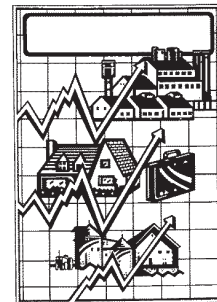


РЕАЛЬНЫЙ СЕКТОР ЭКОНОМИКИ И ПОТРЕБЛЕНИЕ



А.Г. ЕФИМЕНКО

АДАПТАЦИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ АПК К УСЛОВИЯМ КОНКУРЕНЦИИ: ТЕОРЕТИКО- МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЙ ПОДХОД

В экономической науке встречаются различные толкования понятия “методология”: 1) учение о принципах, структуре, логической организации, формах и способах, методах и средствах научно-познавательной деятельности. В науке методология отражает последовательность решения поставленной задачи, характеризует составляющие исследования — постановку проблемы, объект, задачи и методы исследования, проверку полученных результатов и др. [1, 279]; 2) учение о структуре, логической организации, методах и средствах деятельности; методология науки — учение о принципах построения, формах и способах научного познания [2, 445]; 3) принципы построения методов, их научное обобщение [3, 279].

Для конкретных наук “методология познания (исследования) является совокупностью методов и средств, направленных на решение поставленных проблем. Методология реализует три функции: получение и создание нового знания; преобразование этого знания в виде новых понятий, категорий, законов, гипотез, идей, теорий; организация использования новых знаний в практической деятельности. Основными принципами методологии познания являются: принцип единства теории и практики, принцип определенности, принцип конкретности, принцип познавательности, принцип объективности, принцип причинности, принцип развития” [4, 12].

Проводимые в последние годы реформы в экономической, управленческой и организационно-правовой сферах АПК изменили условия работы их автотранспортных предприятий и подразделений на рынке услуг. Централизованная система хозяйствования уступила место рыночным отношениям. Рыночная экономика ставит существенно новые задачи перед автотранспортными предприятиями и подразделениями АПК, а это, в свою очередь, коренным образом отражается на формировании концепции и реализации методологии и методик экономической оценки эффективности использования грузового автотранспорта.

Антонина Григорьевна ЕФИМЕНКО, кандидат экономических наук, доцент, зав. кафедрой экономики и организации производства Могилевского государственного университета продовольствия.

Необходимо отметить, что АПК Республики Беларусь является самым крупным межотраслевым формированием, объединяющим 9 отраслей народного хозяйства страны, в которых производится около 10 % валовой продукции. В отраслях АПК занято 0,5 млн чел., или каждый шестой всех занятых в экономике страны [5].

В последние годы в Республике Беларусь активно предпринимаются меры по стабилизации и развитию агропромышленного производства. Разработана Государственная программа возрождения и развития села на 2005 – 2010 годы, на реализацию которой выделено 69,8 трлн р. Для совершенствования технологий производства сельскохозяйственной продукции, выполнения в научно обоснованные сроки комплекса работ в земледелии и животноводстве Государственной программой... предусмотрено техническое переоснащение сельского хозяйства, на которое направляется 5,5 трлн р. Кроме того, планируются прямая закупка сельскохозяйственной техники в необходимых объемах, а также дальнейшее развитие практики долгосрочной аренды и поставки отечественной техники на основе лизинга; в каждом районе предполагается наладить систему сервисного обслуживания сложной сельскохозяйственной техники дилерскими центрами заводов-изготовителей. Техническое переоснащение села позволит обеспечить рост производительности труда не менее чем в 1,4 раза, в 1,1 – 1,15 раза снизить удельный расход материальных и энергетических ресурсов, существенно повысить комфортность работы механизаторов. Проблеме обеспеченности агропромышленного производства автомобильным транспортом предполагается решить поставкой в сельское хозяйство 8 тыс. автомобилей МАЗ [6].

Обеспеченность сельского хозяйства различными видами техники составляет от 20 до 60 %, изношенность технических средств превысила 80 %. В настоящее время, когда предстоит реализовать Государственную программу возрождения и развития села на 2005 – 2010 годы, важно все усилия направить на воспроизводство технико-технологического потенциала организаций АПК, активизацию их инвестиционной деятельности с целью производства конкурентоспособной продукции. Модернизация и переоснащение материально-технической базы села, а также решение вопросов развития социальной сферы позволят увеличить совокупный объем валовой продукции на 45 % при повышении рентабельности сельскохозяйственного производства до 18 – 20 % и достичь годового производства 8 400 тыс. т зерна, 3 810 тыс. т сахарной свеклы, 9 000 тыс. т картофеля, 6 500 тыс. т молока и 1 440 тыс. т мяса скота и птицы.

Основными принципами государственной агропродовольственной политики являются следующие: целевой характер и программность реализации государственных приоритетов, адресность государственной поддержки, устойчивость механизмов государственного регулирования, гарантированность мер государственной поддержки, разграничение обязательств республиканских и местных хозяйственных органов, ограничение размеров государственной поддержки и усиление самофинансирования, равнодоступность и конкурентность предоставления государственных преференций, учет международных обязательств [7].

Вместе с тем необходимо отметить, что АПК характеризуется особой сложностью, а соотношение отраслей, входящих в него, выражает его структуру, которую в экономической науке рассматривают с разных сторон. Организационно-финансовая структура АПК включает 3 сферы: первая – отрасли, производящие средства производства для всех звеньев АПК; вторая – сельское хозяйство, осуществляющее производство продовольствия и сельскохозяйственного сырья и третья – отрасли, обеспечивающие доведение сельскохозяйственной продукции до потребителя (заготовка, переработка, хранение, транспортировка и реализация), в числе которых пищевая, мясная, молочная, рыбная, мукомольно-крупяная, комбикормовая, а также легкая промышлен-

ность, работающая на сельскохозяйственном сырье, торговля продовольственными товарами.

Политика развития агропромышленной инфраструктуры в аспекте выделения отраслевых приоритетов, как отмечают В.А. Воробьев, А.М. Филищов, Ю.В. Чеплянский, заключается в следующем: “Очевидно, что АПК является интегрированной структурой, в которой тесно взаимосвязаны все сферы и виды деятельности. Вследствие этого, для стимулирования какой-либо определенной отрасли сельского хозяйства необязательно прямо воздействовать на нее — возможно влиять на сопряженные отрасли как сельскохозяйственного производства, так и других сфер АПК. Механизм такого влияния может быть достаточно сложным, сочетая мероприятия республиканского, областного и местного уровней, усилия законодательной и исполнительной ветвей власти и т.д.” [8, 214]. Именно таким образом и реализуется комплексный, “кластерный” подход к экономическому развитию отраслей агропромышленного производства. При выделении какой-либо аграрной отрасли в качестве приоритетной необходимо стимулировать производство в отраслях первой сферы АПК, производящих средства производства для соответствующей сельскохозяйственной отрасли, оказывая содействие самой аграрной отрасли, стимулировать функционирование предприятий третьей сферы АПК (являющихся потребителями продукции приоритетной отрасли сельского хозяйства) и развитие экономической инфраструктуры по всей описанной производственной цепочке.

В целом, формирование рыночной инфраструктуры “отвечает интересам всех субъектов рынка продовольствия и способствует созданию благоприятных условий для развития агросектора, обеспечению легальности продовольственных рынков и, тем самым, сохранению продовольственной безопасности. Государство получает возможность использовать адекватные методы и инструменты регулирования продовольственного рынка, что будет способствовать стабильности в сфере экономики и создавать предпосылки для реализации стратегических целей” [9, 154].

При этом приоритетным направлением останется развитие услуг транспорта и связи, традиционно занимающих высокую долю в сфере услуг. В АПК сбалансированный по спросу и предложению рынок автотранспортных услуг представляет новую модель хозяйствования, выражающую куплю-продажу услуг, за счет которых осуществляются хозяйственные связи между всеми его субъектами и посредством которых регулируются все стадии, связанные с производством, переработкой и реализацией сельскохозяйственной продукции. Исследованиями установлено, что сотрудничество между производителями, переработчиками сельхозпродукции и обслуживающими структурами, имеющими отношение к АПК, в любой форме, основанной на уважении интересов друг друга, приводит к значительному усилению позиций всех сторон на рынке и росту их экономической эффективности. В целом, нарастание интеграционных процессов оценивается как ключевой фактор, позволивший остановить спад производства в сельском хозяйстве и создать предпосылки для его роста.

Многие сельскохозяйственные производственные кооперативы в сложных экономических условиях в последние годы добиваются высоких производственно-финансовых результатов. Однако их эффективность считается недостаточной. Одной из причин является диспаритет цен на сельскохозяйственную и промышленную продукцию. В результате, многие кооперативы имеют долгосрочную задолженность перед бюджетом, внебюджетными фондами, другими кредиторами, утратили оборотные средства, своевременно не выплачивают заработную плату, не имеют возможности обновлять машинно-тракторный парк и инвестировать в производство. В этих условиях возникла объективная необходимость в качественно новых подходах к развитию кооперации и интеграции в АПК, эффективном государственном регулировании данных процессов. Требуется проведение комплекса мер, важнейшие из которых — преодоление антагонизма интересов между сельскохозяйственными товаропроизво-

дителями, с одной стороны, и перерабатывающими и обслуживающими организациями — с другой, путем развития их интеграции и кооперации на взаимовыгодных условиях с предоставлением определенных приоритетов сельским товаропроизводителям в силу ведущей их роли в цикле производства продуктов питания. Главная их цель — более полное использование мощностей, преодоление локального монополизма в области переработки, обслуживания и торговли, а также обеспечение благоприятных возможностей для расширения инвестиций. Итак, ускоренное развитие названных процессов в агропромышленном комплексе на современном этапе является основным направлением стабилизации экономики сельскохозяйственного производства, дополнительным фактором повышения производительности труда, гарантом социальной стабильности на селе.

Как показывают исследования и практика, повышение эффективности АПК обеспечивается на основе создания интеграционных формирований различных организационно-правовых форм, объединяющих сельскохозяйственные, перерабатывающие, обслуживающие торговые организации, банковские, страховые и другие структуры: финансово-промышленные группы, холдинги, ассоциации (союзы) и т.д. Формирование интеграционных структур более высоких порядков (районного, областного, республиканского, межгосударственного) по различным направлениям деятельности предполагает дополнение, расширение и углубление базовых принципов их функционирования применительно к данному этапу развития АПК.

В АПК Республики Беларусь идет процесс корпоратизации. У многих это вызывает сопротивление, боязнь увеличения монополизма на сельскохозяйственном рынке. Но укрупнение аграрного производства, объединение всех его звеньев продовольственного рынка — естественные мировые тенденции. Практика показала, что проблемы сбыта, снижения издержек производства и увеличения доходов в цепи “производство — переработка — реализация” решаются самими хозяйствующими субъектами путем создания различных интеграционных структур, участвующих в формировании государственных заказов на закупку и поставку продукции. Кроме того, процесс корпоратизации характеризуется привлечением в перерабатывающие и обслуживающие отрасли отечественного частного капитала. Безусловно, в данных условиях объективно необходимо вмешательство государства, чтобы компенсировать сокращение производства в государственном секторе и повысить эффективность экономики. Вот почему государственные организации преобразуются в акционерные общества, где контрольный пакет акций принадлежит государству. В перспективе государственные корпорации будут эволюционировать в разных направлениях. В одних, например, государство будет постепенно отказываться от контрольного пакета акций, другие будут превращаться в более сложные объединения — корпоративные структуры, включающие финансово-промышленные группы, холдинговые компании, концерны, как с участием государства, так и без него. В переходной экономике объективно необходимо прямое и энергичное вмешательство государства в процесс корпоратизации, когда крупные организации и объединения реформируются в акционерные компании открытого типа и требуется компенсировать неизбежное сокращение производства в государственном секторе и повысить эффективность экономики.

Следовательно, развитие агропромышленной кооперации рассматривается как один из вариантов реформирования агропромышленного производства, переработки и реализации продукции (услуг), способной обеспечить эффективную деятельность на рынке, и это многоуровневый процесс. На народнохозяйственном уровне он выражается в осуществлении государственной политики по формированию и развитию народнохозяйственного агропромышленного комплекса. На региональном уровне этот процесс связан с образованием различных агропромышленных объединений с участием сельскохозяйственных,

перерабатывающих, обслуживающих и других организаций, прямо или косвенно связанных с сельским хозяйством.

Основной целью преобразований регионального автотранспортного комплекса являются: “сохранение управляемости транспортным комплексом региона для решения общегосударственных задач, привлечение инвестиций в развитие перевозочного процесса, совершенствование взаимоотношений транспортных предприятий с поставщиками ресурсов и покупателями предоставляемых услуг, усиление заинтересованности работников в повышении эффективности функционирования предприятия, создание механизма эффективного управления ресурсами” [10, 146].

Исследованиями установлено, что тесное сотрудничество между производителями, переработчиками сельхозпродукции и обслуживающими структурами АПК, в том числе автотранспортными в любой форме, основанными на уважении интересов друг друга, привело к значительному усилению позиций всех сторон на рынке товаров и услуг и росту их экономической эффективности. С этой целью считаем целесообразным создание в АПК многопрофильного центра автотранспортных услуг, использование грузового автотранспорта в котором обеспечит полное удовлетворение заказчиков комплексом услуг, связанных с работой сложных машин и пользующихся повышенным спросом.

Для улучшения оперативного управления предполагается создать логистический отдел, который будет заниматься оценкой производственно-финансовой деятельности данной организации и ее структурных подразделений, разработкой конкретных предложений по качественному комплексному обслуживанию процесса доставки товаров от производителя или продавца конечному покупателю. Совершенствование такой организационной структуры усиливает роль финансово-экономических служб, основной задачей которых является оперативное получение информации для принятия оптимальных управленческих решений, обеспечение эффективности хозяйствования на рынке автотранспортных услуг в АПК за счет рационального управления ресурсами.

С учетом предложенной методики меры по адаптации автотранспортных предприятий и подразделений АПК к условиям конкуренции выбираются в соответствии со следующими принципами:

- *принцип приоритетного развития АПК* указывает на необходимость создания благоприятных условий экономического, правового и административного характера и прежде всего льготных условий финансирования, кредитования, инвестирования, снабжения необходимыми ресурсами, налогообложения, направленных на стимулирование товарности и качества продукции (работ и услуг). Полное удовлетворение потребительского спроса на сельскохозяйственную продукцию предопределяет эффективность большинства закупочных, перерабатывающих, торговых, обслуживающих автотранспортных и иных предприятий из смежных сфер АПК. Следовательно, сельскохозяйственные организации должны стать основным объектом снабжения, поставок, обеспечения и обслуживания предприятиями агросервиса, хозяйственного и государственного управления;

- *принцип интегрированного подхода* означает, что сельскохозяйственные товаропроизводители должны преимущественно заниматься функциями, непосредственно относящимися к производству, все остальные работы и услуги, в том числе автотранспортные, — соответственно специализированными обслуживающими структурами АПК. В настоящее время мы подошли к тому, что предприятия, оказывающие эти услуги, должны становиться партнерами сельскохозяйственного производства, а не какими-то обособленными структурами, какими до сих пор были Сельхозтехника, Сельхозхимия и другие организации, интересы которых все время расходились, так как одни хотели получить услуги подешевле, а другие — продать их подороже. Необходимо сделать сферу автотранспортных услуг партнером сельскохозяйственного производства, причем так, чтобы их интересы не расходились, а был получен качествен-

ный конечный результат, чтобы учитывались интересы одних и других. Главное, сделать акцент не на величину прибыли (в основном она зарабатывается в обслуживающих организациях за счет роста расценок, цен, тарифов), а на рост объемов автотранспортных услуг при их высоком качестве и снижении стоимости перевозок;

- *принцип многообразия форм и типов производственно-экономических отношений* предусматривает одновременное функционирование различных форм собственности (государственной, частной, коллективно-долевой, смешанной), развитие прав на владение, пользование и распоряжение имуществом, равную степень полноты собственности на средства производства (полная, частичная, долевая, прокат), различие размеров и структуры организаций и подразделений. В контексте данного принципа необходимо создать совместные и смешанные производства и предприятия с различной комбинацией форм собственности. Такие предприятия целесообразны как в сфере производства, так и в других отраслях инфраструктурного комплекса, где требуется дополнительное привлечение капитала;

- *принцип ориентации автотранспортных услуг на потребительские интересы* означает изучение потребностей в автотранспортных услугах конкретных групп потребителей (сельскохозяйственные производственные кооперативы, фермерские хозяйства, закупочные, перерабатывающие и торговые организации, личные хозяйства и др.) и оказание автотранспортных услуг с качественными свойствами, рассчитанными на потребительский спрос и уровень доходов заказчиков. Принцип направлен на повышение конкурентоспособности производства, постоянное совершенствование технико-технологической базы, непрерывный учет условий рынка и изменяющихся потребностей. При этом требуется высокое качество автотранспортных услуг и соблюдение условий по срокам, ценам и скорости обслуживания.

Таким образом, рынок автотранспортных услуг в АПК включает экономические отношения, посредством которых регулируются все стадии, связанные с производством, переработкой, реализацией сельскохозяйственной продукции, и формируются экономические связи между хозяйствующими субъектами рынка.

Литература

1. *Золотогоров, В.Г.* Экономика: энцикл. слов. / В.Г. Золотогоров. — 2-е изд., стереотип. — Минск: Книжный Дом, 2004.
2. *Большой экономический словарь / Ин-т экономики; под ред. А.Н. Азрилияна.* — М.: Ин-т новой экономики, 2007.
3. *Райзберг, Б.А.* Современный экономический словарь / Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лазовский, Е.Б. Стародубцова. — 3-е изд., перераб. и доп. — М.: ИНФРА-М, 2002.
4. *Папковская, П.Я.* Методология научных исследований / П.Я. Папковская. — Минск: Информпресс, 2002.
5. *Агропромышленный комплекс Республики Беларусь.* — Минск: БНИВНФХ в АПК, 2005.
6. *Государственная программа возрождения и развития села на 2005—2010 годы.* — Минск: Беларусь, 2005.
7. *Формирование рынков сельскохозяйственной продукции. Методологические основы / под ред. З.М. Ильиной.* — Минск.: Ин-т экономики НАН Беларуси, 2006.
8. *Воробьев, В.А.* Аграрная политика (проблемы методологии, теории и практики) / В.А. Воробьев, А.М. Филиппов, Ю.В. Чеплянский; под ред. В.А. Воробьева. — Минск: Ин-т аграр. экономики НАН Беларуси, 2003.
9. *Шебеко, К.К.* Формирование рынка продовольствия в Беларуси. Теоретико-методологический аспект / К.К. Шебеко. — Минск: Право и экономика, 2003.
10. *Гриневиц, М.Н.* Подходы к реформированию регионального автотранспортного комплекса / М.Н. Гриневиц // Проблемы социально-экономического развития Республики Беларусь: пути их решения: материалы респ. науч.-практ. конф., Могилев, 24—25 октября 2002 г. / Могилев. гос. техн. ун-т; редкол.: Н.С. Желток [и др.]. — Могилев, 2002.