

УДК 631.173:629.114

А. Г. ЕФИМЕНКО

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОДХОДЫ К ФОРМИРОВАНИЮ ЭФФЕКТИВНОГО РЫНКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В АПК

Могилевский государственный университет продовольствия

(Поступила в редакцию 12.12.2006)

В Государственной программе возрождения и развития села на 2005–2010 годы исходя из перспективной потребности определены общие направления развития сферы услуг в АПК, в том числе автотранспортных. В то же время однозначно решение проблемы не просматривается, поскольку становление рынка услуг, создание соответствующей инфраструктуры зависит от общего состояния экономики на макро- и микроуровне, экономической политики, формирования конкурентной среды, обеспечения равных условий функционирования хозяйствующих субъектов различной формы собственности [1, 2].

Агропромышленный комплекс республики нуждается в технологическом перевооружении и техническом переоснащении всего производства, но особенно остро стоит вопрос в транспорте, так как обеспеченность автомобилями составляет менее 50% нормативной потребности, изношенность средств превышает 70% [3, 4].

Автотранспортное обслуживание как особая форма хозяйственной деятельности ориентирована на удовлетворение потребности производства в услугах и характеризуется наличием необходимого технологического, экономического, информационного, правового и ресурсного обеспечения. Автотранспортные услуги включают как перевозку грузов, так и операции, связанные с подготовкой и осуществлением всего перевозочного процесса, направленного на повышение эффективности функционирования всех отраслей народного хозяйства, в том числе АПК.

Сбалансированный по спросу и предложению рынок автотранспортных услуг в АПК представляет новую модель хозяйствования, выражающую куплю-продажу услуг, за счет которых осуществляются хозяйственные связи между всеми его субъектами.

Рынок автотранспортных услуг включает экономические отношения, посредством которых регулируются все стадии, связанные с производством и переработкой сельскохозяйственной продукции и формируются экономические связи между всеми хозяйствующими субъектами рынка.

Автотранспортные организации АПК взаимодействуют с неодинаковыми группами заказчиков, что проявляется прежде всего в различном характере грузопотоков и работы в разных условиях. Например, очевидна неравномерность положения автотранспортных организаций АПК, одни из которых размещены в областном центре, другие – в районных.

При всей общности технологической ориентации и равных производственных возможностях районные автотранспортные организации должны ориентироваться на меньшее число возможных заказчиков, работать в других дорожных условиях, а также обслуживать перевозки с существенно меньшей вероятностью обратной загрузки. Автотранспортные организации АПК, находясь в разных «технологических» условиях, выполняют различные технологические операции, что влияет на уровень издержек, трудо- и ресурсоемкость, возможность удовлетворения тех или иных требований клиентуры и в конечном итоге определяет коммерческие результаты.

Автотранспортные организации АПК выполняют неравнозначные с точки зрения государства социально-экономические функции. Функционируя в секторах рынка с различной привлека-

тельностью для заказчиков, они осуществляют перевозку сельскохозяйственных грузов в места хранения и переработки (например, хлебобулочных изделий и молочной продукции – в торговую сеть) или доставляют товары «свободной» торговли. Эти и некоторые другие факторы делают рынок автотранспортных перевозок в АПК объективно неоднородным [5].

Изучение спроса на автотранспортные услуги свидетельствует, что одним из требований заказчиков к работе грузового транспорта является своевременность отправки и доставки грузов, что объясняется стремлением грузовладельцев к сокращению запасов в сфере производства и обращения. Например, затраты на содержание запасов составляют по ряду отраслей 20% (и более) от стоимости выпускаемой продукции.

К параметрам, характеризующим спрос, можно отнести род груза (вид поездки), объемы перевозок; размеры обслуживаемой территории; регулярность грузопотоков; срочность и время доставки; уровень тарифов; необходимость хранения товаров (технологического простоя-пересадки) в цикле доставки; юридическое положение отправителя или получателя.

Спрос носит локальный характер, на его количественные и качественные характеристики влияет покупательная способность, существующая в конкретном месте. Спрос на услуги автомобильного транспорта во многом зависит от развития в регионе видов транспорта, степени их интеграции в единую систему, уровня тарифов, ассортимента и качества услуг, предоставляемых возможным заказчикам.

Что касается предложения, то оно в количественном и качественном отношении меняется в зависимости от наличия или отсутствия возможностей получать прибыль (или удовлетворять потребности) на местном рынке. Факторами, ограничивающими возможности, являются сравнительно высокая себестоимость, ввиду малой грузоподъемности единицы подвижного состава, и относительно высокая стоимость материально-технической базы обслуживания автомобилей.

Удельный вес автотранспортных услуг с развитием рыночной экономики и ее инфраструктуры возрастает, что характерно практически для всех стран. Эффективный рынок автотранспортных услуг в АПК определяется как совокупность юридически и экономически самостоятельных производителей и потребителей этих услуг, а также ряда инфраструктурных подразделений, взаимодействующих на определенной территории по поводу купли-продажи услуг. Схема управления рынком автотранспортных услуг в АПК в современных условиях хозяйствования представлена на рисунке.

Важным фактором формирования эффективного рынка автотранспортных услуг в АПК является свободное ценообразование. Множество способов установления цен-тарифов сводится к трем взаимосвязанным методам, ориентированным на себестоимость, спрос и конкурентов. При

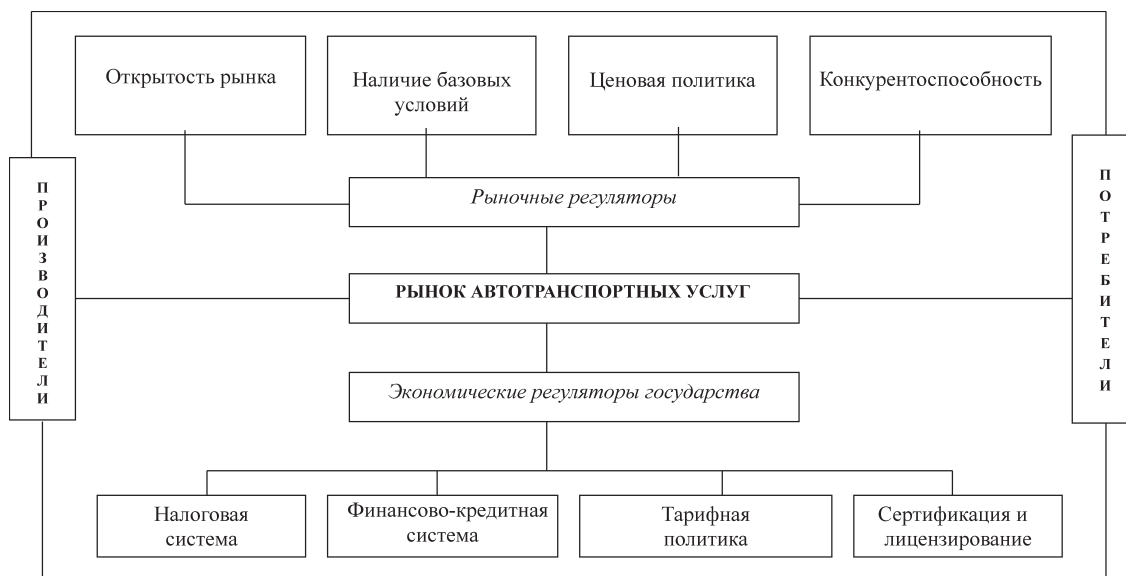


Схема управления рынком автотранспортных услуг в АПК

расчете тарифов, ориентированных на спрос, следует учитывать соотношение спроса и предложения, основываясь на рыночной информации о конъюнктуре рынка услуг в АПК.

Развитие эффективного рынка автотранспортных услуг в АПК республики требует значительных вложений капитала. Для выбора наиболее эффективных форм объектов инвестирования, а также осуществления самого процесса и его контроля необходимо регулирование этого рода деятельности. Государственная политика в данной области заключается в сохранении в государственной собственности важнейших автотранспортных организаций АПК; формировании необходимой законодательной и нормативно-правовой базы для создания рынка автотранспортных услуг; ликвидации нерентабельных автотранспортных организаций АПК, их приватизации; повышении конкурентоспособности услуг [1]. Под влиянием вышеуказанных факторов рынок автотранспортных услуг разделен на следующие группы.

Сфера функционирования рынка автотранспортных услуг

Группа	Вид деятельности
Специализированно-автотранспортные	Оказание специализированных автотранспортных услуг потребителям
Автотранспортно-экспедиционные	Оказание услуг по оптимальным вариантам доставки грузов, обслуживание потребителей автотранспортных услуг
Информационные	Поиск автоперевозчиков для конкретных грузоотправителей
Лизинговые	Предоставление водителей автотранспорта, погрузочно-разгрузочного оборудования
Логистические	Разработка оптимальных вариантов для грузовладельцев, автоперевозчиков и экспедиционных организаций, фирм

Из данных таблицы видно, что наибольший удельный вес приходится на специализированные автотранспортные перевозки в АПК, которые на основании полученной лицензии обслуживают определенный регион, а также имеют специализацию по виду перевозимых грузов, по характеру маршрутов. Специализация позволяет отдельным автоперевозчикам занять свое место на рынке транспортировки грузов и обеспечить необходимую величину прибыли автотранспортным организациям АПК, которая неразрывно связана с качеством услуг.

В современных условиях важной проблемой является повышение технического потенциала автотранспортных организаций АПК. Одна из форм ее решения – лизинг, т. е. комплекс отношений, связанных с приобретением имущества и последующей передачей его в пользование в рамках единого инвестиционного проекта [4].

Методом расчета лизинговых платежей являются регулярные выплаты по графику. Данный метод базируется на теории финансовых рент, исходным требованием которой является соответствие современной стоимости лизинговых платежей стоимости оборудования. Стоимость лизинговых платежей рассчитывается как сумма платежей, дисконтированных по принятой процентной ставке. При ее определении учитывают доходность инвестиций в операцию и уровень инфляции. Лизинг эффективен, если платежи компенсируются в полном объеме взаимным влиянием нескольких факторов. Условием целесообразности привлечения лизинга является выполнение следующего неравенства:

$$ЛП \leq \sum_{i=1}^m \mathcal{E}i, \quad (1)$$

где ЛП – лизинговый платеж; m – время действия проекта, годы; \mathcal{E} – эффективность инвестиционного проекта; i – номер лизингового платежа.

При ЛП < $\sum_{i=1}^m \mathcal{E}i$ – выход на новый качественный уровень сопровождается ростом доходов;

при ЛП = $\sum_{i=1}^m \mathcal{E}i$ – выход на новый качественный уровень позволяет приобрести устойчивое рыночное положение (или сохранить текущее).

Совершенствование механизма лизинговых отношений в агропромышленном производстве предполагает использование рыночных инструментов для оценки эффективности финансирования инвестиционных проектов на основе концепции дисконтирования, подразумевающей определение чистой текущей стоимости, внутренней нормы прибыли и рентабельности инвестиции.

Предложенная методика позволяет оценивать лизинг как вариант финансирования инвестиций в АПК с учетом следующих позиций: плата за лизинг должна осуществляться в течение договорного срока лизинга из суммы доходов, получаемых в результате использования объекта лизинговой сделки; ликвидность капитала должна сохраняться в течение всего инвестиционного срока; размер налогооблагаемой прибыли может быть уменьшен за счет отнесения лизинговых платежей на производственные расходы.

Автомобильный транспорт один из наименее экономичных и экологичных. На его долю приходится более 80% энергии, используемой в сфере транспорта, и столько же выбросов углекислого газа. Эффективная деятельность на рынке автотранспортных услуг в АПК требует освоения новой техники и технологии. Речь идет о техническом риске, который определяется способом организации агропромышленного производства, проведением превентивных мероприятий, в том числе ремонта грузового автотранспорта собственными силами.

В качестве показателя воздействия технического риска на деятельность автотранспортной организации АПК на рынке услуг используется прибыль.

Степень воздействия риска, при которой автотранспортная организация АПК не имеет ни прибыли, ни убытков, соответствует минимально приемлемому объему реализации автотранспортных услуг, а соотношение оказанных услуг при минимально приемлемом риске и фактически достигнутом объеме производства характеризует коэффициент минимально приемлемого выполненного объема автотранспортных услуг.

Коэффициент структуры цены характеризует воздействие риска и показывает удельный вес прибыли и условно-постоянных затрат в цене единицы автотранспортных услуг в АПК. Вышеприведенные зависимости позволяют определить, при каких объемах автотранспортных услуг в АПК степень воздействия технического риска минимальна.

Важным аспектом повышения эффективности работы автотранспортных организаций АПК является организация учета затрат по местам их возникновения и центрам ответственности. Структура центров ответственности для автотранспортных организаций АПК предусматривает четыре уровня: I – руководитель; II – главный инженер, администрация; III – механик, заведующий ремонтной мастерской; IV – водители.

При формировании рынка автотранспортных услуг в АПК важно учитывать факторы максимизации прибыли, выступающие как сложное взаимодействие на макро- и микроуровнях. Комплексное влияние данных факторов определяет степень функционирования механизма максимизации прибыли с точки зрения стимулирования деятельности автотранспортных организаций АПК на рынке услуг.

Оценка конкурентоспособности автотранспортных организаций АПК на рынке услуг основывается на исследовании потребности заказчиков и требований рынка. Услуги отвечают потребностям заказчиков при соответствии следующим параметрам: экономическим – уровень цен на услуги, сервисное обслуживание, наличие средств у заказчиков; техническим – область применения, назначение, состояние грузового автотранспорта; нормативным – соответствие стандартам.

Развитие рыночных отношений меняет приоритеты показателей качества для потребителя: гибкость иногда важнее стоимости перевозки так же, как и информированность, т. е. быстрое получение от грузовладельцев, персонала, инспектирующих органов информации, на основе которой возможно при определенной гибкости системы повлиять на ход автотранспортного процесса, обеспечивая его надежность.

В то же время основным критерием выбора грузового автотранспорта в АПК в современных условиях хозяйствования по-прежнему остается стоимость перевозки. Моделирование ситуации на рынке автотранспортных услуг в АПК предполагает необходимость определения положения автотранспортной организации, фирмы на рынке услуг; целей оперативного управления и регулирования рынка автотранспортных услуг в АПК и решения конкретных управленческих задач.

В целом, с научной точки зрения, формирование эффективного рынка автотранспортных услуг в АПК предполагает необходимость проведения системных исследований, включающих обоснование ряда направлений, важнейшими из которых являются следующие:

- концептуальные положения и механизм формирования рынка автотранспортных услуг АПК, включающие, во-первых, выявление роли и места перевозки грузов в повышении эффективности агропромышленного производства; создание общеэкономических условий, обеспечивающих оптимальное функционирование системы автотранспортного обслуживания при расширенном воспроизводстве в сельском хозяйстве; во-вторых, особенности рынка услуг в АПК, обеспечивающие сбалансированность спроса и предложения; в-третьих – стратегия, тактика и перспективные направления формирования и эффективного развития, важнейшим элементом которых является создание современных многопрофильных центров услуг, позволяющих интенсифицировать агропромышленное производство;

- методические основы формирования цен на рынке услуг, которые в отличие от традиционных учитывают спрос и предложение, конкуренцию и прямое государственное регулирование, определяемых двумя группами более детализированных микроэкономических факторов и предложения по совершенствованию государственного регулирования рынка автотранспортных услуг на республиканском и региональном уровнях, которые предусматривают гибкое ценообразование и льготное налогообложение, дают возможность повысить качество и снизить стоимость оказываемых услуг в АПК;

- предложения по совершенствованию лизинговых отношений как варианта финансирования инвестиций в агропромышленном производстве, предусматривающего использование рыночных инструментов для оценки эффективности проектов на рынке автотранспортных услуг на основе рентабельности инвестиций;

- научные основы управления техническим риском на рынке автотранспортных услуг АПК с целью определения, при каких объемах автотранспортных услуг в АПК степень воздействия технического риска минимальная, с выделением следующих зон: безрисковой (результат экономической деятельности положительный), допустимого риска (величина вероятных потерь не превышает ожидаемой прибыли), критического риска (потери превышают величину ожидаемой прибыли), катастрофического риска (вероятность потерь, превышающих критический уровень);

- модель учета затрат с использованием систем «стандарт-кост» и «директ-кост» применительно к автотранспортным организациям АПК, заключающаяся в определении затрат по местам их возникновения и центрам ответственности, что позволяет формировать информационную базу для проведения маржинального анализа затрат, финансовых результатов и более оперативного выявления резервов снижения себестоимости услуг и эффективного управления автотранспортным процессом в агропромышленном производстве;

- методика определения эффективности оказываемых автотранспортных услуг, основанная на применении интегрального показателя их конкурентоспособности на рынке услуг. Оценку уровня конкурентоспособности автотранспортных организаций АПК на рынке услуг следует выполнять с учетом следующих факторов: эффективности автотранспортного обслуживания, результативности маркетинга и их финансовой устойчивости. Методика предназначена для решения управленческих задач: обоснования инвестиционных, выработки маркетинговой политики; определения бизнес-стратегии поведения автотранспортных организаций АПК на долгосрочную перспективу;

- научные принципы создания эффективного регионального рынка автотранспортных услуг в АПК, суть которого состоит в обосновании организационно-экономического механизма функционирования многопрофильных центров автотранспортных, организационно-правовых форм и инвестиций в создание и расширение базы, а также порядка экономических взаимоотношений центра с обслуживаемыми субъектами и государством, мер их экономической поддержки и мотивации труда работников.

Все эти теоретические и методологические задачи в комплексе позволяют выработать систему научных принципов, методов и механизмов, обеспечивающих эффективное функционирование рынка автотранспортных услуг, способствующую дальнейшему развитию национального агропромышленного производства, повышению его экономической эффективности и конкурентоспособности.

Литература

1. Государственная программа возрождения и развития села на 2005–2010 годы. Минск: Беларусь, 2005.
2. Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках: Закон Респ. Беларусь // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. 2001. № 71. 5/16532.
3. Агропромышленный комплекс Республики Беларусь. Минск, 2005.
4. Сайганов А. С. Формирование эффективной рыночной системы производственно-технического обслуживания сельского хозяйства Беларуси: Монография. Минск, 2003.
5. К о р м а к о в Л. Ф. Автомобильный транспорт агропромышленного комплекса: организация и экономика. М., 1990.
6. Автотранспортные предприятия: нормативное регулирование деятельности: Справ. М., 2002.
7. Е ф и м е н к о А. Г. Развитие рынка автотранспортных услуг в АПК / Социально-экономическая политика белорусского государства в условиях открытой экономики: Материалы Междунар. науч.-практ. конф. Минск, 2006. С. 214–215.

A. G. EFIMENKO

CONCEPTUAL APPROACHES TO THE FORMATION OF THE EFFECTIVE MARKET OF MOTOR TRANSPORT SERVICES IN THE AGROINDUSTRIAL COMPLEX

Summary

In the conditions becoming of the market ratios in the Republic of Belarus, of significance for support of the normal course of public reproduction is the development of branches of the industrial infrastructure and, first of all, of motor transport.

In the article the directions of effective operation of the market of carriages by road, which promote the increase of size of cargo carriage and the reaching of the higher quality level of motor transport services, are considered. The conceptual positions and the mechanism of creation of the market of motor transport services of the agroindustrial complex, methodical fundamentals of price creation in the market of services, scientific fundamentals of controlling technical risks in the market of motor transport services of the agroindustrial complex, the model of registration of costs with the use of systems 'standard – cost' and 'direct-cost' with reference to motor transport organizations of the agroindustrial complex, methods of definition of the efficiency of rendered motor transport services in the agroindustrial complex, based on the application of an integral index of their competitiveness in the market of services, are developed.