

МЕХАΝІЗАЦЫЯ І ЭНЕРГЕНЬКА

УДК 338.465.2:631.173

А. Г. ЕФИМЕНКО

СПЕЦИФИКА РЫНКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В АПК

Могилевский государственный университет продовольствия

(Поступила в редакцию 08.09.2009)

Теория отраслевых рынков относится к области экономического анализа, в рамках которой исследуется формирование и функционирование рынков с учетом всего многообразия и особенностей. Данная область анализа на современном этапе динамично развивается. С. Б. Авдашева и Н. М. Розанова отмечают, что «в мировой экономической науке существует два направления исследования отраслевых рынков: первый – с точки зрения парадигмы «структура – поведение – результат» и второй – с точки зрения теории цен. В рамках первой парадигмы (эту концепцию называют еще Гарвардской традицией в отраслевой организации) функционирование отрасли (отрасль и рынок в рамках теории отраслевой организации, если специально не оговорено другое, трактуются как взаимозаменяемые понятия) зависит от поведения продавцов и покупателей, которое определяется структурой рынка. В то же время структура зависит от таких фундаментальных условий, как технология и спрос на продукт. Вторая парадигма поведения контрагентов на рынке – теория цен – исследует проблему экономического выбора, с которым сталкиваются производящие и потребляющие экономические субъекты. Отправной точкой анализа в этом случае служат не объективные характеристики отраслей, а закономерности принятия оптимизационных решений» [1, с. 4–5].

Применительно к продовольственному рынку В. Г. Гусаков отмечает, что «...организация и функционирование продовольственного рынка не могут быть эффективными без комплексного материально-технического обеспечения и ускоренного переоснащения АПК. Для этого должен быть хорошо организован рынок материально-технических ресурсов и сервиса» [2, с. 16]. В этой связи одной из актуальных задач является обеспечение агропромышленного производства автомобильным транспортом, решение которой предполагается посредством поставки для сельского хозяйства 8000 автомобилей МАЗ [3].

Эффективность функционирования отраслевых рынков и всей экономики зависит от степени развитости системы инфраструктуры. По мнению З. М. Ильиной, «...создание прогрессивной инфраструктуры продуктовых рынков в республике требует координации деятельности различных субъектов экономики в региональном, отраслевом и институциональном аспектах и имеет свои особенности, характерные для стран с переходной экономикой: одновременность преобразования созданных ранее элементов рыночной инфраструктуры и формирования новых элементов, принципиально отличающихся от традиционной инфраструктуры; стремление к упорядочению и специализации предприятий и организаций рыночной инфраструктуры; диверсификация деятельности торгово-посреднической, внешнеэкономической и информационной инфраструктуры; сбалансированность развития отдельных подсистем и элементов рыночной инфраструктуры» [4, с. 82–83].

Рынок транспортных услуг представляет совокупность экономических отношений в процессе обмена грузами – перемещения материально-вещественных товаров. Специфика этого рынка заключается в совпадении по времени и месту процессов производства и потребления продукции, невозможности ее складирования и накопления запасов. Развитие рынка транспортных услуг в целом и по отдельным видам находится в прямой зависимости как от объемов грузовых пере-

возок, протяженности путей сообщения и их плотности, состояния дорожной инфраструктуры, так и от типов и конструкций транспортных средств, различающихся по грузоподъемности, по специализации кузова, по нагрузкам на ось (при дорожных ограничениях), по типу двигателя и используемым видам топлива и другим специфическим особенностям.

«Главной целью транспортной политики в прогнозном периоде станут: формирование конкурентоспособной транспортной системы, дальнейшее развитие транспортных и коммуникационных услуг и соответствующей инфраструктуры. В проектах программы [Программа социально-экономического развития Республики Беларусь на 2006–2010 годы] предусматриваются: осуществление ускоренного технического перевооружения всех видов транспорта, повышение доступности его услуг, обеспечение минимальных социальных стандартов обслуживания для всех регионов страны, развитие экспорта транспортных услуг и др.» [5, с. 3–4].

Важнейшими приоритетами государственной политики по развитию сферы услуг являются: формирование конкурентной среды; содействие малого предпринимательства в сфере услуг; повышение инвестиционной и инновационной активности организаций и населения в сфере услуг; оптимизация институциональной структуры рынка; совершенствование управленческих структур, организационно-правовых форм субъектов хозяйствования, функционирующих в сфере услуг.

Транспорт и связь, удельный вес которых в структуре ВВП равен 8%, – ведущие отрасли в сфере услуг. Общий грузооборот всех видов транспорта Республики Беларусь в 2008 г. составил 73412 млн т-км, в том числе автомобильный – 24231 млн т-км. При этом перевозки грузов автомобильным транспортом государственных предприятий составляют 40% в структуре грузооборота; частные, иностранные – 60%. Необходимо отметить, что в структуре грузооборота в динамике за 2003–2008 гг. удельный вес перевозок, выполненных государственными автотранспортными организациями, снижается, при этом вертикальные управленческие связи замещаются горизонтальными, договорными, а также связями между автотранспортными организациями и потребителями услуг (горизонтальная интеграция подразумевает концентрацию организаций (фирм), специализирующихся на оказании автотранспортных услуг).

Рынок автотранспортных услуг в АПК является частью единой системы общего рынка, в связи с этим разработка вопросов, связанных с его развитием, должна осуществляться во взаимосвязи с деятельностью этого рынка.

Рынок автотранспортных услуг в АПК объединяет юридически и экономически самостоятельных производителей и потребителей автотранспортных и других услуг, а также ряд инфраструктурных подразделений (кредитных, информационных, рекламных, маркетинговых), взаимодействующих на определенной территории в части купли-продажи услуг для достижения общей конечной цели – снижения издержек производства и повышения его конкурентоспособности и устойчивости развития.

Конъюнктура рынка автотранспортных услуг в АПК предопределяется спецификой действия законов спроса и предложения. Однако ряд факторов препятствует рыночному механизму восстановления сбалансированности спроса и предложения этого вида услуг. При этом автотранспортные предприятия (подразделения) АПК наряду с выполнением заказа на перевозки сами активно формируют спрос. Таким образом, рыночный механизм саморегулирования не в состоянии обеспечить равновесие спроса и предложения, поэтому в отрасли необходимо проведение государственного регулирования конъюнктуры.

Автомобильный транспорт является одним из обслуживающих подкомплексов агропромышленного производства и в значительной степени выступает как интегратор производственной деятельности сельскохозяйственных, перерабатывающих и обслуживающих организаций, имеющих ряд специфических особенностей, которые обусловлены почвенно-климатическими условиями, сроками посева, уборки сельскохозяйственных культур и потребления продукции, а также ее переработки и реализации. Характер агропромышленного производства, значение его продукции для нужд народного хозяйства определяют особенности грузопотоков и перевозок грузов автомобильным транспортом.

Производителями автотранспортных услуг в АПК являются: государственные специализированные автотранспортные предприятия, структурные подразделения перерабатывающих, обслуживающих и других организаций АПК, грузовой транспорт сельскохозяйственных произ-

водственных кооперативов, крестьянских (фермерских) и личных подсобных хозяйств, частные автотранспортные организации (фирмы) и др. Одни из них размещены в областном центре, другие – в районах. Организации АПК взаимодействуют с различными заказчиками, определяющими специфику грузов и условия работы.

Районные автотранспортные организации (подразделения) АПК должны ориентироваться на меньшее число возможных заказчиков, работать в других дорожных условиях, а также выполнять грузоперевозки с меньшей вероятностью обратной загрузки. В границах районного АПК производится и потребляется 75–85% автотранспортных услуг, лишь по немногим видам услуг зона деятельности автотранспортных предприятий (подразделений) распространяется до пределов области, еще реже – на крупные регионы. Это касается межобластных перевозок скоропортящейся сельхозпродукции, заводов по полнокомплектному капитальному ремонту определенных марок техники, некоторых других организаций. Следовательно, наиболее распространенный, типичный по своим масштабам региональный рынок автотранспортных услуг – это рынок, функционирующий в пределах районного АПК. На данном рынке центральное место занимают государственные автотранспортные предприятия (подразделения), а среди потребителей услуг – сельскохозяйственные производственные кооперативы.

Грузопотоки в АПК отличаются неравномерностью, сезонными колебаниями в объеме и структуре и зависят от специализации организаций, региона перевозок. Наибольшей мощности грузопотоки в сельском хозяйстве достигают в период посевной кампании и уборки урожая. В структуре преобладают перевозки топлива, зерновых культур, картофеля, кормов, овощей, фруктов и др. В зимний период мощность грузопотоков снижается, в структуре наибольший удельный вес занимают удобрения, посевные материалы, стройматериалы и другие грузы.

Сезонные колебания в величине спроса на грузовые перевозки оказывают отрицательное влияние на деятельность автотранспортных организаций АПК и приводят к нерациональному использованию ресурсов. При определении значимости направления грузоперевозок для автотранспортного предприятия «Облагропромтранс» проанализирована структура перевозимых грузов в общем объеме перевозок и грузооборота (табл. 1).

Таблица 1. Структура перевозимых грузов, %

Вид груза	Удельный вес в структуре	
	перевозок	грузооборота
Молоко и сливки	41,26	37,58
Зерно	23,85	20,77
Топливо:		
для организаций	10,14	6,93
для населения	8,77	2,44
Лен	1,10	0,09
Обрат	1,04	0,62
Овощи	0,99	2,36
Молочные продукты	0,81	1,68
Комбикорм	0,77	1,52
Зерно от комбайнов	0,49	0,01
Мука	0,47	0,47
Тара	0,43	0,95
Удобрения	0,39	0,25
Строительные грузы	0,36	0,77
Картофель	0,31	0,05
Нефтепродукты	0,24	0,47
Фрукты	0,21	1,38
Напитки	0,11	0,42
Прочие товары	0,07	0,20
Сыпучие грузы	0,06	0,04
Скот и птица	0,02	0,00
Сено, солома, силос	0,01	0,01
Прочие грузы	8,09	20,96
Итого	100	100

При большом разнообразии грузов (свыше 30 наименований) основной объем перевозок организации «Облагропромтранс» приходится на молоко, зерно и топливо, удельный вес которых составляет 84% от объема перевозок и 67,7% от величины грузооборота. Почти для всех видов грузов наблюдается достаточно высокая сезонность, определяемая спецификой производства. Применение метода *Census I*, реализованного в статистическом пакете *Statistica 6.0*, позволяет определить величину сезонных колебаний. Временной ряд состоит из четырех различных компонент: сезонной компоненты (S_t), тренда (T_t), циклической компоненты (C_t) и случайной, нерегулярной компоненты, или флуктуации, (I_t). Для расчетов используется мультипликативная модель

$$X_t = T_t C_t S_t I_t. \quad (1)$$

Для выявления степени сезонности перевозки различных грузов особый интерес представляет сезонная компонента. Данные табл. 2 показывают, что основной объем грузоперевозок приходится на период с июня по октябрь с максимальным значением в августе.

Таблица 2. Сезонность перевозки грузов, %

Период	Величина сезонной компоненты	
	объем перевозок грузов	грузооборот
Январь	48,7	50,5
Февраль	44,3	52,6
Март	53,4	63,3
Апрель	60,1	66,6
Май	81,5	78,8
Июнь	117,0	113,7
Июль	129,5	124,3
Август	317,6	260,3
Сентябрь	141,6	151,9
Октябрь	88,2	104,4
Ноябрь	62,6	70,0
Декабрь	55,6	63,6

Воздействие различных видов грузов (молоко, зерно, топливо) на степень сезонности перевозок представлено в табл. 3. Так, наибольший удельный вес грузоперевозок в августе связан с необходимостью транспортировки больших объемов зерна. Грузооборот данного вида продукции превышает среднемесячный уровень в 8 раз, а объем перевозок – более чем в 9 раз. Значительную сезонность можно отметить на перевозку молока.

Таблица 3. Сезонность перевозок различных видов грузов, %

Период	Молоко		Зерно		Топливо		Прочие грузы	
	объем перевозок	грузооборот						
Январь	51,6	65,1	1,9	4,4	102,4	109,1	57,8	63,9
Февраль	50,4	61,1	2,8	9,6	82,5	91,8	55,5	63,6
Март	75,8	81,9	1,3	3,6	54,9	67,6	74,6	78,7
Апрель	80,5	86,9	2,7	6,9	51,5	57,4	101,6	93,4
Май	142,0	133,2	0,5	1,1	29,2	35,7	79,4	74,3
Июнь	199,0	181,6	2,0	4,6	106,4	94,7	97,0	100,5
Июль	175,2	163,5	80,9	72,2	110,7	99,0	112,5	98,2
Август	145,3	135,5	917,1	798,4	129,3	118,7	114,0	119,4
Сентябрь	111,7	104,5	153,8	222,6	148,4	132,0	173,4	146,5
Октябрь	73,1	76,9	23,7	46,9	145,3	147,6	165,7	172,2
Ноябрь	46,2	54,5	9,9	20,5	122,6	126,9	114,9	103,8
Декабрь	49,3	55,2	3,3	9,3	116,8	119,5	53,7	85,4

Прогноз, выполненный на основе сложившейся динамики спроса с помощью экспоненциального сглаживания, свидетельствует о необходимости стимулирования спроса как фактора, определяющего экономическое положение автотранспортных организаций АПК. Снижение сезонности достигается за счет расширения оборота несельскохозяйственных грузов и оказания других услуг. Прогноз грузооборота на примере молока и сливок приведен в табл. 4.

Таблица 4. Сравнение расчетных и фактических значений грузооборота молока и сливок

Период	Расчетное значение, т-км	Фактическое значение, т-км	Отклонение, %
Январь	211259	223948	5,7
Февраль	224801	210745	-6,7
Март	280770	303797	7,6
Апрель	308656	359166	14,1
Май	479577	483073	0,7
Июнь	668266	604572	-10,5
Июль	595379	606889	1,9
Август	466311	489949	4,8
Сентябрь	383659	411495	6,8
Октябрь	303346	310136	2,2
Ноябрь	253774	150766	-68,3
Декабрь	178437	241805	26,2
Ошибка (в среднем)	—	—	13,0

Спецификой функционирования рынка автотранспортных услуг в АПК является фактор сезонного привлечения подвижного состава и обслуживающего персонала различных организаций на период заготовки кормов и уборки урожая. Так, для уборки урожая в 2008 г. дополнительно для перевозки зерна в АПК привлекалось 1044 ед. грузовых автомобилей из необходимых 20642 (5,1%), для перевозки сахарной свеклы – 558 ед. грузовых автомобилей из необходимых 2587 (21,6%). Следовательно, в дальнейшем необходимо развивать и совершенствовать организационно-экономические отношения с автотранспортной системой Министерства транспорта Республики Беларусь, что позволит своевременно вносить необходимые коррективы.

Крупные производственно-торговые компании (фирмы) часто не содержат грузового транспортного парка (мировая практика), при этом наблюдается следующая тенденция: чем выше уровень развития компании, тем быстрее она начинает отдавать производственные функции сторонним организациям.

В стандарте менеджмента качества ISO 9001:2000 отмечено, что в случае если организация решает передать сторонним организациям выполнение какого-либо процесса, влияющего на соответствие продукции требованиям, она должна обеспечить со своей стороны управление таким процессом. Оптимальное соотношение использования собственного грузового автотранспорта и услуг внешних транспортных операторов (аутсорсинг) составляет примерно 50 : 50. Применение транспортного аутсорсинга включает передачу внешней компании при перевозках грузов, таможенное оформление, складирование, доставку door-to-door. Зарубежный опыт показывает, что 80–85% перевозок грузовым автомобильным транспортом выполняется аутсорсерами. [Аутсорсинг (лат. *outsourcing*) – использование внешних ресурсов (материальных, трудовых, интеллектуальных) в организации бизнес-процесса компании.] Аутсорсинг способствует сосредоточению собственных ресурсов на основных целях бизнеса, получению доступа к ресурсам, которых нет у компании, доступ к новейшим технологиям, передаче ответственности за выполнение конкретной функции, большей свободе направления инвестиций в инфраструктуру компании.

Основными предпосылками передачи автотранспортных процессов АПК на аутсорсинг являются экономические, поскольку они определяются спецификой агробизнеса, что особенно характерно для небольших организаций (фирм), осуществляющих разовые масштабные перевозки. Важным фактором является также учет технологических особенностей грузоперевозок при выполнении сложных, комбинированных (мультимодальных) перевозок с использованием различных видов транспорта и координацией всех звеньев транспортировки. Самостоятельно зани-

маться грузоперевозками или заключить договор со специализированной компанией зависит от затрат на услуги, а также от времени и сроков транспортировки. Как правило, автотранспортные услуги, оказываемые неспециализированными организациями, увеличивают себестоимость производимой продукции на большую величину по сравнению с услугами специализированных предприятий. В конечном итоге использование аутсорсинга избавляет от проблем, связанных с реализацией автотранспортных бизнес-процессов, что позволяет организациям АПК сосредоточить усилия на профильной деятельности.

Для автотранспортных предприятий, обслуживающих агропромышленное производство, особое значение имеет сегментация рынка услуг, т. е. выделение специализированных групп заказчиков, объединенных характерными особенностями (специфика посевных, уборочных работ с учетом приспособляемости подвижного состава, сезонности потребления услуг, объемов грузоперевозок и т. д.). Основными принципами при сегментации рынка автотранспортных услуг в АПК являются: региональные характеристики и регулярность спроса на услуги (автотранспортные, автотранспортно-экспедиционные, информационно-логистические и лизинговые), характеристика грузов и доходы заказчиков.

Важным фактором, влияющим на эффективность функционирования рынка автотранспортных услуг в АПК, является потенциал спроса, характеризующийся объемами грузовых перевозок в целом и по видам грузов, дальностью перевозок, сроками доставки грузов и величиной отправок. Номенклатура грузов и требования к объемам и качеству доставки (партионность, сохранность, скорость) определяют потребность в провозных возможностях грузового автомобильного транспорта АПК, его структуре, специализации подвижного состава, дифференциации спроса по видам грузового автотранспорта и перевозок.

Исследование специфики рынка автотранспортных услуг в АПК включает оценку макроэкономических условий, структуру рынка, характеристику услуг, институциональное состояние, государственное регулирование, а также диагностику функционирования рынка с разработкой конкурентных стратегий его развития. Конкурентная стратегия развития автотранспортных организаций АПК (фирм) является основой завоевания рыночных позиций и получения выгод от реализации конкурентных преимуществ, важнейшие из которых заключаются в следующем.

1. Стратегия лидерства в издержках (себестоимости) дает преимущество, основанное на установлении оптимальной структуры затрат (например, за счет выгодного месторасположения, перевода автомобилей на газовое топливо, экономии за счет улучшения организации труда и др.), что позволяет привлекать дополнительные сегменты потребителей. Снижение себестоимости перевозок автотранспортных организаций АПК обеспечивается внешними и внутренними факторами. К внешним факторам, влияющим на себестоимость перевозок, относятся: цены на горюче-смазочные материалы, развитие производственно-технической базы, размещение производительных сил, состояние дорожной сети, структура подвижного состава. К внутренним – факторы, направленные на совершенствование организации транспортных процессов на рынке услуг, техническое обслуживание и технический ремонт грузового автотранспорта АПК; технико-эксплуатационные показатели: повышение грузоподъемности подвижного состава, сокращение времени простоя под погрузкой-разгрузкой, увеличение времени работы на линии и повышение уровня таких коэффициентов, как грузоподъемность, пробег, выпуск на линию; факторы организации труда – совершенствование управления автотранспортными организациями АПК на рынке услуг, рост производительности труда и режим экономии ресурсов.

2. Дифференциация производства означает, что автотранспортные организации АПК (фирмы) стремятся к уникальности и исключительности в аспектах, важных для потребителей (доступность, надежность, удобство пользования, дизайн, сервис и др.), а также приспособление к нуждам определенных групп (пополнение парка грузовых автомобилей, пользующихся спросом на рынке услуг как по конструкции кузова (самосвалы, фургоны, рефрижераторы), так и по грузоподъемности (до 3 т и свыше 15 т).

3. Диверсификация производства с целью расширения рыночной активности автотранспортных организаций АПК (фирм), использующих свои финансовые ресурсы не только для поддержания и развития основного бизнеса, но и на освоение новых видов услуг, создание новых производств (создание транспортно-логистического центра и его диверсификация по отраслям АПК).

В зависимости от отраслевой принадлежности в Беларуси будут создаваться транспортно-логистические, оптово-логистические (торговые) и многофункциональные логистические центры [7].

В сельскохозяйственном производстве России функционируют региональные логистические центры («мультимодальные и грузовые терминалы») и логистические центры компаний. Например, компания Meatland, которая занимается дистрибуцией, логистикой и производством мясного сырья, является второй по объемам поставок в Москву и лидером по поставкам в Северо-Западный регион России (оборот около 210 млн долларов).

Таким образом, неразвитая транспортно-логистическая инфраструктура является препятствием на пути дальнейшего развития этого сегмента рынка.

4. Создание новых рынков, способствующих использованию новейших технологий, изменению потребностей клиентуры, появлению новых возможностей и инструментов для размещения финансов и управления рисками (создание агропромышленного кластера, формирование единого информационного пространства, оптимизация движения автомобильного транспорта с помощью «бортовых» компьютеров). Основой формирования агропромышленного кластера являются специализированные зоны товарного производства и территориальные рынки материально-технических ресурсов и продовольствия.

5. Стратегия фокусирования состоит в сосредоточении усилий не на группе сегментов, а на определенном виде услуг (или отдельном регионе) с целью выбора перспективного сегмента отраслевого рынка, позволяющего его обслуживать эффективнее, чем конкуренты.

6. Стратегия синергизма характеризует ситуацию в деловой практике, когда совокупный результат превосходит сумму отдельных эффектов (например, при комплексном транспортно-экспедиционном обслуживании заказчиков по сравнению с обычной организацией процесса доставки сельскохозяйственных грузов).

Литература

1. Авдашева, С. Б. Теория организации отраслевых рынков / С. Б. Авдашева, Н. М. Розанова. – М.: Магистр, 1998. – 320 с.
2. Гусаков, В. Г. Продовольственный рынок Беларуси: проблемы развития и укрепления конкурентоспособности / В. Г. Гусаков // Вес. Нац. акад. наук Беларуси. Сер. аграр. наук. – 2008. – № 1. – С. 16.
3. Государственная программа возрождения и развития села на 2005–2010 годы. – Минск: Беларусь, 2005. – 96 с.
4. Рынки сырья и продовольствия в условиях глобализации / под ред. З. М. Ильиной. – Минск: Ин-т аграр. экономики НАН Беларуси, 2005. – 100 с.
5. Тур, А. Н. Основные направления социально-экономического развития / А. Н. Тур // Социально-экономическая политика белорусского государства в условиях открытой экономики: материалы междунар. науч.-практ. конф., Минск, 26–27 октября 2006 г. / Белорус. гос. экон. ун-т; редкол.: В. Н. Шимов [и др.]. – Минск, 2006. – С. 3–11.
6. Ефименко, А. Г. Развитие регионального рынка автотранспортных услуг в АПК / А. Г. Ефименко // Стратегия устойчивого развития АПК – продовольственная безопасность / под ред. В. Г. Гусакова. – Минск: Белорус. на-ка, 2008. – С. 365–384.
7. Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года: постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 29 авг. 2008 г., № 1249 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2009. – № 1. – С. 5.

A. G. EPHIMENKO

SPECIFICITY OF THE MOTOR TRANSPORT SERVICES MARKET IN THE AGROINDUSTRIAL COMPLEX

Summary

The research and assessment of the motor transport services market in the agroindustrial complex include the analysis of its structure and segments, specificity, directions and dynamics of its development, the level of monopolization or development of competitiveness as well as quantitative and qualitative parameters. The organizational and economic mechanism of functioning of the motor transport services market in the agroindustrial complex is studied in terms of its legitimacy, efficiency and safety. The mechanism controlling the market situation includes a free admission of operators to the market combined with the requirements on the parameters of admission of specialized organizations (firms) to the operators of motor transport business. The solution to the above-mentioned problems under the conditions of the market economy development is directed to stabilize functioning of motor transport, to increase the amount of cargo transportation, to achieve a higher level of motor transport servicing of agroindustrial production.