

В качестве обобщающих показателей он рассматривает относительную и абсолютную экономию затрат на воспроизводство стоимости рабочей силы; затраты на воспроизводство стоимости рабочей силы на 1 руб. продукции и добавленной стоимости; прирост прибыли за счет экономии затрат на воспроизводство стоимости рабочей силы, а также прирост прибыли за счет роста суммы этих затрат в части направленной на увеличение выпуска продукции; прирост добавленной стоимости за счет экономии затрат на воспроизводство стоимости рабочей силы, прирост добавленной стоимости за счет увеличения суммы этих затрат в части, направленной на увеличение выпуска продукции; доля прироста добавленной стоимости и прибыли за счет экономии затрат на воспроизводство стоимости рабочей силы; коэффициент опережения темпов прироста выпуска продукции, добавленной стоимости и прибыли в сравнении с темпами прироста затрат на воспроизводство стоимости рабочей силы.

К частным показателям автор относит абсолютную и относительную экономию расходов на оплату труда; расходы на оплату труда на 1 руб. продукции или процент снижения зарплатоёмкости продукции; прирост прибыли за счет относительной экономии и прироста суммы расходов на оплату труда; прирост добавленной стоимости за счет относительной экономии и суммы прироста расходов на оплату труда; долю прироста добавленной стоимости и прибыли за счет относительной экономии расходов на оплату труда; коэффициент опережения темпов прироста выпуска продукции в сравнении с темпами прироста расходов на оплату труда.

Для того же, чтобы сделать окончательный вывод об эффективности использования фонда заработной платы, Крылов Э.И. предлагает применять такие показатели, как среднегодовая выработка, средний размер заработной платы и прибыли на одного работника.

УДК 351.815

## ИССЛЕДОВАНИЕ ПРОБЛЕМ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В АПК

И.П. Кутекова, А.Г. Ефименко

Могилевский государственный университет продовольствия,  
г. Могилёв, Беларусь

Являясь базовой отраслью хозяйственного комплекса страны, транспорт обеспечивает взаимосвязь всех его элементов, способствует углублению территориального разделения труда. Значительный объем грузов (до 85 %) в народном хозяйстве перевозится грузовыми автомобилями, которые занимают ведущее место в структуре грузоперевозок среди других видов транспорта.

Грузовой автомобильный транспорт, являясь частью транспортного комплекса, обеспечивает непосредственное обслуживание предприятий агропромышленного комплекса. Подвижной состав грузового автотранспорта принимает участие во всех технологических операциях, активно задействуется в периоды наиболее напряженных сельскохозяйственных работ. На содержание и эксплуатацию грузовых автомобилей в 1999-2004 гг. приходилось 4 % общей суммы производственных затрат сельскохозяйственных организаций. На предприятиях отрасли сконцентрировано более 50 % народнохозяйственного парка грузовых автомобилей.

В течение последних лет общая сумма затрат на эксплуатацию грузового автотранспорта на предприятиях отрасли в фактических ценах увеличилась более, чем в 15 раз, а себестоимость одного тонно-километра выросла в 33 раза.

Значительное влияние на увеличение производственных издержек автопарка оказали инфляционные процессы в экономике республики.

Большая часть денежных средств – от 50 до 58 % – затрачивается на оплату труда и нефтепродукты.

В последние годы в агропромышленном комплексе коэффициент выбытия грузовых автомобилей превышает коэффициент поступления.

Средний срок эксплуатации одной автомашины достигает 10-15 лет. В 2004 г по Могилевской области транспортом общего пользования перевезено 46715,1 тыс. тонн грузов, что составляет 111,6 % к 2003 году, в том числе автомобильным – 101,7 %. Чистый убыток предприятий транспорта в текущих ценах составил 201 млн. рублей. Получило чистый убыток 21 предприятие транспорта, или 16,4 % от их общего числа.

Сложное финансовое положение многих автотранспортных предприятий в условиях падения спроса на перевозки побуждает их расширять сферу своей деятельности, выходить на международные трассы (поскольку международные перевозки являются более прибыльными в сравнении с внутренними перевозками), увеличивать объем предоставляемых транспортно-экспедиционных и непрофильных видов услуг.