

Проанализировав все вышеперечисленные факторы, следует отметить, что Беларусь может в лучшем случае рассчитывать лишь на спекулятивный рейтинг В-, т.е. страна с высокой уязвимостью при наличии неблагоприятных деловых, финансовых и экономических условий.

Это значит, что в ближайшей перспективе ситуация по привлечению иностранных инвестиций не улучшится, а может ухудшиться, так как потенциальные инвесторы будут руководствоваться рейтингом известного агентства, который покажет высокую степень риска вложения средств.

На основе всего изложенного можно сказать, что получение суверенного кредитного рейтинга в настоящее время для Республики Беларусь преждевременно. Только при совершенствовании существующего экономического порядка получение кредитного рейтинга принесет ожидаемый успех.

*Н.Н. Бондаренко, ассистент*

*БГЭУ (Минск)*

## **ПРОБЛЕМЫ ВЫЯВЛЕНИЯ МЕЖОТРАСЛЕВОЙ МИГРАЦИИ СЕЗОННЫХ КОЛЕБАНИЙ**

Повышение темпов роста производства любой страны может быть достигнуто лишь посредством оптимальных межотраслевых пропорций в народном хозяйстве. В первую очередь это касается пропорций материально-вещественных потоков между отраслями сельского хозяйства, промышленности и транспорта.

Во-первых, данное положение определяется тем, что уровень и темпы развития сельского хозяйства непосредственно зависят от уровня и темпов развития промышленности, особенно таких ее отраслей, как машиностроение, химическая, электротехническая и др.

Во-вторых, от масштабов и темпов развития сельского хозяйства зависят масштабы и темпы развития перерабатывающей промышленности. С другой стороны, поскольку перерабатывающая промышленность является массовым потребителем сельскохозяйственного сырья, ее размеры непосредственно влияют на емкость сельскохозяйственного рынка.

В-третьих, по мере повышения товарности и специализации сельскохозяйственного производства возрастает и его потребность в услугах транспорта. Рассредоточенность производства сельскохозяйственных продуктов по территории страны вызывает объективную необходимость массовой переброски сельскохозяйственных

грузов к крупным транспортным магистралям для их дальнейшего передвижения к местам переработки. В обратном же направлении идет массовое движение промышленных грузов, потребляемых в сельском хозяйстве.

Через материально-вещественные потоки движения товаров между сельским хозяйством, промышленностью и транспортом передается и фактор сезонности. Пик сезонности сельского хозяйства приходится на третий квартал года — время сбора урожая. На третий квартал года приходится и пик сезонности транспорта — время перевозок собранного в сельском хозяйстве урожая к местам потребления, переработки и продаж. В промышленности же пик сезонности приходится на четвертый квартал года, когда весь собранный урожай доставлен промышленным предприятиям и наступает время его переработки и закладки на хранение.

Так как отрасли экономики интегрированы и произведенная в них продукция переходит из одной отрасли в другие, возникает необходимость исследования причинно-следственных зависимостей данного процесса.

Анализ взаимосвязи сезонных колебаний квартальных показателей валовой добавленной стоимости сельского хозяйства, промышленности и объема перевезенных грузов всеми видами транспорта Республики Беларусь за 1995—2000 гг. был проведен с помощью метода коинтеграции, а также с использованием эконометрических моделей с распределенным лагом.

По итогам проведенного исследования можно сделать следующий вывод. Размеры объема перевезенных грузов всеми видами транспорта Республики Беларусь в значительной степени обусловлены объемом производства валовой добавленной стоимости (ВДС) сельского хозяйства. Большая часть ВДС сельского хозяйства производится в третьем квартале года (время сбора урожая) и на этот же квартал приходится наибольшая загруженность транспорта. В промышленности пик производства валовой добавленной стоимости приходится на четвертый квартал года, когда продукция заготовок сельского хозяйства перевезена к месту ее переработки.

Таким образом, очевидна миграция сезонных колебаний из отрасли сельского хозяйства в транспортную отрасль, а из транспортной — в промышленность. Подобное явление представляется закономерным, практически отражает экономические условия производства в той отрасли, куда мигрирует сезонность, и следовательно, межотраслевую миграцию сезонных колебаний с полным правом можно включить в состав организационных факторов сезонности.