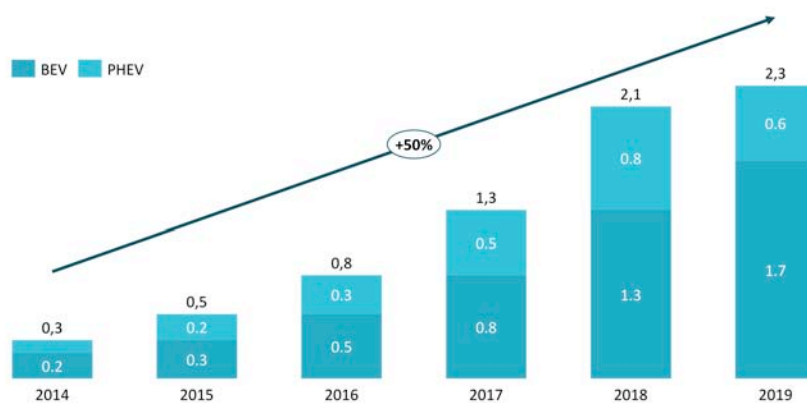


Рис. 5. Продажи электромобилей в мире по их виду, млн шт. 2014-2019 гг.

Источник: авторская разработка по данным: URL: <https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/industries/automotive%20and%20assembly/our%20insights/the%20road%20ahead%20for%20e%20mobility/the-road-ahead-for-e-mobility-vf.ashx>.

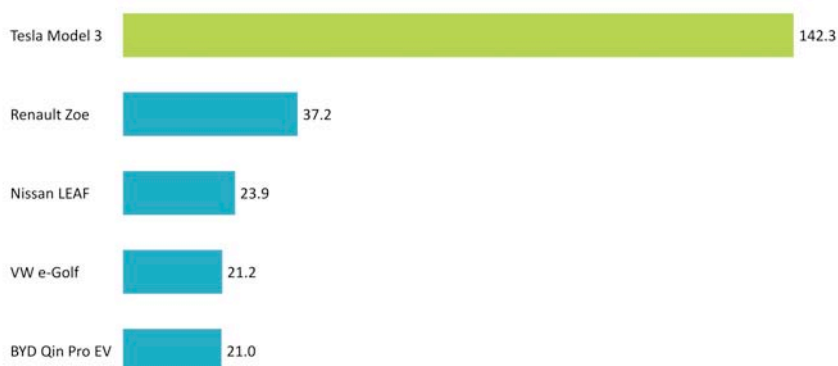


Рис. 6. Топ-5 электромобилей по продажам, тыс. шт., январь-июнь 2020 г.

Источник: авторская разработка по данным: URL: <https://insideevs.com/>.

ниже оплата стоянки, зарядки, налоговые льготы на владение и регистрацию), а также путем ограничения передвижения транспорта с ДВС в городах (рис. 8). При этом последнее является весьма эффективным.

Немаловажными являются субсидии и другие финансовые бонусы, предусмотренные при покупке электромобилей. В Бельгии, например, покрывается 30% стоимости автомобиля: предоставляется грант в размере до 4 тыс. евро в Фламандском регионе и до 3,5 тыс. евро в Валлонии. Владельцам не нужно оплачивать налог на

регистрацию и владение авто (Фламандский регион). Для компаний существуют налоговые вычеты в размере 13,5% на инвестиции в развитие инфраструктуры заправок (экономия около 14,4 тыс. евро), а для жителей – вычеты с подоходного налога, которые могут достигать до 75% затрат на заправку.

Германия планирует достичь цели в 7–10 млн электромобилей на дорогах страны к 2030 г. Для этого реализуется Программа экологического бонуса, стимулирующая отказ от автомобилей с ДВС. В 2020 г. бонусы были удвоены: при по-



Рис. 7. Основные аспекты, рассматриваемые покупателем при покупке электромобиля, % к числу ответов (n(PHEV)=2616, n(BEV)=2551)

Источник: авторская разработка по данным: URL: <https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/industries/automotive%20and%20assembly/our%20insights/the%20road%20ahead%20for%20e%20mobility/the-road-ahead-for-e-mobility-vf.ashx>.



Рис. 8. Некоторые инициативы, принимаемые отдельными городами и странами для ограничения использования авто с ДВС

Источник: авторская разработка по данным: URL: <https://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/Industries/Oil%20and%20Gas/Our%20Insights/Recharging%20economies%20The%20EV%20battery%20manufacturing%20outlook%20for%20Europe/Recharging-economies-The-EV-battery-manufacturing-outlook-for-Europe-vf.ashx>.

купке BEV электромобиля стоимостью до 40 тыс. евро можно получить грант 9 тыс. евро (6 тыс. – со стороны правительства и еще 3 тыс. – от производителей). Это решение не затрагивает покупки премиум-моделей таких производителей, как Tesla или BMW, однако делает доступнее модели в средней ценовой категории (Volkswagen ID3, Kia e-Niro и др.). Снижен также НДС с 19 до 16%. Электромобили BEV, зарегистрированные с 2011 до 2025 г., не облагаются налогом, для гибридных электромобилей PHEV он существует, но снижен в зависимости от уровня выбросов. В некоторых городах есть бесплатные парковки или места только для электромобилей.

Отдельно следует отметить, что новый план до 2030 г. ставит цель в 1 млн заправок по Германии. В период с 2017 по 2020 г. было выделено 300 млн евро на развитие инфраструктуры и установку 10 тыс. обычных заправок и 5 быстрых станций в общественных местах страны. Правительство выделяет субсидии в размере от 3 до 30 тыс. евро в зависимости от мощности и типа покупаемой станции подзарядки. Дополнительно физические или юридические лица могут получить от 5 до 50 тыс. евро за подключение станции в электросеть.

Различные штаты США также поддерживают покупателей электромобилей. Например, в штате Калифорния можно получить компенсацию в размере 3,5 тыс. долл. по программе MCEV при покупке или лизинге электроавто. В Делавэре размер компенсаций в настоящее время составляет 2,5 тыс. долл. для BEV и 1,5 тыс. долл. для гибридов. В зависимости от модели электромобиля дополнительно существуют налоговые кредиты.

Активно развивающийся сектор услуг также рассматривает электромобили как ценный актив. Так, популярный в Англии шеринговый сервис Zipcar отмечал популярность заказов электромобилей в 2019 г. Компания планирует, что к 2025 г. ее парк будет полностью электрическим и с нулевыми выбросами, что позволит 800 тыс. лондонцев пользоваться преимуществами электромобильности⁶. Renault вместе с Zity запустит парк 500 электромобилей в Париже. Nissan подписал соглашение с Uber о поставке 2000

электроавто Leaf в рамках программы плана Uber «Чистый воздух» – полностью электрическом парке авто в Лондоне к 2025 г.⁷ Многие сервисы такси предоставляют бонусы водителям электромобилей. В рамках корпоративной социальной ответственности сервис Bolt поощряет водителей, которые пользуются электромобилями.

На рис. 9 представлены основные факторы, которые оказывают стимулирующее воздействие на спрос на мировом рынке автомобилей. По заявлениям производителей в ближайшие 3 года появятся около 500 новых моделей, что расширит возможности выбора для покупателя, и все популярные традиционные модели будут иметь «зеленую» альтернативу. Учитывая реализуемую стимулирующую политику во многих странах мира, покупать именно электроавто становится довольно выгодно.

За последние годы средняя цена на электромобили постепенно снижалась (в 2019 г. – на 13,4% в США по сравнению с уровнем 2018 г.)⁸. Вместе с тем средняя цена электрического авто в два раза выше цены автомобиля с ДВС.

Судя по средним ценам избранных моделей средней ценовой категории (рис. 10), именно этот сегмент развивается активнее других. Для сравнения: премиум автомобиль Porsche Taycan Turbo S (2020) стоит 187 610 долл., а Hyundai IONIQ Plug-in Hybrid (2020) – 26 500 долл. США.

Несмотря на прилагаемые многими производителями усилия по созданию более доступных электромобилей, реальность такова, что высокие цены по-прежнему являются основным барьером для многих покупателей. Главная причина этого – высокая стоимость комплектующих, в частности аккумулятора.

Сегодня аккумуляторная батарея составляет треть стоимости автомобиля (рис. 11). При этом цены на них снизились с 2010 г. на 87% (с более 1,100 до 156 долл. США/кВт в 2019 г.). По прогнозам (F), технологические усовершенствования, которые затронут не только химический состав, мощность, емкость, напряже-

⁷ Nissan provides Uber with up to 2,000 Leafs for drivers in London. Motor1. URL: <https://uk.motor1.com/news/394716/nissan-uber-2000-leafs-london/>.

⁸ The median electric car in the US is getting cheaper. QUARTZ. URL: <https://qz.com/1695602/the-average-electric-vehicle-is-getting-cheaper-in-the-us/>.

⁶ ZipCar. URL: <https://www.zipcar.com/en-gb/flex/electric>.

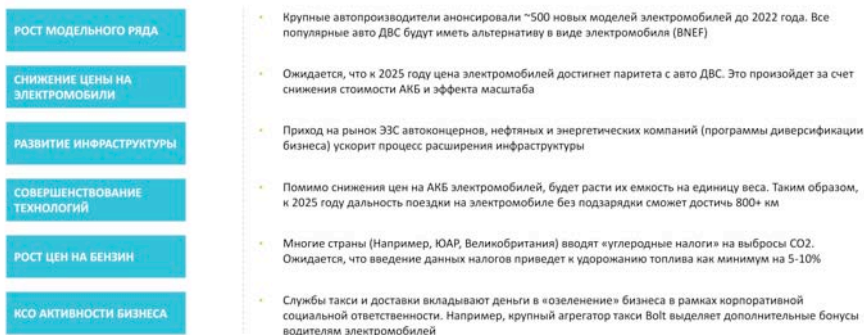


Рис. 9. Основные факторы, способствующие увеличению спроса на электромобили

Источник: авторская разработка.

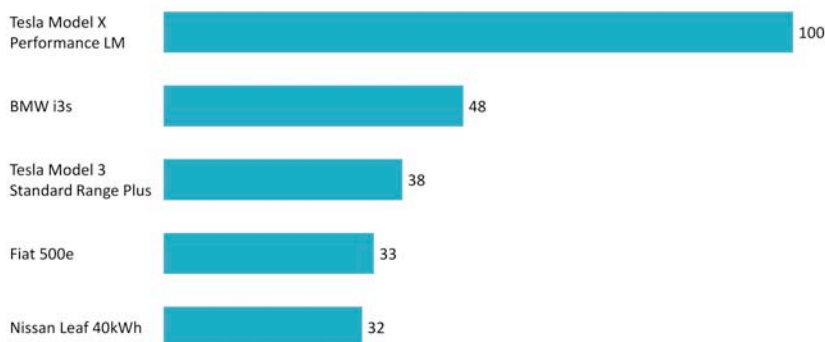


Рис. 10. Цены на избранные модели электромобилей, тыс. долл. США

Источник: авторская разработка на основе данных: URL: <https://insideevs.com/>.

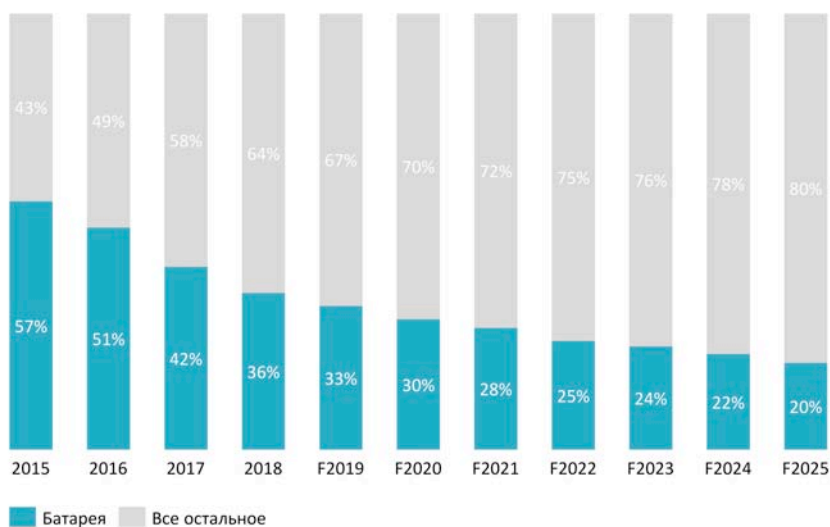


Рис. 11. Доля стоимости батареи в розничной цене автомобиля, %

Источник: авторская разработка на основе данных: URL: <https://about.bnef.com/blog/>.

ние, но и форму и размер аккумуляторов, приведут к дальнейшему снижению затрат до 100 долл./кВт к 2023 г., а также повысят их производительность. Предполагается, что в ближайшее время тенденция к снижению цен на электромобили сохранится за счет снижения капитальных затрат многих производителей, а также изменений в дизайнах и цепочках поставок. Уже сейчас поставщики стремятся делать универсальные модели, которые могут применяться в различных автомобилях и легко масштабироваться⁹.

В Европе начинает активно развиваться рынок аккумуляторов для электромобилей, что потенциально повысит конкурентоспособность местных производителей за счет образования технологических кластеров. В марте 2020 г. Европейский инвестиционный банк выдал кредит в размере 480 млн евро LG Chem Wrocław Energy (дочерняя компания LG Chem в Польше) на создание высокоавтоматизированного и инновационного производства аккумуляторов для BEV. Весь проект оценивается в 1,5 млрд евро.

Китайская компания CATL возводит крупнейший в Европе завод по производству батарей для электромобилей в пригороде Арнштадта (Германия). BASF строит 2 завода в Финляндии и Германии, на которых будут производиться аккумуляторы и их материалы, для удовлетворения растущего спроса со стороны производителей. Запуск планируется в 2022 г.

⁹BloombergNEF. URL: <https://about.bnef.com/blog/>.

При этом из уже анонсированных планов производителей следует, что спрос на батареи может достичь 1200 ГВт в год к 2040 г., а начатые проекты заводов практически в 5 раз меньше этого спроса. Это свидетельствует о дополнительном потенциале развития данной индустрии, способном обеспечить конкурентоспособность европейских производителей, оптимизировать цепочки поставок и снизить стоимость аккумуляторов.

Электромобильность становится нормой жизни для населения современных городов. В ближайшие 20 лет процессы, связанные с этим явлением, будут происходить еще активнее, вовлекая все большее количество людей, компаний и в целом экономик. Технологические изменения, пересмотр ценностей потребителями, стимулирование со стороны государства будут благоприятно воздействовать на развитие индустрии электромобилей.

Краткосрочный прогноз конъюнктуры мирового рынка электромобилей позволяет отметить сильное негативное влияние кризиса из-за пандемии COVID-19.

В новых экономических условиях в I квартале 2020 г. наблюдалось снижение уровня продаж электромобилей (гибридные модели и BEV) на 7% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года (рис. 12). В большей степени это было обусловлено падением показателей китайского рынка.

Несмотря на пандемию и карантин в Европе (топ-5 стран – Франция, Германия, Великобритания, Испания, Италия), было зарегистрировано 313000 новых электромобилей (+58 %). Ос-

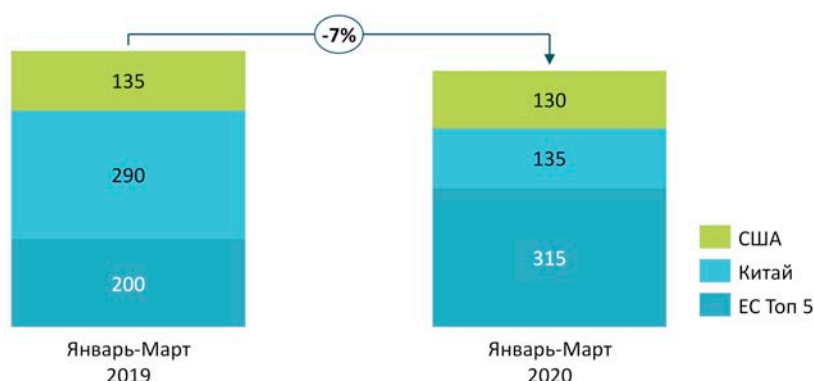


Рис. 12. Продажи электромобилей (BEV+PHEV+NEV), тыс. шт., январь-март 2019–2020 гг.

Источник: авторская разработка на основе данных: URL: <https://www.strategyand.pwc.com/de/de/studien/2020/e-mobility-sales-review-q1/e-mobility-sales-reviewq1.pdf>.

новными факторами, обусловившими данный рост, были заинтересованность в соблюдении законодательства в области выбросов и интерес со стороны населения к электромобильности и «чистому» транспорту. В США отмечен незначительный рост из-за недавних послаблений стандартов регулирования топливной эффективности и выбросов.

По прогнозам Bloomberg NEF, мировые продажи всех легковых автомобилей в 2020 г. в целом снизятся на 23%. Для рынка электромобилей это событие будет первым за долгие годы, а ожидаемое снижение продаж EV-моделей составит 18% (рис. 13).

Для мирового рынка электромобилей падение будет менее болезненным за счет наличия значительных предзаказов на авто, запланированных продаж новых моделей во второй половине 2020 г. и существующей поддержки со стороны правительств. Основными драйверами восстановления рынка будут Европа и Китай. В долгосрочной перспективе снижение цен и технологические совершенствования позволят вернуть высокие годовые темпы прироста продаж.

При этом следует отметить, что уровень проникновения (доля электромобилей в общем числе проданных авто) в 2020 г., вероятно, существенно не изменится и составит около 3%. Однако после оживления продаж этот показатель может достигнуть 7% к уровню 2023 г. с объемами 5,4 млн авто, и уже 58% – в 2024 г. Общее количество электромобилей на дорогах может достичь 116 млн уже к 2030 г. за счет вступления в силу запретов на передвижение на автомобилях с ДВС во многих городах мира.

Предполагается, что лидирующие позиции Китая и его доля на мировом рынке электромобилей будут постепенно ослабевать (с 54% в 2025 г. до 33% в 2040 г.). Для поддержки индустрии и производителей Китай отложил полную отмену субсидий и налоговых льгот до 2022 г. Однако по плану в 2020 г. финансирование снизится на 10%, в 2021 г. – на 20, 2022 г. – на 30%¹⁰. Также для получения господдержки будут ужесточаться требования к пробегу и энергоэффективности автомобилей.

В то же время ожидается, что электромобильность в Европе будет стремительно развиваться: по данным McKinsey, Германия может обогнать Китай уже в 2021 г. за счет увеличения продаж Volkswagen, BMW и Daimler, достигнув объема в 1,7 млн электромобилей (BEV+PHEV). Прогнозируется увеличение доли немецких производителей на мировом рынке с 18 до 29% в 2019–2024 гг.

Вполне вероятно, что ориентированность производителей электромобилей на развитые рынки с жестким регулированием экологических эффектов приведет к сохранению достаточно низкого уровня проникновения электромобилей на рынки других стран мира.

Прогнозируется, что к 2030 г. усилится спрос на роботакси и беспилотные автомобили за счет большего распространения систем управления ADAS, которые помогут развиваться системам сенсоров и как следствие – интернету вещей. К 2040 г. 16% всех поездок будут осуществляться за счет каршеринговых сервисов электромобилей.

¹⁰ China to cut new energy vehicle subsidies by 10% this year. Reuters. URL: <https://www.reuters.com/article/us-china-autos-electric-subsidies/china-to-cut-new-energy-vehicle-subsidies-by-10-this-year-idUSKCN225177>.

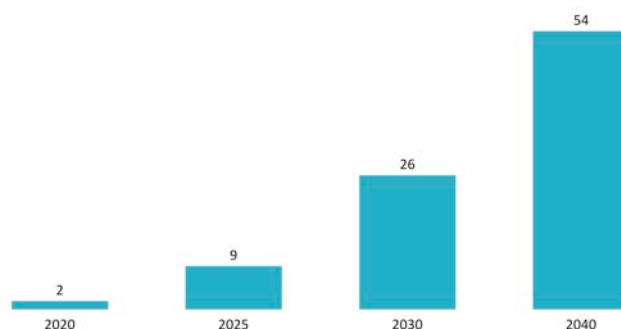


Рис. 13. Продажи электромобилей, млн шт. 2020–2040 гг.

Источник: авторская разработка на основе данных: URL: <https://about.bnef.com/blog/>.

Предполагается, что снижение цен на аккумуляторы, повышение их производительности и срока службы, а также оптимизация производства и эффект масштаба позволят к 2025 г. достичь паритета цены с автомобилем ДВС (рис. 14).

В настоящее время рынок электромобилей в Республике Беларусь довольно мал и занимает 0,018% всего рынка автомобилей страны¹¹. По данным ПО «Белоруснефть», в стране зарегистрировано около 360 электромобилей, включая гибридные модели (по состоянию на март 2020 г.).

При этом наблюдается постепенное развитие инфраструктуры электрозаправок. Компания «Белоруснефть» уже установила 251 станцию под брендом Malanka и планирует достичь показателя в 640 станций к 2022 г., что позволит обслуживать 34 тыс. автомобилей. Для финансирования данного проекта используются средства в размере 150 млн долл. США, полученные от Европейского банка развития и реконструкции. Анонсировано, что с июля 2020 г. станции станут платными – 0,3 бел. руб. за кВт/ч. На 17 августа 2020 г. приложение для оплаты было доступно только на Android в тестовом режиме, а полноценный запуск ожидается позже.

¹¹ Статистика участников БАА. Автомобильная ассоциация "БАА". URL: <https://drive.google.com/file/d/1amGe280j66ZT7o4C43b5uA0XywFd3x1/view/>.

Следует отметить, что с 2017 г. число электрозаправок в Беларуси возросло в 7 раз, причем географически большая часть роста пришлась на Минск, около 70% всех станций принадлежит компании «Белоруснефть». Последнее время активность показывают также компании Евроторг (установил бесплатные станции возле гипермаркетов во всех областях) и А-100 (новый жилой район «Новая Боровая»).

Большая часть (85%) установленных станций подзарядки в Беларуси относится к быстрому типу 3 и 4 (быстрая зарядка с переменным и постоянным током, стоимость 1,5–3 тыс. долл. США и 10–40 тыс. долл. соответственно). Это связано с более поздним началом строительства инфраструктуры для электромобилей в стране в целом.

Росту национального рынка со стороны спроса не способствует достаточно высокая цена и относительно низкая разница цены эксплуатации автомобиля с ДВС и электромобиля в Беларуси – стоимость пробега 100 км на электромобиле ниже, чем на автомобиле с ДВС, только в 2,3 раза (исходя из расхода 18 кВт/ч или 8 л АИ-95 на 100 км) по сравнению с 10,6 раза в Украине, 4,1 раза в Литве и 3,8 раза в Польше.

В структуре парка электромобилей в Беларуси пока отсутствуют бюджетные модели, что говорит о «нишевости» рынка и низкой заинтересованности массового потребителя. По данным Белорусской автомобильной ассоциации,



Рис. 14. Цена на электромобиль в 2019 и 2025 г., тыс. долл. США

Источник: авторская разработка на основе данных: URL: <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/making-electric-vehicles-profitable>.

в 2019 г. было продано 20 электромобилей Tesla, покупателями которых стали в основном топ-менеджеры из IT-сферы. Однако в мае 2020 г. в Минске появился прокат электромобилей.

Правительство Беларуси предпринимает некоторые шаги, которые должны способствовать увеличению числа электромобилей. Так, 12 марта 2020 г. вышел Указ Президента №92 «О стимулировании использования электромобилей», который предусматривает освобождение владельцев электромобилей от уплаты дорожного сбора, платных парковок, НДС со станций подзарядки. Постановление Правительства №333 предполагает возврат НДС, включенного в стоимость авто (с 15 июня 2020 г. по 31 декабря 2025 г.), в размере до 500 базовых величин. В рамках Евразийского экономического союза отменена таможенная пошлина до 31 декабря 2021 г., на основании чего «Белоруснефть» прогнозировался рост рынка до 100 тыс. автомобилей к 2025 г.¹²

Однако данные меры недостаточны для стимулирования массового потребления. Остается острым вопрос цены, учитывая отсутствие субсидий и компенсаций за приобретение авто, предусмотренных в мировой практике, которые позволили бы сделать их более доступными для среднестатистического белоруса.

Учитывая неблагоприятную экономическую ситуацию в мировой и белорусской экономике, связанную с пандемией COVID-2019, и возможные ее негативные последствия для экономики

¹²В Беларуси прогнозируется взрывной рост числа электромобилей. URL: <https://naviny.by/article/20200305/1583410678-v-belarusi-prognoziruetsya-vzryvnoy-rost-chisla-elektromobiley>.

Беларуси, можно считать прогноз в 100 тыс. электромобилей слишком оптимистичным.

В Беларуси целесообразно ускорить процессы организации производства собственных электромобилей, использованию которых будет способствовать ввод в эксплуатацию Островецкой АЭС.

Уже в текущем году планируется выйти на опытное производство пяти новых моделей отечественных электромобилей. Так, 9 января 2020 г. Межведомственной рабочей группой в республике одобрена Концепция развития электромобилей на 2021–2025 гг. и на период до 2030 года. Согласно этой концепции, созданный экспериментальный образец базовой шасси и планируемый модельный ряд электрокаров станут основой для создания мелкосерийного производства отечественных электромобилей, не уступающих по техническим характеристикам зарубежным аналогам соответствующего класса. При высоком качестве и более низкой себестоимости белорусский электромобиль будет востребован на рынке ЕАЭС и за его пределами.

Таким образом, мировой рынок электромобилей продолжит активно развиваться в условиях ужесточения экологических норм и требований, снижения себестоимости технологий и развития инфраструктуры. Улучшение технических характеристик (пробег, скорость подзарядки, надежность от поломок, умный бортовой компьютер и др.) в сочетании со снижением цены на аккумуляторы помогут электромобилям достичь паритета цен с моделями на ДВС и сделать их покупку выгодной для потребителей.

Статья поступила 6.08.2020 г.



ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ СПОРТИВНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ

Скворода Е.В.

Основной целью транспортного обеспечения крупномасштабного спортивного мероприятия является предоставление высококачественных транспортных услуг для комфортного, быстрого и безопасного перемещения участников, зрителей, волонтеров и гостей соревнований к местам их проведения. Значимость данного процесса отметили многие исследователи: Загидуллин (2012. С. 19), Карасевич (2017. С. 22), Кортаев (2018. С. 66), Харлашкин (2015. С. 12) и др. Международное спортивное мероприятие – это колоссальная нагрузка на транспортный комплекс принимающей страны, обусловленная большими расстояниями перевозок и, как правило, недостаточным развитием транспортной инфраструктуры. Наличие непродолжительных, но весьма значительных пиков спроса на перевозки формирует основную задачу транспортного обеспечения, связанную с интеграцией, координацией и мониторингом различных видов транспорта при проведении спортивного мероприятия международного уровня. В связи с этим изучение и применение передового зарубежного опыта транспортного обеспечения крупных спортивных мероприятий позволит повысить эффективность их организации.

Международное спортивное мероприятие характеризуется долгосрочным наследием, которое останется после его проведения. При этом формы выражения подобного наследия имеют как материальный, так и нематериальный характер. Более современная транспортная инфраструктура, новые технологии процесса перевозки пассажиров, усовершенствованная инфраструктура для размещения гостей мероприятия, новые (реконструированные) спортивные сооружения представляют собой материальное наследие страны-организатора. Нематериальное наследие формируется под воздействием коллективного положительного восприятия страны-организатора гостями и участниками сорев-

нований, чему во многом способствует высокий уровень транспортного обеспечения спортивного мероприятия. Особую значимость при этом приобретает процесс планирования транспортного обеспечения соревнований как на стратегическом, так и на тактическом уровнях. Мировой опыт показывает, что транспортное планирование на ранних этапах организации подобных спортивных мероприятий способствует повышению эффективности их проведения.

Стратегическое планирование транспортного обслуживания соревнований, призванное заложить конструктивную основу для последующего тактического транспортного планирования, связано с решением следующих ключевых задач:

- анализ передового зарубежного опыта в транспортном обеспечении спортивных мероприятий подобного уровня;
- оценка и прогнозирование транспортного спроса на пассажирские перевозки различных клиентских групп;
- разработка транспортных схем прибытия и отъезда гостей и участников мероприятия, а также связанное с этим определе-

ОБ АВТОРЕ



СКВОРОДА
Елена Валерьевна
(grodno.es@gmail.com),
кандидат экономических наук,
доцент кафедры менеджмента
спорта Белорусского
государственного университета
физической культуры
(г. Минск, Беларусь).

Сфера научных интересов:
экономика, логистика,
менеджмент спорта.

ние основных, транзитных и запасных транспортных узлов;

- оценка и моделирование функционирования транспортной системы для обеспечения необходимого объема международных и междугородных перевозок¹.

В свою очередь выполнение перечисленного выше позволит выявить недостатки существующей транспортной инфраструктуры, необходимое количество и типы транспортных средств для перемещения гостей и участников спортивного мероприятия, сформулировать рекомендации для эффективного транспортного обслуживания, а также своевременно внести соответствующие коррективы в инвестиционные программы развития транспортной инфраструктуры.

Изучение мирового опыта организации крупных спортивных мероприятий позволило выделить базовые принципы концепции транспортного обеспечения международных соревнований:

- обеспечение безопасности, комфорта и эффективности перевозок пассажиров надлежащего уровня сервиса для различных клиентских групп;
- создание сбалансированной транспортной системы, способной обеспечить основной объем пассажирских перевозок общественным транспортом;
- обеспечение доступной среды на транспорте для лиц с ограниченными возможностями;

¹ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2016 г., №2858.

- предоставление транспортному комплексу страны-организатора эффективного наслідия после окончания спортивного мероприятия².

Для детального понимания транспортного обеспечения крупного спортивного мероприятия проанализированы особенности организации данного процесса при проведении чемпионатов мира и Европы по футболу за период с 2006 по 2018 г. Основные характеристики проведения подобных спортивных мероприятий представлены ниже (см. таблицу).

Согласно представленным в таблице данным, чемпионаты мира по футболу, в отличие от многих других крупномасштабных соревнований, проводятся на большой территории, в разных городах, с участием огромного количества зрителей из разных стран мира. Опыт проведения предыдущих чемпионатов мира и Европы по футболу, безусловно, должен быть использован в подготовке транспортной системы и городов-организаторов к проведению подобных спортивных мероприятий. Эффективность функционирования транспортной системы в период их проведения во многом обусловлена тщательностью планирования транспортного обслуживания спортивного мероприятия. Для эффективного управления транспортным обеспечением практически все анализируемые страны, принимающие чемпионаты мира и Европы по футболу, разрабатывали планы по следующим направлениям:

² URL: <https://www.slideshare.net/undprussia/1-01-donchenko>.

Таблица
Основные характеристики проведения чемпионатов мира и Европы по футболу. 2006-2018 гг.

Название мероприятия, страна проведения	Количество матчей	Общее количество городов-организаторов	Максимальное расстояние между городами-организаторами, км	Общее число зрителей, млн чел.		Число зарубежных зрителей, тыс. чел.
				Стадионы	Фан-зоны	
ЧМ-2006, Германия	64	12	612	3,4	21,4	920
ЧМ-2010, ЮАР	64	9	1544	3,2	3,0	310
ЧЕ-2008, Австрия, Швейцария	31	8	806	1,1	3,9	380
ЧЕ-2012, Украина, Польша	31	12	1562	1,4	7,0	-
ЧМ-2014, Бразилия	64	12	4474	3,4	5,2	1,0
ЧМ-2018, Россия	64	11	3000	3,0	7,7	2,9

Источник: составлено по данным Международной федерации футбольных ассоциаций. URL: <https://www.slideshare.net/undprussia/1-01-donchenko>.

- доставка зарубежных гостей и участников в города-организаторы соревнований с предварительной разработкой международных маршрутов перевозок, транспортных схем приезда, отъезда и проч.;
- передвижение гостей и участников внутри страны-организатора и непосредственно между городами-организаторами соревнований, которому предшествовало детальное изучение внутренних авиа, железнодорожных и автомобильных путей сообщения;
- перемещение внутри города-организатора соревнования с акцентом на работе общественного транспорта;
- транспортное обслуживание спортивных сооружений и прилегающих к ним территорий;
- транспортное обслуживание организованных мест сбора болельщиков и гостей мероприятия (фан-зоны, зоны проведения культурно-массовых мероприятий и др.);
- организация дорожного движения непосредственно в местах проведения соревнований.

Для успешного проведения крупного спортивного мероприятия планирование транспортного обеспечения должно быть поэтапным, иметь четкую структуру реализации, а также конкретных субъектов, ответственных за решение поставленных задач в установленные сроки. Причем в данный процесс должны быть вовлечены все заинтересованные стороны на всех уровнях ответственности с самого начала планирования транспортного обеспечения мероприятия. Например, транспортное планирование чемпионата мира по футболу в России в 2018 г. осуществлялось на двух уровнях:

- федеральном, где основными направлениями планирования являлись доставка зарубежных гостей и участников в города-организаторы соревнований, передвижение гостей и участников внутри страны-организатора и непосредственно между городами-организаторами соревнований;
- региональном, главные направления планирования которого были связаны с перемещением внутри города-организатора соревнования, транспортным обслуживанием спортивных сооружений и органи-

зованных мест сбора болельщиков и гостей мероприятия.

Для эффективной организации и проведения крупномасштабного спортивного мероприятия необходимо учитывать современные тенденции. Одна из них – массовый просмотр матчей на огромных демонстрационных экранах, размещаемых за пределами спортивного сооружения (в том числе «фан-зонах»). Для обеспечения рационального выбора места организации подобных совместных просмотров необходимо учитывать их транспортную доступность, комфорт и безопасность для местных жителей и зарубежных гостей. Как показывает мировой опыт, создание подобных мест коллективного просмотра способствует сокращению транспортной нагрузки в центре города и обеспечению позитивного восприятия страны-организатора большим количеством болельщиков.

Важной проблемой в планировании транспортного обеспечения является прогнозирование количества болельщиков в городах-организаторах. Согласно мировому опыту, величина данного показателя зависит от следующих факторов: расписание игр и состав сборных команд; вместимость спортивных сооружений; расстояние между городами, принимающими соревнования; активность болельщиков и квоты на билеты на матч для конкретной страны; социально-экономическая ситуация и имидж страны-организатора; пропускная способность аэропортов и сети автодорог, железных дорог; емкость гостиниц, общежитий и т.д. Отмеченные факторы также влияют на возможность использования зарубежного опыта при планировании транспортного обеспечения крупномасштабного спортивного мероприятия.

Транспортное обеспечение крупного спортивного мероприятия связано с удовлетворением требований потребителей в транспортных услугах в условиях резкого колебания спроса во времени и в пространстве. Это обусловлено массовым отъездом болельщиков национальных команд, которые прекратили участие в соревновании, огромным потоком болельщиков команд-участников финальных этапов в города-организаторы соответствующих матчей, непредсказуемостью пассажиропотоков в матчах на этапе «плей-офф» и т. д. Для удовлетворения резко увеличившегося спроса на транспортные услуги необходима модернизация транспорт-

ной инфраструктуры, что требует значительных финансовых средств. Вместе с тем необходимо учитывать, что резкое увеличение нагрузки на транспортную систему характерно только для периода проведения соревнований, поэтому нужно руководствоваться политикой «эффективного транспортного наследия». В отдельных случаях решением проблемы могут стать временные меры, не требующие больших финансовых вложений (временные авиатерминалы, регистрация на рейсы за пределами аэропортов и т.д.).

Важным аспектом эффективности транспортного обеспечения крупного спортивного мероприятия является согласованная работа общественного транспорта, аэропортов, железнодорожных вокзалов, автовокзалов. При этом маршрутная сеть должна быть спроектирована таким образом, чтобы обеспечить беспрепятственный проезд к спортивным объектам за минимально короткое время. Подобная маршрутная сеть в городах-организаторах и между ними должна, как известно из зарубежного опыта, соответствовать определенным требованиям. Должны быть:

- кратчайшими между аэропортами (вокзалами) и спортивными объектами – маршруты рейсов общественного транспорта;
- достаточным – количество маршрутов для обеспечения проезда гостей и зрителей к спортивным объектам без пересадок;
- равномерно обеспечены общественным транспортом маршруты по всей своей протяженности;
- должна соблюдаться четкая координация городских маршрутов с пригородным сообщением;
- высокой – провозная способность общественного транспорта, обслуживающего маршрутную сеть, чтобы справляться с пиковыми нагрузками;
- комфортным для пассажиров – ожидание транспорта и достаточным для удовлетворения спроса – количество крытых оборудованных остановок;
- маршруты должны учитывать требования и рекомендации организационного комитета ко времени доставки отдельных категорий клиентских групп к спортивным объектам.

Общемировой практикой оперативного транспортного обслуживания определенных клиентских групп является использование заказных и экспресс-автобусов. Заказные автобусы используются для перемещения делегаций и официальных лиц матчей. Экспресс-автобусы привлекаются для перемещения представителей коммерческих партнеров, средств массовой информации, неорганизованных зрителей и болельщиков и др.

Мировой опыт проведения крупных спортивных мероприятий свидетельствует о необходимости введения комбинированного единого входного билета на спортивный объект и общественный транспорт. Так, при проведении чемпионата мира по футболу в 2018 г. правительство Российской Федерации предоставило государственную гарантию зрителям на бесплатный проезд между городами-организаторами чемпионата, а также в городах-организаторах в дни проведения матчей по конкретным маршрутам. В период проведения Кубка конфедераций FIFA 2017 г. все зрители и представители аккредитованных средств массовой информации могли воспользоваться услугой бесплатного проезда железнодорожным транспортом между городами-организаторами³. Свыше 52 тыс. зрителей воспользовались бесплатными поездками, для этого были привлечены 262 дополнительных составов⁴.

Многие страны в период проведения чемпионатов мира создавали централизованные системы управления пассажирскими перевозками для эффективного обслуживания соревнований, причем создание подобных центров было обязательным в каждом принимающем городе. Применение упрощенной процедуры пограничного и таможенного контроля, организация работы дополнительных пограничных и таможенных переходов, увеличение численности персонала и технических средств для осуществления пограничного и таможенного контроля также сыграло немаловажную роль в повышении эффективности проведения крупных спортивных мероприятий.

В целях предотвращения транспортных пробок хорошо зарекомендовали себя меры по выделению отдельных полос на автомобильных дорогах для

³ Федеральный закон Российской Федерации от 07 июня 2013 г., № 108-ФЗ.

⁴ URL: <http://council.gov.ru/activity/documents/89849/>

движения транспортных средств оперативных и специальных служб, городского общественного транспорта по ключевым направлениям движения участников и гостей чемпионата, а также наличие сети перехватывающих парковок для личного транспорта, соединенных со спортивными объектами маршрутами общественного транспорта. Для устранения пиковых нагрузок многие страны, принимающие чемпионаты мира, предусматривали следующие меры: завершение учебного процесса в учреждениях образования в мае; использование резерва предоставления отпусков для части населения городов-организаторов; изменение режимов работы предприятий в дни матчей; разграничение пассажирского и грузового движения; введение ограничений на въезд транзитных транспортных средств на территорию городов-организаторов и др.⁵

Отдельного внимания заслуживает создание комфортных и безопасных условий для передвижения лиц с ограниченными физическими возможностями. С этой целью аэропорты, железнодорожные вокзалы, автовокзалы и метрополитены должны быть оснащены специальными приспособлениями для посадки (высадки) таких пассажиров. Целесообразно также организовать работу по сопровождению подобных пассажиров специально подготовленными для этой цели лицами и использовать подвижной состав, приспособленный для их перевозки.

Важнейшую роль в организации крупного спортивного мероприятия играет информация. Участники спортивного мероприятия, гости, болельщики, зрители должны обладать достоверной и полной информацией о транспортных услугах и маршрутной сети. В связи с этим обязательным является размещение указателей маршрутного ориентирования на национальном уровне, на уровне города-организатора и спортивных объектов, а также создание специализированных интернет-сайтов для предоставления клиентским группам четкой информации о соответствующих транспортных услугах.

Следует подчеркнуть необходимость разработки сценария действий в случае возникновения форс-мажорных и чрезвычайных обстоятельств.

⁵ Данные Оргкомитета Российской Федерации о ЧМ-2018 в России.

В подобных ситуациях специальные службы должны действовать в строгом соответствии с утвержденными планами и инструкциями, особенно в транспортной зоне спортивных объектов в случаях, например, дорожно-транспортных происшествий, непредвиденных пиковых нагрузок, неблагоприятных погодных условий и др.

Таким образом, от эффективного управления транспортным потоком при проведении международных спортивных мероприятий во многом зависит комфорт и безопасность участников, гостей, зрителей и болельщиков, а также положительный имидж принимающей страны. Реализация указанных выше мероприятий будет способствовать четкому и эффективному управлению ожидаемым потоком различных клиентских групп, а также обеспечению их беспрепятственного передвижения и отдыха во время проведения крупных спортивных мероприятий. В то же время прогнозные значения транспортного спроса и его распределения по видам транспорта должны отражать не только накопленный мировой опыт организации и проведения спортивных мероприятий, но и базироваться на соответствующих оценках ведущих транспортных экспертов, учитывать специфику проведения матчей в разных городах, особенности функционирования транспортной системы принимающих городов, а также менталитет различных клиентских групп.

ЛИТЕРАТУРА

Загидуллин Р.Р. 2012. Территориально-транспортное планирование крупномасштабного спортивного мероприятия. *Известия КГАСУ*. №3. С. 19–26.

Карасевич С.Н. 2017. Планирование транспортного обеспечения «Европейских игр-2019» в Республике Беларусь. Вестник Белорусского государственного университета транспорта. *Наука и транспорт*. №1. С. 22–25.

Коротаев А.С. 2018. Разработка методики планирования и организации перевозок зрителей автомобильным транспортом в период проведения крупных спортивных соревнований. *Наука, техника и образование*. №5. С. 66–69.

Харлашкин С.В. 2015. Развитие транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга в рамках подготовки к проведению чемпионата мира по футболу 2018 г. *Транспорт Российской Федерации*. Специальный выпуск. С. 12–14.

Статья поступила 8.07.2020 г.

ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ КОНЕЧНОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ
НА ПРИРОСТ МАКРОПОКАЗАТЕЛЕЙ

Кравцов М.К., Юралевич А.А., Дехтярь Т.А., Федченко Л.В.

Обеспечение высокого и устойчивого темпа роста валового внутреннего продукта (ВВП) является одной из приоритетных задач современной экономической политики Республики Беларусь. Источником дополнительного роста может быть, например, уменьшение объемов импорта товаров и услуг за счет проведения частичного импортозамещения отечественной продукцией.

В экономической литературе нет единого определения импортозамещения. В работе Васильевой Л.В. (2017) приводится обзор различных трактовок данного понятия. В узком смысле под импортозамещением понимают уменьшение объема импортных товаров и увеличение объема национального производства. В широком смысле импортозамещение представляет собой совокупность экономических механизмов или экономическую политику, направленную на сокращение импорта и развитие отечественных производственных мощностей (Червинский, 2015. С. 9).

Реализация государством политики импортозамещения подразумевает использование различных стратегий (Ватолкина, Горбунова, 2015; Мухин, 2016; Гнидченко, 2017). Они, как правило, предполагают повышение качества производимой продукции, освоение новых ее видов, модернизацию всего производства, т.е. развитие техники и технологий, внедрение инноваций и повышение его эффективности. Например, страны Восточной Азии при проведении импортозамещения опирались на создание новых отраслей промышленности, установление высоких пошлин в сочетании со снижением налогов либо освобождением от них местных производств, а также инвестирование в развитие производственной инфраструктуры. Существует два типа стратегий: один предполагает стимулирование слабых отраслей промышленности (опыт СССР, Бразилии), другой – стимулирование развитых

отраслей промышленности (Сингапур, Гонконг, Южная Корея) (Ватолкина, Горбунова, 2015).

Стратегия импортозамещения обладает рядом преимуществ: снижение импортозависимости; уменьшение влияния изменения валютного курса на экономику; уменьшение влияния цен импортных товаров на отечественные; отсутствие

ОБ АВТОРАХ

**КРАВЦОВ****Михаил Константинович**

(kravtsov@economic.mail.gov.by), доктор физико-математических наук, профессор, заведующий отделом макроструктурных и межотраслевых моделей НИЭИ Министерства экономики Республики Беларусь (г. Минск, Беларусь).

Сфера научных интересов: математическое моделирование экономических процессов; макроанализ и прогнозирование.

ЮРАЛЕВИЧ**Александра Анатольевна**

(gladkayaalexandra@gmail.com), научный сотрудник отдела макроструктурных и межотраслевых моделей НИЭИ Министерства экономики Республики Беларусь (г. Минск, Беларусь).

Сфера научных интересов: математическое моделирование экономических процессов; макроэкономика.

ДЕХТЯРЬ**Татьяна Александровна**

(tatiana.dehtyar.niel@gmail.com), младший научный сотрудник отдела макроструктурных и межотраслевых моделей НИЭИ Министерства экономики Республики Беларусь (г. Минск, Беларусь).

Сфера научных интересов: математическое моделирование экономических процессов, эконометрическое моделирование макропоказателей.

ФЕДЧЕНКО**Лидия Викторовна,**

младший научный сотрудник отдела макроструктурных и межотраслевых моделей (г. Минск, Беларусь).

Сфера научных интересов: макроэкономический анализ, методологические и прикладные аспекты прогнозирования межотраслевого баланса.

наценок, связанных с ввозом товаров на территорию Республики Беларусь; создание производств; модернизация нерентабельных производств; создание дополнительных рабочих мест; сокращение безработицы; рост спроса на товары внутреннего потребления; укрепление экономической безопасности; повышение качества жизни; привлечение иностранных инвестиций (Морозова, Васильева, Горбунова, 2016).

В Республике Беларусь импортозамещению всегда уделялось много внимания. В 1997 г. была разработана первая госпрограмма импортозамещения. Ее итоги: реализация более 240 проектов, освоение новых видов продукции, ранее не производимых в стране, а также снижение доли импортных товаров в объеме потребления. В 2001–2010 гг. произошел переход к пятилетним госпрограммам импортозамещения, причем активное его развитие наблюдалось в рамках не только отраслевых, но и региональных программ.

Для периода с 2011 г. характерен отказ от госпрограмм импортозамещения и переход к работе в рамках Схемы работ по замещению импортируемых в страну товаров (перечень товарных позиций для импортозамещения анализируется и обновляется ежегодно). Все они разделены на три группы: 1) товары, аналоги которых производятся в Республике Беларусь в недостаточном количестве либо потребительские свойства которых значительно уступают импортным; 2) товары, производство которых планируется или осваивается при реализации проектов государственных, отраслевых программ, отдельных мероприятий и планов органов госуправления; 3) товары, не производимые в Беларуси, их импортозамещение экономически нецелесообразно или невозможно.

Основными инструментами импортозамещения в настоящее время служат: Схема работ по замещению импортируемых в страну товаров; льготное кредитование; налоговые льготы для производителей импортозамещающей продукции; меры, направленные на снижение затрат белорусских производителей; привлечение иностранных инвестиций (Червинский, 2015).

Для оценки возможного прироста ВВП Республики Беларусь в результате импортозамещения нами разработана методика оценки макропоказателей в условиях частичного импортоза-

мещения на основе межотраслевого баланса. Уменьшение объема импортной продукции с заменой ее отечественными товарами позволило бы добиться не только положительного сальдо, но и дополнительного прироста ВВП. Сократить импорт промежуточных товаров во всех видах экономической деятельности (ЭД) не представляется возможным, поскольку это чревато замедлением темпов экономического роста. В этой ситуации представляется возможным частичное сокращение объемов импорта товаров, идущего на конечное потребление (КП).

Методика оценки основных макропоказателей в условиях частичного импортозамещения на основе межотраслевого баланса. В основу данной методики положено предположение о том, что дополнительный спрос на отечественные товары, формирующийся в результате импортозамещения¹, может быть удовлетворен за счет дозагрузки производственных мощностей и (или) использования накопленных запасов, т.е. предпосылки для возникновения ситуаций дефицита на товарных рынках и соответствующего роста цен не создаются. Аналогичное предположение принимается в отношении изменений, произошедших на рынках труда и капитала. Будем также считать, что структура промежуточного потребления (ПП) и валовой добавленной стоимости (ВДС) сохраняется, а структура конечного использования изменяется.

Методика оценки основных макропоказателей в условиях частичного импортозамещения на основе межотраслевого баланса состоит из 13 шагов.

Шаг 1. Расходы на КП импортной продукции i -го вида ЭД (H_i^0) определяются как сумма по строке граф 85–88 «Таблицы использования импортных товаров и услуг», входящей в систему таблиц «затраты-выпуск».

Здесь и далее будем считать, что индекс i пробегает множество натуральных чисел от 1 до n , где n – число видов ЭД, учитываемых в межотраслевом балансе Республики Беларусь.

Шаг 2. В соответствии со сформированным перечнем товарных позиций для импортоза-

¹ Здесь и далее в описании методики под импортозамещением будем понимать замещение части импорта, идущего на конечное потребление, отечественной продукцией.

щения определяется часть импортной продукции i -го вида ЭД (M_i), замещаемой отечественной.

Шаг 3. Импорт i -го вида ЭД (H_i) рассчитывается по формуле

$$H_i = H_i^0 - M_i, \quad i = \overline{1, n}, \quad (1)$$

а значение импорта на уровне республики – по формуле

$$H = \sum_{i=1}^n H_i. \quad (2)$$

Шаг 4. Расходы на КП (Q_i), валовое накопление (V_i) и экспорт (G_i) i -го вида ЭД принимаем равными их фактическому значению, т.е.

$$Q_i = Q_i^0, \quad V_i = V_i^0, \quad G_i = G_i^0, \quad i = \overline{1, n}, \quad (3)$$

где Q_i^0 , V_i^0 и G_i^0 – соответственно фактические расходы на КП, валовое накопление и экспорт i -го вида ЭД.

Значения расходов на КП (Q), валовое накопление (V) и экспорт (G) по республике без учета чистых налогов на продукты (ЧНП) рассчитываются по формулам

$$Q = \sum_{i=1}^n Q_i, \quad V = \sum_{i=1}^n V_i, \quad G = \sum_{i=1}^n G_i. \quad (4)$$

Шаг 5. Сальдо внешней торговли товарами и услугами (net export, NX) Республики Беларусь определяется по формуле

$$NX = \sum_{i=1}^n (G_i - H_i). \quad (5)$$

Шаг 6. Конечное использование i -го вида ЭД (Y_i) определяется по формуле

$$Y_i = Q_i + V_i + G_i - H_i, \quad i = \overline{1, n}. \quad (6)$$

Шаг 7. Используя матричное уравнение² Леонтьева (1958) $X = AX + Y$, вычисляем вектор валовых выпусков (ВВ) $X = (X_1, X_2, \dots, X_n)^T$ по формуле

$$X = (E - A)^{-1}Y, \quad (7)$$

где $A = (a_{ij})_{n \times n}$ – матрица коэффициентов прямых затрат; E – единичная матрица размера $n \times n$; $\det(E - A) \neq 0$; $(E - A)^{-1}$ – матрица коэффициентов полных затрат; $Y = (Y_1, Y_2, \dots, Y_n)^T$ – век-

² Для выполнения равенства в уравнении Леонтьева необходимо учитывать торговую и транспортную наценки в составе соответствующих агрегатов торговли и транспорта.

тор конечного использования, рассчитанный на шаге 6; верхний индекс T означает транспонирование.

Суммарное значение ВВ по республике определяется по формуле

$$X^* = \sum_{i=1}^n X_i. \quad (8)$$

Шаг 8. Доли оплаты труда работников (l_i), потребления основного капитала (f_i), чистой прибыли и чистого смешанного дохода (p_i) в ВВ сохраняются на уровне фактических из предположения, что действующая структура промежуточного потребления и ВДС остается неизменной, т.е.

$$l_i = \frac{L_i^0}{X_i^0}, \quad f_i = \frac{F_i^0}{X_i^0}, \quad p_i = \frac{P_i^0}{X_i^0}, \quad i = \overline{1, n}, \quad (9)$$

где L_i^0 – фактическое значение оплаты труда работников i -го вида ЭД; F_i^0 – фактическое значение потребления основного капитала i -го вида ЭД; P_i^0 – фактическое значение чистой прибыли и чистого смешанного дохода i -го вида ЭД; X_i^0 – фактическое значение ВВ i -го вида ЭД (без учета импортозамещения).

Значения оплаты труда работников (L), потребления основного капитала (F) и чистой прибыли и чистого смешанного дохода (P) на уровне республики рассчитываются по формулам

$$L = \sum_{i=1}^n l_i X_i, \quad F = \sum_{i=1}^n f_i X_i, \quad P = \sum_{i=1}^n p_i X_i. \quad (10)$$

Шаг 9. Среднесписочная численность занятых i -го вида ЭД (R_i) рассчитывается по формуле

$$R_i = r_i X_i, \quad i = \overline{1, n}, \quad (11)$$

где r_i – коэффициент, отражающий отношение фактической среднесписочной численности работников к фактическому ВВ i -го вида ЭД.

Значение среднесписочной численности занятых по республике рассчитывается по формуле

$$R = \sum_{i=1}^n R_i. \quad (12)$$

Шаг 10. Инвестиции в основной капитал i -го вида ЭД (S_i) рассчитываются по формуле

$$S_i = s_i X_i, \quad i = \overline{1, n}, \quad (13)$$

где s_i – коэффициент, отражающий отношение фактического значения инвестиций в основной капитал к фактическому ВВ i -го вида ЭД.

Значение инвестиций в основной капитал на уровне республики вычисляется по формуле

$$S = \sum_{i=1}^n S_i. \quad (14)$$

Шаг 11. ЧНП в составе промежуточного потребления (ПП) i -го вида ЭД (T_i) рассчитываются по формуле

$$T_i = t_i X_i, \quad i = \overline{1, n}, \quad (15)$$

где t_i – коэффициент, отражающий отношение фактического значения ЧНП к фактическому ВВ i -го вида ЭД.

Значение ЧНП в составе ПП на уровне республики рассчитывается по формуле

$$T_{ПП} = \sum_{i=1}^n T_i. \quad (16)$$

Значение ЧНП в составе конечной продукции ($T_{КП}$) задается на уровне фактического.

Шаг 12. ВДС в i -м виде ЭД (Z_i) рассчитывается по следующей формуле

$$Z_j = \left(1 - \sum_{i=1}^n a_{ij} - t_j \right) X_j, \quad j = \overline{1, n}. \quad (17)$$

Шаг 13. ВВП (GDP) производственным методом рассчитывается как сумма ВДС, ЧНП в составе ПП и ЧНП в составе КП по формуле

$$GDP = \sum_{i=1}^n Z_i + T_{ПП} + T_{КП}, \quad (18)$$

а ВВП методом конечного использования представляет собой суммарное значение расходов на КП, валового накопления, чистого экспорта и ЧНП в составе КП

$$GDP = Q + V + T_{КП} + G - H. \quad (19)$$

При этом выполняется соотношение

$$\sum_{i=1}^n Z_i + T_{ПП} + T_{КП} = Q + V + T_{КП} + G - H, \quad (20)$$

обеспечивающее равенство ВВП двумя методами.

Вычислительные схемы расчетов. Апробация изложенной методики проводилась на информа-

ции отчетных таблиц «затраты-выпуск»³ за 2018 г., а также с использованием предоставляемой Национальным статистическим комитетом информации по инвестициям в основной капитал⁴ и средне-численной численности работников⁵.

Для расчетов сформирована номенклатура, включающая 31 агрегат. В качестве последних выбраны: секции А, В, D-S и подсекции секции «Обрабатывающая промышленность» СА-СМ. Подробная классификация и наименования видов ЭД приведены в ОКРБ 005-2011 «Виды экономической деятельности (ОКЭД)»⁶.

При агрегации «Таблицы использования товаров и услуг в основных ценах» строка торговой наценки (84) прибавлена к строке, соответствующей агрегату «Оптовая и розничная торговля; ремонт автомобилей и мотоциклов» (секция G). Аналогичным образом строка транспортной наценки (85) отнесена к строке, соответствующей агрегату «Транспортная деятельность, складирование, почтовая и курьерская деятельность» (секция H).

Для вариантных расчетов сформированы два сценария. Сценарий 1 подразумевает снижение расходов импортной продукции на КП во всех агрегатах на 10%. Сценарий 2 сформирован на основе предположения о возможном сокращении конечного потребления импортных товаров в агрегатах с наибольшими долями расхода импортных товаров на КП (табл. 1). Отметим также, что для выбора отраслей, в которых может проводиться импортозамещение, возможно использование и других критериев. В агрегатах «Сельское, лесное и рыбное хозяйство», «Производство вычислительной, электронной и оптической аппаратуры» и «Производство электрооборудования» импорт расходов на КП сокращен на 5%; «Производство транспор-

³ Система таблиц "Затраты-Выпуск" за 2018 год. URL: https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/publications/izdania/public_bulletin/index_16955/.

⁴ Статистический ежегодник Республики Беларусь. 2019. URL: https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/publications/izdania/public_compilation/index_14636/.

⁵ Численность и заработная плата работников Республики Беларусь в 2019 году. URL: https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/publications/izdania/public_bulletin/index_17178/.

⁶ URL: <https://www.belstat.gov.by/klassifikatory/obschegosudarstvennye-klassifikatory-respubliki-belarus-ispolzuyemye-dlya-zapolneniya-gosudarstvennoi-statisticheskoi-otchetnosti/obschegosudarstvennyi-klassifikator-okrb-005-2011-vidy-ekonomicheskoi-deyatelnosti/>.

тных средств и оборудования», «Производство прочих готовых изделий; ремонт, монтаж машин и оборудования» – 10%; «Производство текстильных изделий, одежды, изделий из кожи и меха», «Производство основных фармацевтических препаратов», «Услуги по временному проживанию и питанию» – 15%.

В табл. 2 приведены значения объемов ВВ и ВДС, а также среднесписочной численности работников в разрезе агрегатов Республики Беларусь, рассчитанные на основе предлагаемой методики по сценарию 2.

В табл. 3 приведены результаты вариантных расчетов основных макропоказателей социаль-

Таблица 1

Доля импорта, приходящегося на расходы на КП, в соответствующем ВВ агрегата Республики Беларусь в 2018 г.

Агрегат	Доля импорта расходов на КП в ВВ, %
Производство основных фармацевтических препаратов	74,40
Услуги по временному проживанию и питанию	44,59
Производство текстильных изделий, одежды, изделий из кожи и меха	37,23
Производство вычислительной, электронной и оптической аппаратуры	28,93
Производство электрооборудования	17,55
Производство транспортных средств и оборудования	15,85
Горнодобывающая промышленность	14,83
Производство продуктов питания, напитков, табачных изделий	11,27
Производство прочих готовых изделий; ремонт, монтаж машин и оборудования	11,00
Сельское, лесное и рыбное хозяйство	6,82
Производство изделий из дерева и бумаги; полиграфическая деятельность и тиражирование записанных носителей информации	5,21
Производство машин и оборудования, не включенных в другие группировки	4,67
Производство химических продуктов	4,50
Производство кокса и продуктов нефтепереработки	3,56
Производство резиновых и пластмассовых изделий, прочих неметаллических минеральных продуктов	2,52
Деятельность в сфере административных и вспомогательных услуг	2,40
Творчество, спорт, развлечения и отдых	1,98
Металлургическое производство. Производство готовых неметаллических изделий, кроме машин и оборудования	1,79
Образование	1,73
Транспортная деятельность, складирование, почтовая и курьерская деятельность	1,72
Операции с недвижимым имуществом	1,06
Здравоохранение и социальные услуги	0,77
Финансовая и страховая деятельность	0,36
Информация и связь	0,30
Государственное управление	0,23
Профессиональная, научная и техническая деятельность	0,21
Предоставление прочих видов услуг	0,20
Снабжение электроэнергией, газом, паром, горячей водой и кондиционированным воздухом	0,03
Оптовая и розничная торговля; ремонт автомобилей и мотоциклов	0,01
Водоснабжение; сбор, обработка и удаление отходов, деятельность по ликвидации загрязнений	0,00
Строительство	0,00

* Данные в табл. 1 отсортированы в порядке убывания долей импорта.

Источник: авторская разработка на основе таблиц «затраты-выпуск» Республики Беларусь за 2018 г.

но-экономического развития Республики Беларусь за 2018 г., полученные на основе предложенной методики.

И в первом, и во втором сценариях при проведении импортозамещения доля сальдо внешней

торговли в ВВП увеличилась (на 2,55% в первом и на 2,26% – во втором). Согласно сценарию 1, для достижения прироста ВВП в 1,2 п. п. потребуется увеличение численности занятых на 1,13% и инвестиций на 1,39%. В то же время прирост ВВП

Таблица 2
Значения объемов ВВ и ВДС, а также среднесписочной численности работников по видам ЭД Республики Беларусь, полученные на основе предлагаемой методики по сценарию 2

Агрегат	ВВ		ВДС		Среднесписочная численность работников	
	Фактическое значение, тыс. руб.	Расчет, тыс. руб.	Фактическое значение, тыс. руб.	Расчет, тыс. руб.	Фактическое значение, чел.	Расчет, чел.
Сельское, лесное и рыбное хозяйство	20 831,2	21 112,6	8 061,0	8 169,9	321 492,0	325 834,5
Горнодобывающая промышленность	1 487,8	1 572,3	942,1	995,6	10 169,0	10 746,2
Производство продуктов питания, напитков, табачных изделий	25 245,6	25 518,7	5 847,0	5 910,3	139 538,0	141 047,3
Производство текстильных изделий, одежды, изделий из кожи и меха	4 065,7	4 442,4	1 590,7	1 738,1	85 226,0	93 123,4
Производство изделий из дерева и бумаги; полиграфическая деятельность и тиражирование записанных носителей информации	5 390,6	5 420,9	1 974,4	1 985,5	60 416,0	60 755,7
Производство кокса и продуктов нефтепереработки	17 126,4	17 169,6	840,6	842,7	13 017,0	13 049,8
Производство химических продуктов	10 324,3	10 392,9	4 647,1	4 678,0	47 944,0	48 262,8
Производство основных фармацевтических препаратов	1 253,7	1 420,1	664,4	752,6	10 058,0	11 393,2
Производство резиновых и пластмассовых изделий, прочих неметаллических минеральных продуктов	7 736,2	7 785,1	2 414,4	2 429,6	79 231,0	79 731,0
Металлургическое производство. Производство готовых неметаллических изделий, кроме машин и оборудования	7 743,7	7 864,6	1 512,6	1 536,2	58 181,0	59 089,4
Производство вычислительной, электронной и оптической аппаратуры	1 725,3	1 765,4	678,4	694,2	19 568,0	20 022,9
Производство электрооборудования	2 721,5	2 765,8	683,4	694,6	32 116,0	32 638,5
Производство машин и оборудования, не включенных в другие группировки	5 321,1	5 350,9	1 717,5	1 727,1	86 347,0	86 829,5
Производство транспортных средств и оборудования	6 161,4	6 309,9	1 875,2	1 920,4	43 827,0	44 883,4
Производство прочих готовых изделий; ремонт, монтаж машин и оборудования	4 174,3	4 232,5	1 557,0	1 578,7	65 566,0	66 480,3
Снабжение электроэнергией, газом, паром, горячей водой и кондиционированным воздухом	9 397,7	9 461,3	3 930,4	3 957,1	92 678,0	93 305,7
Водоснабжение; сбор, обработка и удаление отходов, деятельность по ликвидации загрязнений	1 759,6	1 770,1	866,5	871,6	35 372,0	35 582,8
Строительство	15 553,7	15 561,6	6 502,4	6 505,7	202 158,0	202 260,5
Оптовая и розничная торговля; ремонт автомобилей и мотоциклов	21 856,1	21 947,5	12 257,8	12 309,1	424 433,0	426 207,3
Транспортная деятельность, складирование, почтовая и курьерская деятельность	12 944,9	12 971,3	7 188,3	7 203,0	241 967,0	242 460,6
Услуги по временному проживанию и питанию	2 318,2	2 476,3	1 039,4	1 110,3	74 389,0	79 463,1
Информация и связь	8 846,3	8 864,1	6 570,6	6 583,8	92 031,0	92 215,6
Финансовая и страховая деятельность	5 858,7	5 896,4	4 293,0	4 320,6	60 728,0	61 119,4
Операции с недвижимым имуществом	8 933,9	8 946,6	6 292,1	6 301,0	38 167,0	38 221,3
Профессиональная, научная и техническая деятельность	4 862,8	4 897,1	3 407,8	3 431,9	89 268,0	89 898,5
Деятельность в сфере административных и вспомогательных услуг	2 340,6	2 349,6	1 493,0	1 498,7	82 913,0	83 233,0
Государственное управление	5 956,0	5 956,0	4 530,6	4 530,6	173 295,0	173 295,1
Образование	6 446,6	6 446,9	4 891,3	4 891,5	414 413,0	414 431,8
Здравоохранение и социальные услуги	6 874,1	6 874,7	4 321,5	4 321,9	305 655,0	305 682,1
Творчество, спорт, развлечения и отдых	1 718,0	1 718,1	1 129,0	1 129,0	68 567,0	68 570,9
Предоставление прочих видов услуг	1 794,1	1 795,6	1 067,3	1 068,2	32 468,0	32 496,1
Сумма	238 770,2	241 057,0	104 786,6	105 687,3	3 501 198,0	3 532 331,7

Источник: авторская разработка на основе таблиц «затраты-выпуск» Республики Беларусь за 2018 г.

Основные макропоказатели социально-экономического развития Республики Беларусь за 2018 г., рассчитанные на основе предложенной методики

Показатель	Фактическое значение	Сценарий 1	Сценарий 2
ВВП, млн руб.	122 319,7	123 616,5	123 247,5
Темп роста ВВП, %	103,1	104,3	104,0
Конечное потребление, млн руб.	86 119,0	86 119,0	86 119,0
Валовое накопление, млн руб.	34 346,0	34 346,0	34 346,0
Сальдо, млн руб.	1 854,7	3 151,6	2 782,6
Экспорт, млн руб.	86 180,4	86 180,4	86 180,4
Импорт, млн руб.	84 325,6	83 028,9	83 397,8
Оплата труда работников, млн руб.	58 166,2	58 793,4	58 637 061,7
Потребление основного капитала, млн руб.	13 292,2	13 467,3	13 398,8
Чистая прибыль и чистый смешанный доход, млн руб.	31 355,3	31 773,8	31 651,2
Среднесписочная численность работников, чел.	3 501 198,0	3 540 627,9	3 532 331,7
Инвестиции в основной капитал, млн руб.	25 004,4	25 350,9	25 207,4

Источник: авторская разработка.

по сценарию 2 составляет 0,9 п. п. и сопровождается увеличением численности занятых на 0,89, а инвестиций – на 0,81%. Как видно, в обоих сценариях прирост ВВП составил порядка 1 п.п., т. е. проведение импортозамещения даже в ограниченном числе видов ЭД способно привести к его росту.

Выводы. Проведенные расчеты показывают, что политика импортозамещения позволяет добиться прироста ВВП, который, однако, оказывается небольшим. К подобным выводам пришел и Гусев (2016), отметивший в своей работе, что результаты политики импортозамещения не будут видны сразу, к тому же «возможное удорожание отечественной продукции и снижение качества закупаемого на внутреннем рынке сырья и оборудования даст значительно меньший положительный эффект».

Кроме этого, наряду с преимуществами у политики импортозамещения существует ряд недостатков: увеличение нагрузки на бюджет (субсидирование, инвестирование предприятий, предоставление льгот и т.п.); отсутствие производителей-конкурентов; некоторые виды товаров можно приобрести за более низкие цены за границей; высокие цены на продукцию; низкое качество товаров и услуг, обусловленное устаревшими оборудованием, технологиями производства, а также отсутствием соответствующей квалификации работников предприятий (Морозова, Васильева, Горбунова, 2016).

В связи с этим очевидна необходимость учета возможных негативных эффектов при проведении

политики импортозамещения. К тому же, опыт некоторых стран, где импортозамещение используется как дополнительная стратегия, свидетельствует: основной стратегией, направленной на повышение уровня экономического развития, является наращивание экспорта, что вряд ли возможно без рационализации структуры экономики.

ЛИТЕРАТУРА

- Васильева Л.В.** 2017. Система классификационных признаков импортозамещения. Россия: тенденции и перспективы развития. Вып. 12. Ч. 1. С. 130–136.
- Ватолкина Н.Ш., Горбунова Н.В.** 2015. Импортозамещение: зарубежный опыт, инструменты и эффекты. *Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета*. Экономические науки. №6. С. 29–39.
- Гнидченко А.А.** 2017. Импортозамещение как дополняющая стратегия. *Проблемы прогнозирования*. №6. С. 27–36.
- Гусев М.С.** 2016. Импортозамещение как стратегия экономического развития. *Проблемы прогнозирования*. №2. С. 138–147.
- Леонтьев В.** 1958. *Исследование структуры американской экономики*. Москва: Госстатиздат. 640 с.
- Морозова Н.В., Васильева И.А., Горбунова А.И.** 2016. Особенности политики импортозамещения в современных условиях. *Oeconomia et Jus*. №1. С. 11–18.
- Мухин Н.Ю.** 2016. Стратегии импортозамещения и стимулирования экспорта в экономической политике зарубежных государств. *Российский внешнеэкономический вестник*. №2. С. 103–112.
- Червинский Е.А.** 2015. *Импортозамещение в Республике Беларусь: методы анализа и направления совершенствования*. Минск: Беларуская навука. 197 с.

Статья поступила 27.07.2020 г.

Богданович А.В., Одериха В.В.

Особенности урбанизации в Республике Беларусь

В статье рассмотрены процессы урбанизации в Республике Беларусь в послевоенный период и региональные особенности урбанизации за годы государственного суверенитета. Для этого использовались динамические группировки и картографические методы. Даны предложения по преобразованию поселков городского типа в соответствии с их функциональным типом и выполняемой ролью в системе расселения. Для обеспечения равномерности урбанизации регионов базового территориального уровня целесообразно провести объединение одноименных городов областного подчинения и районов в одну административно-территориальную единицу, а также создать Минский столичный округ.

Шпак А.П., Кондратенко С.А.

Совершенствование организационно-экономического механизма устойчивого функционирования АПК

Определены концептуальные положения по совершенствованию экономического механизма (ценообразование, кредитование, налогообложение и государственная поддержка) как важнейшего условия повышения устойчивости агропромышленного производства (макроуровень). Обосновано формирование сырьевых зон предприятий перерабатывающей промышленности с учетом преимуществ планирования производства, оптимизации затрат, эффективного использования инвестиционных ресурсов и управления подкомплексами. Обозначены принципы формирования устойчивых сырьевых зон, модели построения, критерии оптимизации, комплексное применение которых позволит обеспечить рост добавленной стоимости в продуктовой цепочке и реализацию интересов ее участников (микроуровень).

Новак А.М.

Совершенствование функционирования кооперативно-интегрированных структур в АПК Беларуси

Произведен анализ и дана оценка функционирования кооперативно-интегрированных структур в АПК Республики Беларусь. На основе литературных источников и собственных исследований выделены важнейшие факторы и обоснованы принципы практической организации подобных объединений в Беларуси. По системе указанных экономических показателей дана оценка новых структур в сравнении с традиционными сельскохозяйственными организациями, обоснованы рекомендации и предложения по совершенствованию их производственной деятельности.

Хмурович Л.В., Вильчицкая А.А.

Мировой рынок электромобилей: состояние, тенденции, перспективы

По результатам анализа конъюнктуры мирового рынка электромобилей выявлены основные факторы, влияющие на формирование спроса, предложения и цен на рынке, представлен прогноз его развития. Дана оценка текущего состояния и направлений развития рынка электромобилей в Беларуси.

Скворода Е.В.

Транспортное обеспечение международных спортивных мероприятий

Анализируется и обобщается мировой опыт транспортного обеспечения международных спортивных мероприятий, в частности, организации данного процесса на примере чемпионатов мира и Европы по футболу. Конкретные меры и решения в данной области, которые принимались в различных странах, представляют огромный практический интерес. Их использование на этапах разработки стратегических и тактических планов транспортного обеспечения с учетом специфики транспортной системы страны-организатора будет способствовать повышению эффективности спортивных мероприятий и удовлетворению требований потребителей транспортных услуг.

Кравцов М.К., Юралевиц А.А., Дехтярь Т.А., Федченко Л.В.

Оценка влияния импортозамещения конечного потребления на прирост макропоказателей

Предложена методика оценки основных макропоказателей в условиях частичного импортозамещения на основе межотраслевого баланса. Такое импортозамещение приводит к росту сальдо и валового внутреннего продукта. Проведены расчеты на статистической информации отчетных таблиц «Затраты-выпуск» Республики Беларусь за 2018 г.

A.Bogdanovich, V.Oderikha

The features of urbanization in the Republic of Belarus

The article discusses the processes of urbanization in the Republic of Belarus in the post-war period and regional features of urbanization during the period of the state sovereignty. The dynamic groupings and cartographic methods are used in the work. The proposals on the transformation of urban-type settlements in accordance with their functional type and the role played in the settlement system are given. To ensure the uniformity of urbanization of the basic territorial level regions, it is reasonable to unite the regional subordination cities and districts of the same name into one administrative-territorial unit, as well as to create the Minsk capital district.

A.Shpak, S.Kondratenko

Improvement of the organizational and economic mechanism for the sustainable functioning of the AIC

The article defines conceptual provisions for improving the economic mechanism (pricing, lending, taxation and state support) as the most important condition for increasing the sustainability of agro-industrial production (macro level). Taking into account the advantages of production planning, cost optimization, efficient use of investment resources and management of sub-complexes the formation of raw material zones in manufacturing industry is justified. The principles of formation of stable raw material zones, building models, optimization criteria in a comprehensive application will allow to ensure growth of added value in the product chain and maximize the interests of its participants (micro level).

A.Novak

Improving of the functioning of cooperative-integrated structures of the AIC in Belarus

The article analyzes and evaluates the functioning of cooperatively integrated structures in the AIC of the Republic of Belarus. Based on the bookish sources and own research, the most important factors and the principles of the practical organization of such associations in Belarus are identified. According to the system of the economic indicators the assessment of new structures in comparison with traditional agricultural organizations is given, recommendations and proposals for improving their production activities are substantiated.

L.Khmurovich A.Wilchitskaya

Global electric cars market: status, trends, prospects

The article analyzes current conditions of the global electric cars market, identifies the main factors influencing demand, supply, and prices in the market. Besides, the authors assess the status and future growth prospects of the electric cars market in Belarus.

E.Skvoroda

Transport support for international sporting events

The article analyzes and summarizes the world experience of transport support of international sports events and the organization of this process on the example of the world and European football championships. The exact measures and decisions in this sphere adopted earlier in various countries are of great practical interest. They are valuable at the stages of developing strategic and tactical plans for transport support, taking into account the transport system specifics of a host country, and could help to increase the effectiveness of the sport event and meet the requirements of transport services consumers.

M.Kravtsov, A.Yuralevich, T.Dehtyar, L.Fedchenko

The impact assessment of import substitution of final consumption on macro-indicators growth

The article provides an estimation method of the main macro indicators within the conditions of partial import substitution (partial reduction of actual import of goods and services for final consumption) based on the input-output balance. Such import substitution leads to increasing in the balance and gross domestic product. Calculations have been performed based on the data derived from report input-output tables of the Republic of Belarus for 2018.

**Экономический бюллетень Научно-исследовательского экономического
института Министерства экономики Республики Беларусь
№ 9, 2020**

Свидетельство о регистрации периодического издания № 1231.

Ответственный за выпуск – Я.М. Александрович

Над выпуском работали:

А.М. Стронгина – *редактирование*,
Е.Э. Дробышевская – *верстка*, Т.И. Какшинская – *корректурa*

Подписано в печать 21. 09. 2020 г. Формат 60x84 ¹/₈. Бумага офсетная. Печать офсетная.
Усл.печ.л. 7,75. Уч.-изд.л. 6,37. Тираж 96 экз. Заказ № 287.

Издатель и полиграфическое исполнение
ГНУ «Научно-исследовательский экономический институт
Министерства экономики Республики Беларусь»:
ЛП № 02330/256 от 27 марта 2014 г.
220086, г. Минск, ул. Славинского, 1, корп. 1.
Тел./факс (017) 271-02-78
gnu-niei@niei.by