

ции по каналам товаропроводящей сети, складировании, создании и поддержании нормативных товарных запасов.

На *шестом* этапе осуществляется оценка эффективности торгово-закупочной деятельности, определяется величина издержек обращения и получения прибыли от реализации продукции.

Разработка и осуществление региональных программ формирования продовольственного рынка будет способствовать его стабилизации и надежному обеспечению населения продуктами питания.

Литература

1. Концепция национальной продовольственной безопасности Республики Беларусь. Мн., 2004.
2. *Хицков И., Митина М.* Создание рыночной инфраструктуры в районе // Экономика с.-х. и перераб. предприятий. 2001. № 6.
3. Рынки продуктов и сельскохозяйственного сырья / Под ред. З.М. Ильиной. Мн., 2004.
4. Прогноз развития межрегиональных продовольственных и сырьевых связей и совершенствования внутриреспубликанского разделения труда / В.Г. Гусаков, З.М. Ильина, В.Г. Куртин и др. Мн., 2000.
5. *Завьялов П.* Конкурентоспособность в экономической политике зарубежных стран // Маркетинг. 1996. № 2.

А.Г. ЕФИМЕНКО

СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В АПК РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Проблемы социально-экономического развития и возрождения белорусского села, как и всего агропромышленного комплекса, — наиболее значимые в условиях перехода к устойчивому развитию экономики Республики Беларусь и повышения благосостояния ее населения. В валовом внутреннем продукте Беларуси сельское хозяйство составляет около 10 %, здесь работает шестая часть общего количества занятых в экономике — более 500 тыс. чел. На современном этапе АПК формирует основу устойчивого развития сельской местности, является системообразующим фактором, способствующим росту транспортной, энергетической и социальной инфраструктуры. Однако проблема социально-экономического развития и возрождения села требует государственного системного подхода. Назрела необходимость принять срочные меры по повышению уровня и качества жизни сельского населения, возрождению производственной и социальной инфраструктуры села, обеспечению эффективного производства сельскохозяйственной продукции и продовольствия в объемах, достаточных для внутреннего рынка и формирования экспортных ресурсов. На решение этих проблем направлена Государственная программа возрождения и развития села 2005 — 2010 гг.

На государственном уровне для решения проблемы технического перевооружения АПК утверждена «Республиканская программа создания сельскохозяйственной техники и оборудования для производства и переработки сельско-

Антонина Григорьевна ЕФИМЕНКО, кандидат экономических наук, доцент, докторант Белорусского государственного экономического университета.

хозяйственной продукции на 2002—2005 гг.”, в основе которой лежит ряд концептуальных принципов:

- системный подход к разработке и производству техники и оборудования, что обеспечит возможность полнокомплектной поставки технических средств для интенсивных технологий;
- сбалансированность создания и освоения производства машин и оборудования исходя из реальных финансовых возможностей;
- максимальная эффективность в сфере производства и использования техники.

Одним из приоритетных направлений развития агропромышленного комплекса в Республике Беларусь является внедрение индустриальных и адаптивных ресурсосберегающих, экологически безопасных технологий сельскохозяйственного производства, совершенствование организационно-экономической структуры, техническое переоснащение в целом, в том числе грузового автопарка. Необходимо отметить, что в период за 1999—2004 гг. хозяйства республики ежегодно в среднем приобретали 1 % грузовых автомобилей от их фактического наличия, изношенность автотранспортных средств в агропромышленном производстве Республики Беларусь превысила 70 %, обеспеченность производства грузовым автотранспортом составила менее 50 % от нормативной потребности. В связи с этим сроки выполнения технологических операций увеличились по сравнению с 1990 г. в среднем на 30 %, удельный расход топлива повысился на 10—15 % в сравнении с нормативным, затраты на содержание и эксплуатацию составили 35—45 % в структуре себестоимости продукции. К 2010 г. потребность в грузовых автомобилях составит 8 000 единиц.

Решение указанных проблем диктует настоятельную необходимость проанализировать совершенствование организационно-экономического механизма автотранспортного обслуживания АПК в условиях формирования рыночной экономики.

В ходе исследований установлено, что сущность автотранспортного обслуживания как экономической категории заключается в особой форме этого вида хозяйственной деятельности, ориентированной на удовлетворение потребностей производства в услугах и характеризующейся наличием необходимого технологического, экономического, информационного, правового и ресурсного обеспечения. Дано определение автотранспортных услуг как перевозки грузов, а также операций, связанных с подготовкой и осуществлением всего перевозочного процесса, направленных на повышение эффективности функционирования агропромышленных производств.

Успешная деятельность любого агропромышленного формирования в большой степени определяется тем, насколько система автотранспортного обеспечения производства соответствует его организационно-экономическим и технологическим условиям. Поэтому при выборе организационных форм автотранспортного обслуживания следует учитывать тенденции и особенности рыночных процессов, происходящих в сфере агропромышленного производства.

Обеспеченность сельскохозяйственного производства нашей страны грузовым автотранспортом в расчете на 1 000 га пашни можно рассчитать по данным Минсельхозпрода Республики Беларусь.

Выполненные исследования позволяют констатировать, что при нормативе 17,1 себестоимость сельского хозяйства грузовыми автомобилями в 2004 г. составила 42,2 %, что увеличило нагрузку пашни в расчете на единицу транспорта. В этой связи актуальными на современном этапе являются техническое обеспечение и обновление грузового автомобильного парка агропромышленного производства Республики Беларусь.

Показатели, характеризующие состояние и интенсивность работы грузового автотранспорта аграрного сектора, отражены в табл. 1.

Таблица 1. Состояние и интенсивность работы грузового автотранспорта

Показатель	Год			Темп роста, %
	2002	2003	2004	
Организация автотранспортного процесса				
Количество водителей на один автомобиль	1,0	1,0	0,8	80,0
Среднее расстояние перевозки грузов, км	15,5	17,2	16,1	103,1
Степень механизации погрузочно-разгрузочных работ, %	70,2	75,4	67,8	96,6
Скорость движения автомобилей, км/ч:				
техническая	18,7	18,5	18,3	96,3
эксплуатационная	17,3	17,8	17,2	99,4
Коэффициент использования расчетной скорости	0,92	0,95	0,93	101,1
Использование рабочего времени автомобилей				
Время в наряде, ч	9,0	9,1	8,9	98,9
Время простоя под погрузкой-разгрузкой, ч	1,86	1,98	1,78	95,6
Коэффициент использования рабочего времени	0,52	0,47	0,45	86,5
Интенсивность использования грузовых автомобилей				
Коэффициент технической готовности	0,62	0,51	0,45	72,5
Коэффициент выпуска автомобилей на линию	0,51	0,47	0,42	82,4
Среднесуточный пробег, км	138,7	120,3	100,5	72,5
Коэффициент использования пробега	0,39	0,35	0,32	72,9
Коэффициент использования грузоподъемности	0,46	0,42	0,40	82,1
Коэффициент эффективности использования автомобилей	0,25	0,28	0,24	96,1

Источник: рассчитано нами по данным Минсельхозпрода Республики Беларусь.

Данные табл. 1 показывают, что среднее расстояние перевозок грузов в 2004 г. по сравнению с 2002 г. увеличилось на 3,1 %, степень механизации погрузочно-разгрузочных работ снизилась на 3,4 %. Скорость движения автомобилей на линии отражает, кроме их эксплуатационных особенностей и качества технического состояния, соответствие условиям перевозок и уровень механизации погрузочно-разгрузочных работ. В связи с этим рассмотрим коэффициент использования расчетной скорости. Данный показатель в 2004 г. по сравнению с 2002 г. увеличился на 1,1 %. В целом коэффициент эффективности использования автомобильного транспорта в сельскохозяйственном производстве снизился за анализируемый период на 3,9 %.

В состав АПК входят организации РО «Белагросервис», оказывающие также автотранспортные услуги. В динамике за 2000–2004 гг. значительно снизилась эффективность автотранспортных подразделений: в 2000 г. уровень рентабельности в среднем составлял 8,7 %, в 2004 г. процент убыточности был равен 0,8.

Одной из наиболее важных задач агропромышленного производства является проблема рационального выбора автотранспортных средств. Необходимо отметить, что внутренние перевозки организациями АПК, как правило, осуществляются за счет собственных автомобилей. Для выполнения внешних перевозок используется в основном привлеченный транспорт. В состав РУП «Минскагротранс» входят дочерние автотранспортные организации Минской, Брестской, Витебской, Гомельской, Гродненской и Могилевской областей. В Минской области функционируют организации: Слуцкое ДАУП, Барановичское ДАУП, Борисовское ДАУП и Фанипольское ДАУП. Работают областные специализированные автотранспортные организации: в Брестской области — ОАО «Агротранс» (г. Брест), ОАО «Агротранс» (г. Береза), ОАО «Агротранс» (г. Барановичи), ОАО «Агротранс» (г. Пинск); в Витебской области — ОАО

“Витебскагротранс”, ОАО “Оршаагротранс”, ОАО “Полоцкагротранс”; в Гомельской области — КАУП “Агротранс Гомель”, КАДУП “Агротранс Калинковичи”, ОАО “Речица АТП”, ОАО “Жлобин АТП”; в Гродненской области — открытые акционерные общества: “Гродноагроспецтранс”, “Лидаагроспецтранс”, “Слонимагроспецтранс”, “Волковыскагроспецтранс”.

Основные показатели эффективности деятельности в обслуживающих АПК Республики Беларусь автотранспортных организациях и подразделениях приведены в табл. 2.

Таблица 2. Производственно-экономические показатели эффективности деятельности автотранспортных организаций, обслуживающих АПК

Показатель	Грузовые автомобили, работающие по сдельному тарифу				Автомобили, работающие по повременному тарифу			
	2002 г.	2003 г.	2004 г.	Темп роста, %	2002 г.	2003 г.	2004 г.	Темп роста, %
Перевозка, т	12 195	10 339	9 600	78,7	21 623	2 738	7 714	36,6
Выполнение, т-км	402 167	406 175	427 633	106,3	13 541	9 170	27 074	199,8
Затраты, млн р.								
В том числе:								
зарплата с отчислениями на социальные нужды	58 073	13 511	16 827	29,0	14 962	2 562	2 458	16,4
топливо	29 164	19 595	24 177	82,9	5 591	3 317	2 740	49,0
износ шин	1 291	1 412	2 382	184,5	123	168	178	144,7
ремонт	34 328	6 476	8 655	25,2	2 015	914	1 003	0,34
амортизация	8 089	3 986	3 562	44,1	1 993	763	678	34,1
прочие	16 637	5 563	5 332	32,0	3 912	951	616	15,7
общепроизводственные и общехозяйственные	49 411	10 523	9 513	19,2	11 088	1 949	2 601	23,5
Полная себестоимость, млн р.	197 023	61 066	76 194	30,6	49 684	10 624	9 823	19,7
Себестоимость 10 т-км, тыс. р.	4 899	1 503	21,7	442,9	480 872	147 760	601	124,9
Доходы (с НДС) в расчете на 10 т-км, тыс. р.	6 499	1 871	2 323	35,7	366 176	109 961	69 807	19,1
Прибыль, убыток, млн р.	20 122	715	4 806	23,8	3 845	-1 206	- 528	13,7
Рентабельность, %	10,2	1,2	6,3	-3,9	7,7	-11,3	-5,4	—

Источник: рассчитано нами по данным Минсельхозпрода Республики Беларусь.

Проведенные исследования показали, что в период 2002—2004 гг. наметилась тенденция к сокращению перевозок грузов и росту грузооборота. Снижение уровня рентабельности оказываемых услуг произошло за счет уменьшения суммы прибыли и роста себестоимости автотранспортных услуг в 4,4 раза. Следовательно, автотранспортным организациям и подразделениям, обслуживающих АПК, необходимо активизировать работу по повышению эффективности автотранспортных услуг на рынке.

Установление оптимальных пропорций между различными типами и марками автотранспортных средств, участвующих в осуществлении транспортно-технологического процесса, исходя из требований максимального их использования оказывает эффективное воздействие на повышение устойчивости агропромышленного производства. Состав автотранспортных средств должен соответствовать конкретным производственным условиям, отражать уровень специализации предприятий, их организационные формы использования и управления. Чтобы успешно решить вышеназванные задачи, необходимо определить сущность рыночного механизма автотранспортного обслуживания АПК и его составные части.

Главным критерием совершенства рыночного механизма на автотранспорте является направленность на конечные результаты агропромышленного производства. Автотранспортные средства как составная часть производственной инфраструктуры АПК активно воздействуют на процесс расширенного производства. При этом сферы и соответствующие им стадии агропромышленного производства на разных уровнях управления являются объектами обслуживания грузового автотранспорта, а по внутреннему строению и конечному назначению — разновидностями производственно-экономической системы. Автотранспортные средства в современных условиях хозяйствования являются структурным подразделением агропромышленного производства и рассматриваются как обособленная система в рамках системы более высокого порядка (организации). Поэтому рост эффективности управления автотранспортным обслуживанием должен быть направлен на повышение суммарной эффективности агропромышленного производства. Экономическая сбалансированность развития грузового автотранспорта достигается в том случае, если он используется в сфере эффективного применения и оказывает влияние на результативные показатели (трудоемкость, издержкостоемость, доходность), а также отражает конечные результаты агропромышленного производства в современных условиях хозяйствования (рис. 1).

В процессе дальнейших исследований установлено, что для обоснования перспектив развития приемлема система стратегического управления рынком автотранспортных услуг, которая состоит из двух взаимодополняющих подсистем: анализа и планирования стратегии автотранспортных организаций и подразделений АПК, а также управления стратегическими проблемами в реальном масштабе времени. Стратегическое планирование — это процесс формулирования миссии, целей и выбора специфических стратегий для определения необходимых ресурсов и их распределения с целью обеспечить эффективную работу автотранспортных организаций и подразделений АПК в будущем. Этапы процесса по планированию стратегии управления рынком автотранспортных услуг представлены на рис. 2.

Разработка стратегии начинается с формулировки общих целей автотранспортных организаций и подразделений АПК, которые взаимосвязаны с внешней средой, рынком, потребителем. Общая цель автотранспортных организаций и подразделений АПК учитывает ряд основных моментов: основное направление их деятельности на рынке услуг, рабочие принципы во внешней среде (принципы связей), культуру организации, ее традиции.

После постановки общей цели осуществляется второй этап стратегического планирования — конкретизация целей. Для автотранспортных организаций и подразделений АПК на рынке услуг определены следующие основные цели: прибыльность, рынки, финансовые ресурсы, основной капитал, изменения организационной структуры и деятельности, трудовые ресурсы и социальная ответственность.

Стратегическое планирование опирается на анализ внешней и внутренней среды автотранспортных организаций и подразделений АПК, суть которого состоит в оценке изменений и выявлении факторов, влияющих на их деятельность на рынке услуг. Метод, который используется для диагностики внутренних проблем, называют управленческим обследованием. Он содержит 5 функциональных зон: маркетинг, бухгалтер, производство, персонал, организационная культура и имидж организации.

Для выбора стратегии применима упрощенная модель, разработанная Бостонской консультативной группой (БКГ), которая позволяет организации классифицировать каждое из своих стратегических хозяйственных подразделений (СХП) по его доле на рынке относительно основных конкурентов и темпам годового роста в отрасли. Матрица БКГ дает возможность определить, какое из подразделений автотранспортных организаций занимает ведущие позиции по сравнению с конкурентами.



Рис. 1. Влияние автотранспортного обслуживания на результаты АПК

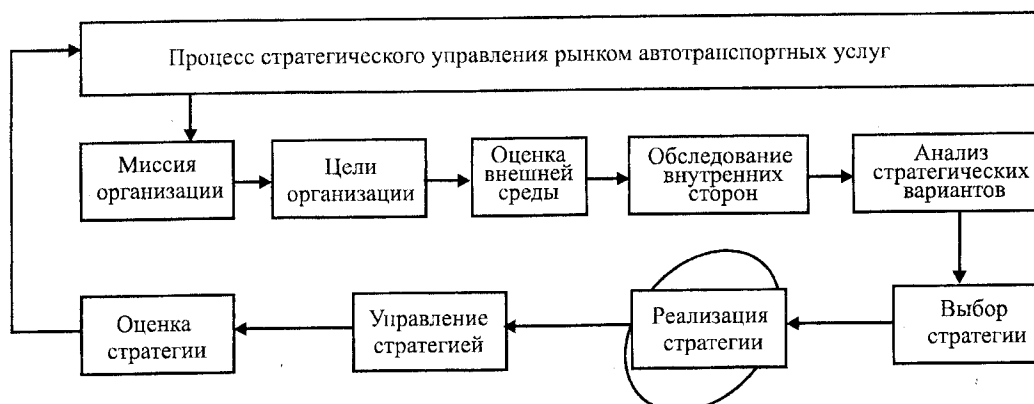


Рис. 2. Процесс стратегического управления рынком автотранспортных услуг

Эффективным методом реализации разработанной стратегии является управление по вышеперечисленным целям и четко поделенным сферам функционирования рынка автотранспортных услуг (табл. 3).

Таблица 3. Сфера функционирования рынка автотранспортных услуг

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

Наибольший удельный вес приходится на специализированные автотранспортные перевозки, с помощью которых на основании полученной лицензии обслуживается определенный регион, а также на специализацию по виду перевозимых грузов, по характеру маршрутов. Специализация позволяет занять свое место на рынке услуг и обеспечить необходимую прибыль автотранспортным организациям.

Литература

- Государственная программа возрождения и развития села на 2005 – 2010 годы. Мн., 2005.
 На пути к созданию отечественной техники современного уровня // Белорус. сел. хоз-во. 2003. № 2. С.2–4.
 Стратегическое планирование / Под ред. Э.А. Уткина. М., 1998.
 Томпсон А., Стрикланд А. Стратегический менеджмент: Искусство разработки и реализации стратегии / Пер. с англ. М., 1998.