

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

УДК 338.465.2

ЕФИМЕНКО
АНТОНИНА ГРИГОРЬЕВНА

**ФОРМИРОВАНИЕ И ЭФФЕКТИВНОЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
РЫНКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ
В АПК РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ
(ТЕОРИЯ, МЕТОДОЛОГИЯ, ПРАКТИКА)**

Автореферат диссертации на соискание ученой степени
доктора экономических наук
по специальности 08.00.05 — экономика и управление народным хозяйством
(специализация — экономика, организация и управление
предприятиями, отраслями, комплексами)

Минск, 2008

Работа выполнена в УО «Белорусский государственный экономический университет»

Научный консультант Лещиловский Петр Викентьевич, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры, УО «Белорусский государственный экономический университет», кафедра экономики и управления предприятиями АПК

Официальные оппоненты: Сайганов Анатолий Семенович, доктор экономических наук, профессор, заместитель директора по научной работе, ГНУ «Институт экономики Национальной академии наук Беларуси», Центр аграрной экономики

Борисевич Виктор Иванович, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры, УО «Белорусский государственный экономический университет», кафедра регионального управления

Барановский Станислав Иванович, доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой, УО «Белорусский государственный технологический университет», кафедра экономической теории и маркетинга

Оппонирующая организация УО «Белорусский государственный аграрный технический университет»

Защита состоится 3 октября 2008 г. в 14.30 на заседании совета по защите диссертаций Д 02.07.02 при УО «Белорусский государственный экономический университет» по адресу: 220070, Минск, просп. Партизанский, 26, зал заседаний Совета (ауд. 205), тел. 209-79-56.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке УО «Белорусский государственный экономический университет».

Автореферат разослан 30 июня 2008 года.

Ученый секретарь
совета по защите диссертаций

Миксюк С.Ф.

ВВЕДЕНИЕ

Формирование рыночной системы хозяйствования в Республике Беларусь обуславливает необходимость разработки различных аспектов теории, методологии и практики создания организационно-экономического механизма, обеспечивающего ее эффективное функционирование. Действие рыночных экономических и правовых регуляторов принципиально изменяет взаимоотношения субъектов хозяйствования и государства, а также работодателей, трудовых коллективов и работников. В связи с этим имеет место трансформация отношений на всех уровнях управления. Для обеспечения нормального общественного воспроизводства в таких условиях особую значимость приобретают становление и развитие отраслей производственной инфраструктуры, в первую очередь автомобильного транспорта, в том числе в АПК.

В современных условиях приоритетное развитие агропромышленного комплекса обеспечивается в соответствии с Государственной программой возрождения и развития села на 2005—2010 гг., общий объем финансирования которой — 69,8 трлн р. Для совершенствования технологий производства сельскохозяйственной продукции, выполнения в научно обоснованные сроки комплекса работ в земледелии и животноводстве в Программе предусмотрено техническое переоснащение сельского хозяйства (5,5 трлн р.). Ставится задача решения проблемы обеспечения агропромышленного производства автомобильным транспортом путем поставки в сельское хозяйство 8000 автомобилей МАЗ.

Рост объемов сельскохозяйственной продукции, повышение эффективности ее производства, модернизация дорожно-транспортной сети в сельской местности, увеличение платежеспособности организаций обеспечат усиление спроса на автотранспортные услуги в агропромышленном производстве. В первую очередь возрастет потребность в услугах по доставке материально-технических ресурсов, а также продукции сельского хозяйства и перерабатывающих организаций, что обусловит необходимость дальнейшего развития сферы услуг в АПК. Одним из приоритетных направлений является создание на областном (районном) уровнях системы многопрофильных автотранспортных центров по оказанию широкого спектра услуг с учетом интересов заказчиков и на взаимовыгодной основе.

Все вышеизложенное позволяет сделать вывод о том, что теоретическое, методологическое и практическое обоснование формирования рынка автотранспортных услуг в агропромышленном комплексе Республики Беларусь, его эффективного функционирования в условиях конкретных автотранспортных предприятий, обеспечивающих необходимый уровень рентабельности и качества, выполняемых в сложных условиях конкуренции перевозок в разрезе их видов, объемов, сроков и стоимости, отвечающих интересам заказчика, позво-

ляет решить крупную прикладную проблему, что свидетельствует об актуальности темы диссертационной работы.

Проблема формирования эффективного рынка автотранспортных услуг в АПК в рамках диссертационного исследования рассматривается впервые и имеет важное научное и практическое значение. В условиях трансформации экономики ее решение обладает определенной спецификой, что требует не только принятия практических мер, но и глубокого научного подхода к формированию системы автотранспортного обслуживания агропромышленного комплекса.

Решение проблемы становления рынка услуг и создания соответствующей инфраструктуры зависит от ряда условий, к которым следует отнести общее состояние экономики на макро- и микроуровнях, проводимую экономическую политику, наличие конкурентной среды, степень обеспечения равных условий функционирования для хозяйствующих субъектов разных форм собственности. Неоднозначность решения данной проблемы вызвала необходимость проведения исследований теоретического и методологического плана, позволяющих обосновать концепцию формирования и развития рынка автотранспортных услуг в АПК и предложить экономический механизм эффективного функционирования хозяйствования субъектов — контрагентов рынка.

Отдельные аспекты рассматриваемой проблемы освещены в трудах ученых Беларуси и стран ближнего и дальнего зарубежья, в частности, С.М. Абалонина, Э.Л. Аронова, В.М. Баутина, А.М. Гаджинского, В.Д. Газмана, М.Н. Гриневича, И.А. Елового, Р.Б. Ивутья, Л.Ф. Кормакова, Н.Г. Кучевского, В.С. Лукинського, Л.Б. Миротина, Ю.М. Неруши, Е.В. Петровой, В.И. Похабова, И.Г. Савина, А.С. Сайганова, А.А. Чеботаева, А.В. Черновой и др.

Вместе с тем, несмотря на значительный научный вклад и накопленный опыт, проблема формирования и эффективного функционирования рынка автотранспортных услуг в АПК Беларуси комплексно и системно практически не исследовалась. Так, в теоретическом плане недостаточно раскрыта сущность данного рынка; в методологическом — не выработаны стратегии адаптации автотранспортных предприятий АПК к условиям открытого конкурентного рынка, а также их технического перевооружения и устойчивого развития; в методическом — не определены конкретные методы, модели и методики формирования и эффективного функционирования рынка автотранспортных услуг в АПК. Требуют также комплексного изучения методические аспекты, определяющие основы формирования цены, спроса на автотранспортные услуги с учетом сезонности производства, экономической эффективности оказываемых услуг в АПК, а также совершенствования механизма лизинговых отношений и управления риском в автотранспортных предприятиях. Приоритетное значение имеют определение основных направлений и разработка научно обоснованного

механизма развития и эффективного функционирования рынка автотранспортных услуг в АПК, в том числе построение рыночной системы автотранспортного обслуживания АПК, моделей формирования интегрированных структур, а также перспективных направлений функционирования автотранспортных предприятий АПК на рынке услуг.

Названные проблемы имеют первостепенное народнохозяйственное, теоретическое, методологическое и практическое значение в новых условиях, что предопределило целевую направленность и постановку задач диссертационного исследования.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Связь работы с крупными научными программами (проектами) и темами. Научные исследования по теме диссертации проведены в рамках государственных программ:

- «Национальная экономика и стратегия развития» (задание «Модельная программа реструктуризации и развития аграрных формирований и подсистем АПК в условиях рынка») (№ ГР 2002339);
- «Продовольственная безопасность» (задание «Исследование закономерностей, особенностей и направления развития социально-экономических отношений на селе в новых условиях организации и функционирования сельских населенных пунктов (региональные аспекты)») (№ ГР 20065377).

Кроме того, материалы исследований использовались при выполнении ряда тем УО «Могилевский государственный университет продовольствия»:

- «Формирование рыночной системы управления автотранспортным обслуживанием предприятий» (ХД № 2004-09);
- «Разработка организационно-экономического механизма развития и эффективного функционирования системы автотранспортного обслуживания предприятий Могилевской области» (ХД № 2004-13);
- «Оптимизация организационной и информационной систем управления перерабатывающих организаций концерна «Белгоспищепром» с разработкой автоматизированной системы коммерческого учета и контроля производственных ресурсов организаций и АРМ их учета» (ХД № 2004-21);
- «Исследование и анализ действующей в организациях плодоовощной отрасли концерна «Белгоспищепром» практики планирования и учета затрат, исчисления себестоимости продукции, формирования финансовых результатов, разработка Инструкции по планированию, учету затрат, исчислению себестоимости продукции, формированию финансовых результатов в организациях плодоовощной отрасли» (ХД № 2006-13).

Цель и задачи исследования. Цель диссертационной работы — разработка организационно-экономического механизма развития и эффективного функционирования автотранспортных предприятий АПК Республики Беларусь и их адаптация к условиям открытого конкурентного рынка.

Данная цель обусловила постановку и решение следующих задач:

- разработать теоретико-методологические основы формирования и эффективного функционирования рынка автотранспортных услуг в АПК и на их базе — рекомендации по совершенствованию государственного регулирования инвестиционной деятельности автотранспортных предприятий АПК;
- обосновать методические подходы к формированию цен на рынке автотранспортных услуг, предусматривающие гибкое ценообразование и льготное налогообложение, что позволяет снизить стоимость автотранспортных услуг в АПК;
- разработать механизм и методологию адаптации автотранспортных предприятий АПК к условиям открытого конкурентного рынка и реализовать их в форме конкретных методик и моделей совершенствования управления автотранспортным процессом;
- предложить комплекс методик экономической оценки эффективности использования грузового автотранспорта с целью повышения конкурентоспособности автотранспортных предприятий АПК на рынке услуг;
- сформировать основные направления совершенствования механизма лизинговых операций в АПК, предусматривающие использование рыночных инструментов для оценки эффективности финансирования инновационных проектов на рынке услуг;
- сформулировать теоретические и методические положения оценки рисков в автотранспортных организациях с целью обеспечения системной (экономической, экологической) безопасности транспортных процессов;
- обосновать методические подходы к оценке конкурентоспособности автотранспортных организаций АПК на рынке услуг с целью обеспечения роста капитализации автотранспортного бизнеса при разработке стратегических программ реструктуризации и интеграции с партнерами;
- разработать методику определения величины спроса на автотранспортные услуги в АПК с учетом сезонности производства, что позволяет обосновать рекомендации по планированию и прогнозированию эффективности автотранспортного обслуживания АПК;
- сформулировать концепцию формирования рынка автотранспортных услуг в АПК с целью обеспечения синергетического эффекта в схеме поставки продукции «производство — переработка — реализация».

Объектом исследования являются организации системы автотранспортного обслуживания агропромышленного производства всех уровней и их подраз-

деления, автотранспортные предприятия различных форм собственности и хозяйствования. Предмет исследования — совокупность теоретических, методологических и организационно-производственных проблем и отношений, связанных с формированием и эффективным функционированием автотранспортных предприятий АПК на рынке услуг.

Положения, выносимые на защиту.

1. Теоретико-методологические основы формирования и эффективного функционирования рынка автотранспортных услуг в АПК Республики Беларусь, включающие определение автотранспортных и транспортно-логистических услуг, сегментацию данного рынка на основе использования теории классификации экономических субъектов, и разработанные на их базе рекомендации по совершенствованию государственного регулирования инвестиционной деятельности автотранспортных предприятий. В отличие от существующих, данные подходы направлены, во-первых, на создание общеэкономических условий, обеспечивающих оптимальное функционирование рынка автотранспортных услуг и осуществление расширенного воспроизводства сельскохозяйственной продукции (рост объемов производства и сбыта продукции, повышение конкурентоспособности продукции и услуг); во-вторых, на определение важнейших особенностей, присущих рынку автотранспортных услуг в АПК, проявляющихся в необходимости поддержания определенного соотношения спроса и предложения при формировании цен; в-третьих, на разработку стратегии, тактики и основных направлений развития и эффективного функционирования рынка автотранспортных услуг.

2. Ценовые и тарифные методы регулирования рынка автотранспортных услуг в АПК, которые, в отличие от традиционных, базируются на обосновании факторов первого порядка: спрос, предложение, конкуренция, прямое государственное регулирование цен. В свою очередь, совокупность этих факторов детализирована группой микроэкономических (сезонность сельскохозяйственного производства, обеспеченность производственными ресурсами, организационно-технический уровень производства, доходы заказчиков, организация центров технического сервиса, имидж организации на рынке) и макроэкономических (масштабы государственного регулирования экономики и цен, уровень инфляции, конкуренция, налоговое законодательство) факторов. С учетом данных факторов разработаны предложения по совершенствованию системы ценового регулирования рынка автотранспортных услуг в АПК на республиканском и региональном уровнях, которые предусматривают гибкое ценообразование и льготное налогообложение, что позволяет оптимизировать автотранспортные издержки в цене продукции потребителя автотранспортных услуг.

3. Механизм и методология адаптации автотранспортных предприятий АПК к условиям конкурентного рынка. Предложенная методология включает

ряд принципов (приоритетного развития АПК, интегрированного подхода, многообразия форм и типов производственно-экономических отношений, ориентации автотранспортных услуг на потребительские интересы), а также разработанную схему взаимосвязи методик и моделей с перечнем конкретных практических задач управления автотранспортными предприятиями, в числе которых изучение рыночной конъюнктуры, совершенствование организации автотранспортного процесса, управление прибылью и ее оптимизация, оценка финансовой устойчивости автотранспортных предприятий на рынке услуг; определение стоимости автотранспортного бизнеса, организация проката грузового автотранспорта АПК, что в конечном итоге позволяет увеличить объемы, повысить качество грузоперевозок и снизить стоимость автотранспортных услуг. Предложен новый механизм взаимоотношений автотранспортных предприятий АПК с потребителями услуг, основанный на их интеграции (кооперации) на взаимовыгодных условиях и согласовании различных интересов агентов рынка, что является важным фактором эффективного функционирования рынка услуг как единой системы.

4. Предложения по совершенствованию лизинговых отношений в агропромышленном производстве, предусматривающие использование рыночных инструментов для оценки эффективности финансирования инвестиционных проектов на рынке автотранспортных услуг на основе расчета чистого дисконтированного дохода, индекса доходности, внутренней нормы прибыли, среднего срока окупаемости инвестиций. Предложенная методика расчета лизинговых платежей основана на теории финансовых рент, которая позволяет оценить лизинг как вариант финансирования инвестиций с учетом следующих позиций: плата за лизинг осуществляется в течение договорного срока из суммы доходов, получаемых в результате использования объекта лизинговой сделки; ликвидность капитала сохраняется в течение инвестиционного срока; размер налогооблагаемой прибыли уменьшается за счет отнесения лизинговых платежей на производственные расходы.

5. Теоретические и методологические положения оценки рисков автотранспортных предприятий АПК на рынке услуг, что позволяет определить, при каких объемах автотранспортных услуг в обслуживающих организациях и подразделениях АПК степень воздействия рисков минимальна. Данная методика включает разработанные рекомендации по уменьшению уровня исходного риска до допустимого предельного и обеспечению системной (экономической и экологической) безопасности транспортных процессов. В отличие от применяемой, она позволяет более оперативно изыскивать резервы повышения эффективности деятельности автотранспортных предприятий на рынке услуг и оперативно управлять автотранспортным процессом в агропромышленном производстве.

6. Комплекс методик экономической оценки эффективности использова-

ния грузового автотранспорта АПК, которые, в отличие от известных, дают возможность оптимизировать и снизить себестоимость грузоперевозок путем реализации на практике принципа управления затратами в автотранспортных предприятиях по отклонениям фактических показателей от их нормативных значений. Научно обоснована и практически апробирована на региональном уровне модель учета затрат автотранспортных предприятий АПК с использованием систем «стандарт-кост» и «директ-кост», заключающаяся в оценке затрат по местам их возникновения и центрам ответственности, что позволяет формировать информационную базу для проведения маржинального анализа затрат и финансовых результатов. Максимизация прибыли связана с формированием информационно-логистических отделов в автотранспортных предприятиях и других организациях АПК, что является основополагающим фактором повышения их конкурентоспособности на рынке услуг. При этом система логистического обслуживания оценивается с помощью метода бенч-маркинга — сравнительного анализа качественных и количественных параметров услуг логистических провайдеров.

7. Методика определения эффективности автотранспортных услуг, оказываемых в АПК, которая, в отличие от существующих, основана на применении интегрального показателя конкурентоспособности на рынке услуг. Оценка уровня конкурентоспособности автотранспортных предприятий АПК на рынке услуг выполнена с учетом эффективности автотранспортного обслуживания, результативности маркетинга и финансовой устойчивости. Данная методика предназначена для решения управленческих задач: обоснования инвестиционного проекта, определения уровня удовлетворения запросов клиентов, выработки маркетинговой политики, определения бизнес-стратегии поведения автотранспортных предприятий АПК на долгосрочную перспективу.

8. Методика определения величины спроса на автотранспортные услуги в организациях АПК. В отличие от существующей, она базируется на учете фактора сезонности сельскохозяйственного производства, что позволяет повысить эффективность использования материально-технических ресурсов, обосновать перспективное использование грузового автопарка в обслуживающих организациях. Рекомендации по прогнозированию эффективности автотранспортного обслуживания АПК предусматривают составление бизнес-плана и моделирование оптимальности использования грузового автотранспорта на перспективу, которые необходимо учитывать при планировании и организации перевозок на рынке услуг.

9. Концепция и проект Программы формирования рынка автотранспортных услуг в АПК, суть которых, в отличие от общепринятых, состоит в формировании единого информационно-логистического пространства и разработке стратегии капитализации транспортно-логистического бизнеса. Синергетиче-

ский характер концепции обеспечивается детальным описанием пространственных и временных характеристик функционирования автотранспортных предприятий АПК на данном рынке услуг. В рамках концепции предложена комплексная программа реструктуризации автотранспортных предприятий АПК, которая, в отличие от общепринятых, предполагает создание современных многопрофильных центров автотранспортных услуг и технического сервиса, позволяющих интенсифицировать производство за счет обновления грузового автопарка и оказания специализированных услуг. Практическая реализация предложенной концепции позволяет сформировать нормативно-правовое поле рынка автотранспортных услуг в АПК Республики Беларусь и интегрировать грузовой автотранспорт в мировые хозяйственные процессы путем создания равных условий для операторов данного рынка вне зависимости от организационно-правовой формы управления и собственности.

Личный вклад соискателя. Диссертационная работа является законченным самостоятельным трудом, включающим теоретическое обоснование автотранспортного обслуживания агропромышленного производства, разработку методологических основ и механизмов формирования, развития и эффективного функционирования рынка автотранспортных услуг. Все положения и выводы, содержащиеся в диссертации, разработаны автором лично.

Апробация результатов диссертации. Основные положения диссертации апробировались на следующих международных и республиканских научно-практических конференциях, симпозиумах и семинарах: «Ekologiczne aspekty mechanizacji produkcji roslinnej» (Варшава, 2002), «Проблемы социально-экономического развития Республики Беларусь: пути их решения» (Могилев, 2002), «Теория и практика управления предприятием» (Минск, 2003), «Ecological aspects of mechanization of plant production» (Варшава — Мелитополь, 2003), «Problems of construction and exploitation of agricultural machinery and equipment» (Плоцк, 2003), «Современный маркетинг — проблемы и перспективы развития» (Минск, 2005), «Техника и технология пищевых производств» (Могилев, 2005), «Социально-экономическая политика белорусского государства в условиях открытой экономики» (Минск, 2005), «Научно-инновационная деятельность и предпринимательство в АПК: проблемы эффективности и управления» (Минск, 2006), «Организационно-правовые аспекты инновационного развития АПК» (Горки, 2007), «Проблемы развития транзитивной экономики: инновационность, устойчивость, глобализация» (Минск, 2007).

Опубликованность результатов диссертации. По результатам диссертационного исследования опубликовано 106 научных работ, в том числе 4 монографии и раздела в учебных пособиях, книгах (из них 2 — в соавторстве), 23 статьи в научных рецензируемых журналах (из них 12 — в соавторстве), 21 — в сборниках научных трудов, 50 — в материалах конференций, семина-

ров, симпозиумов, 8 — в тезисах докладов конференций, семинаров. Общий объем публикаций составляет 53,1 авторского листа, в том числе соответствующих п. 18 Положения о присуждении ученых степеней и присвоении ученых званий в Республике Беларусь — 37,4 авторского листа.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, общей характеристики работы, пяти глав, заключения, библиографического списка и приложений. Работа изложена на 330 страницах. Объем, занимаемый 81 таблицей, 28 рисунками и 9 приложениями, составляет 130 страниц. Библиографический список включает 261 наименование.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ

В первой главе «**Теоретические основы формирования и эффективного функционирования рынка автотранспортных услуг в АПК Республики Беларусь**» дана характеристика процесса эволюционного развития теории рыночной экономики, разработаны теоретические основы эффективного функционирования рынка автотранспортных услуг в АПК, в рамках которых определены экономическое содержание, особенности формирования цен на данном рынке с целью разработки рекомендаций по совершенствованию государственного регулирования инвестиционной деятельности автотранспортных предприятий агропромышленного комплекса.

Автотранспортное обслуживание как экономическая категория понимается как хозяйственная деятельность, ориентированная на удовлетворение потребностей АПК в услугах и характеризующаяся наличием необходимого технологического, экономического, информационно-логистического и правового обеспечения.

Дано следующее определение автотранспортных услуг — перевозка грузов, оказание различных видов других услуг, а также операции, связанные с подготовкой и осуществлением всего перевозочного процесса, направленные на повышение эффективности функционирования всех отраслей народного хозяйства, в том числе АПК. К услугам грузового автомобильного транспорта отнесены перевозка грузов, погрузочно-разгрузочные работы, хранение грузов, подготовка перевозочных средств, предоставление перевозочных средств на условиях лизинга, аренды или проката, перегон (доставка) новых и отремонтированных автотранспортных средств, прочие услуги.

В работе доказано, что эффективный рынок автотранспортных услуг в АПК представляет собой совокупность юридически и экономически самостоятельных производителей и потребителей автотранспортных и других услуг, а

также ряд инфраструктурных подразделений, взаимодействующих на определенной территории в части купли-продажи услуг для достижения общей конечной цели — снижения издержек агропромышленного производства и повышения устойчивости его развития. При этом сбалансированный по спросу и предложению рынок автотранспортных услуг в АПК представляет собой новую модель хозяйствования, в которой процесс купли-продажи услуг отражает хозяйственные связи между всеми субъектами рынка.

Рынок автотранспортных услуг в АПК включает экономические отношения, посредством которых регулируются все стадии производства, переработки, реализации сельскохозяйственной продукции и формируются экономические связи между всеми хозяйствующими субъектами рынка. Схема управления данным рынком представлена на рисунке 1.

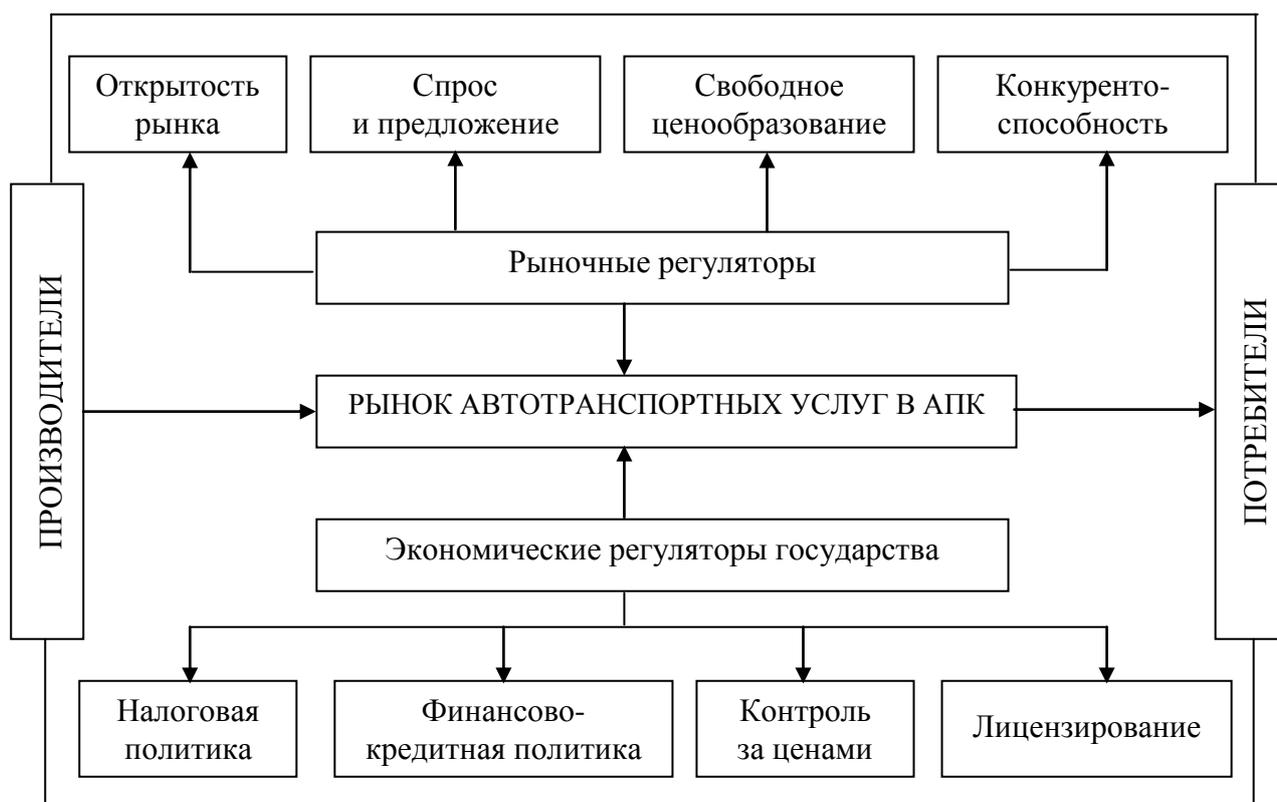


Рисунок 1 — Схема управления рынком автотранспортных услуг в АПК

Следует отметить, что основными составляющими управления рынком автотранспортных услуг в АПК являются рыночные (открытость рынка, спрос и предложение, свободное ценообразование, конкурентоспособность) и экономические регуляторы государства (налоговая политика, финансово-кредитная система, контроль за ценами, лицензирование).

Производителями автотранспортных услуг в АПК в зависимости от видов перевозимых грузов являются: государственные специализированные авто-

транспортные предприятия, структурные автотранспортные подразделения перерабатывающих, обслуживающих и других организаций АПК, грузовой автотранспорт сельскохозяйственных производственных кооперативов, крестьянских (фермерских) и личных подсобных хозяйств, частные автотранспортные организации (фирмы) и др.

Согласно исследованиям современного состояния рыночных отношений в сфере грузовых перевозок на автомобильном транспорте, активное функционирование и создание новых автотранспортных организаций различных форм собственности, в том числе акционерных, арендных и частных (их удельный вес составляет свыше 60 % от общего количества), свидетельствует о быстрых темпах осуществления процесса демонополизации государственного сектора за счет формирования и ускоренного развития структур с негосударственной формой собственности, их интеграции, а также об усилении конкуренции на рынке транспортных и экспедиционных услуг. Финансовая стратегия развития автотранспортных предприятий в интеграционной схеме АПК «производство — переработка — реализация» предусматривает привлечение стратегического партнера к управлению финансовыми потоками через перераспределение прав собственности.

При сегментации рынка автотранспортных услуг целесообразно использовать методы многомерной классификации, что позволяет учесть в практике маркетинговых исследований объективные признаковые параметры: региональные характеристики и регулярность спроса на специализированно-автотранспортные, автотранспортно-экспедиционные, информационно-логистические и лизинговые услуги; характеристику грузов, форму собственности и финансовую устойчивость заказчика. В диссертационной работе, с учетом влияния данных факторов, рынок услуг разделен на специализированные группы, в которых наряду с государственными автотранспортными предприятиями функционируют частные организации (фирмы) (см. таблицу).

Сферы функционирования специализированных групп на рынке услуг

Специализированная группа	Вид деятельности
Специализированно-автотранспортная в АПК	Оказание специализированных автотранспортных услуг АПК и другим потребителям
Автотранспортно-экспедиционная	Оказание услуг по выбору оптимальных вариантов доставки грузов, обслуживание потребителей автотранспортных услуг
Информационно-логистическая	Поиск автоперевозчиков для конкретных грузоотправителей, а также разработка оптимальных вариантов доставки для грузовладельцев, автоперевозчиков и экспедиционных организаций
Лизинговая	Предоставление водителей автотранспорта, грузового автотранспорта, погрузочно-разгрузочного оборудования

Проведенные исследования позволяют сделать вывод о том, что на рынке услуг в АПК преобладают специализированные автотранспортные перевозчики, которые на основании полученной лицензии обслуживают определенный регион, специализируются по виду перевозимых грузов, характеру маршрутов, что позволяет отдельным из них занять свое место на рынке и обеспечить прибыль и качество услуг.

Важнейшим фактором формирования и эффективного функционирования рынка автотранспортных услуг в АПК является свободное ценообразование. Коренное отличие рыночных цен на автотранспортные услуги состоит в том, что процесс их образования происходит не в сфере производства, а в сфере обращения, под воздействием спроса и предложения. Среди множества способов установления цен-тарифов можно выделить три: ориентированные на себестоимость, спрос и конкурентов. Автором установлено, что при расчете тарифов, ориентированных на спрос, необходимо учитывать соотношение спроса и предложения на основе информации о конъюнктуре рынка автотранспортных услуг в АПК.

Государственная политика заключается в сохранении в государственной собственности важнейших автотранспортных предприятий АПК; формировании нормативно-правовой базы для создания цивилизованного рынка автотранспортных услуг, повышения их конкурентоспособности; ликвидации низкорентабельных и убыточных предприятий, их приватизации.

Во второй главе **«Методология адаптации автотранспортных предприятий АПК к условиям открытого конкурентного рынка»** изложена разработанная автором методология, которая на основе изучения состояния и перспектив развития грузового автотранспорта, а также регионального рынка автотранспортных услуг в АПК, обобщения зарубежного опыта в этой области позволяет усовершенствовать систему управления автотранспортным процессом в АПК в условиях конкуренции.

Согласно результатам проведенных исследований, в транспортном комплексе в 2006 г. было задействовано 330,1 тыс. чел., что составляет 6,1 % общей численности занятых в экономике Республики Беларусь. Полная балансовая стоимость основных средств — 44,2 трлн р., или 18,2 % от общей балансовой стоимости основных средств, используемых в национальной экономике. Удельный вес транспорта в ВВП равен 8 %, что характеризует транспортную отрасль как одну из ведущих в сфере услуг. Общий грузооборот всех видов транспорта составил в 2006 г. 61 703 млн т-км, что, по сравнению с 1990 г., меньше на 37 931 млн т-км. Кроме того, до 2001 г. наблюдалось уменьшение объемов перевозимых грузов, обратная тенденция наметилась только в последние годы.

Спрос на услуги грузового автотранспорта во многом определяется эконо-

мической ситуацией в стране. При этом существует достаточно тесная взаимосвязь между объемом грузоперевозок и величиной ВВП (рисунок 2).

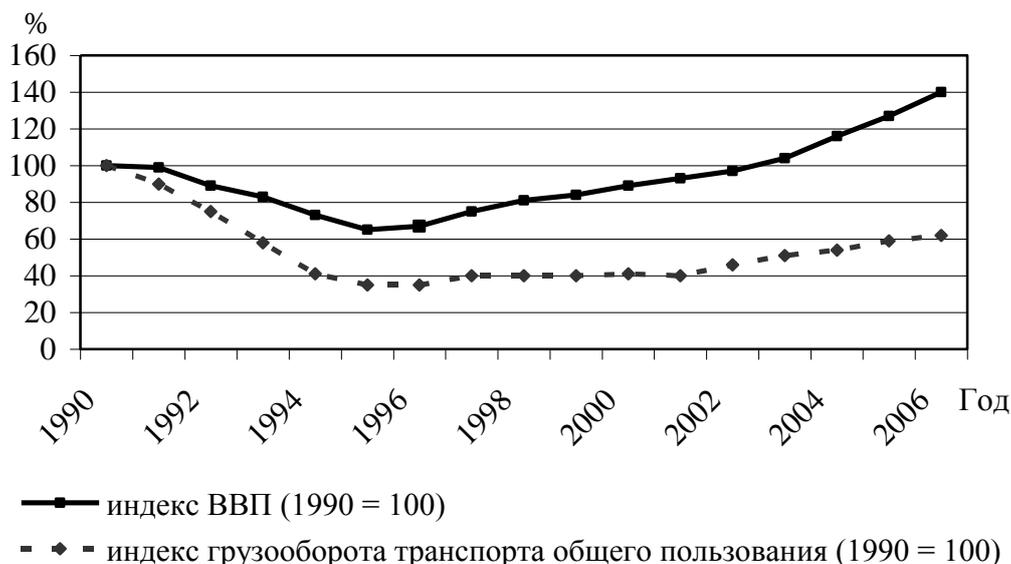


Рисунок 2 — Динамика объема грузоперевозок и размера валового внутреннего продукта в Республике Беларусь

Значение автомобильного транспорта в экономике Республики Беларусь обусловлено тем, что темпы развития этого вида транспорта и выпуска подвижного состава оказывают значительное влияние на уровень производства всех отраслей экономики. Успешная деятельность предприятий АПК на рынке услуг в большой степени определяется тем, насколько система автотранспортного обеспечения производства соответствует его организационно-экономическим и технологическим условиям.

За 2001—2007 гг. в отрасли значительно сократился парк грузовых автомобилей — на 15,5 тыс. ед., а уровень обеспеченности ими сельского хозяйства составил 46,2 % к нормативной потребности, что увеличило нагрузку пашни в расчете на единицу транспорта. В связи с этим сроки выполнения технологических операций увеличились по отношению к 1990 г. в среднем на 30 %, удельный расход топлива в сравнении с нормативным повысился на 10—15 %. Кроме того, затраты на содержание и эксплуатацию парка грузовых автомобилей в структуре себестоимости автотранспортных услуг достигают 40 %. Следовательно, актуальной задачей современного этапа развития агропромышленного комплекса страны является повышение уровня его технического обеспечения.

Эффективное функционирование рынка автотранспортных услуг предполагает рациональный выбор транспортных средств при перевозках различных грузов. Внутренние перевозки осуществляются организациями АПК в основном за счет собственного парка грузовых автомобилей, к выполнению внешних

перевозок привлекается транспорт РУП «Минскагротранс», представленного дочерними автотранспортными унитарными предприятиями Минской, Брестской, Витебской, Гомельской, Гродненской и Могилевской областей. В Могилевской области в состав областного унитарного коммунального автотранспортного предприятия «Облагропромтранс» входят две дочерние организации («Кричевмежрайтранс» и «Агропромтранс», Бобруйск) и 9 филиалов грузовых автопарков (Могилевский, Заднепровский, Буйничский, Горецкий, Быховский, Чаусский, Шкловский, Круглянский, Славгородский).

Вместе с тем в 2004—2007 гг. во всех указанных выше организациях наметилась тенденция к сокращению грузооборота. Снижение уровня рентабельности оказываемых услуг произошло за счет уменьшения суммы прибыли и роста их себестоимости в 2,5 раза. Таким образом, не вызывает сомнений необходимость повышения эффективности функционирования на рынке услуг автотранспортных предприятий и подразделений АПК за счет расширения перечня, увеличения объема и улучшения качества оказываемых ими услуг.

По мнению автора, ситуация, сложившаяся в сфере автотранспортного обслуживания организаций агропромышленного комплекса Могилевской области, типична для АПК других регионов и Республики Беларусь в целом: сокращение объема услуг, рост затрат и, соответственно, тарифов на грузовые перевозки.

Изучение отечественного и зарубежного опыта свидетельствует о том, что показатели эффективности автотранспортного обслуживания отраслей АПК отражают степень реализации комплекса мер по эффективному использованию ресурсов производства и в конечном счете — трудоемкость автотранспортного процесса, производительность грузового автомобильного транспорта и уровень производственных затрат.

Направленность на конечные результаты эффективности АПК — главный критерий совершенствования рыночного механизма сферы автотранспорта, дающий ему право считаться органичным звеном единого рыночного механизма. В современных условиях хозяйствования экономическая сбалансированность развития грузового автотранспорта достигается в том случае, если он применяется эффективно, оказывает влияние на основные показатели (трудоемкость, издержкостоемость, доходность) и отражает конечные результаты деятельности АПК на рынке.

Обобщение зарубежного опыта функционирования рынка автотранспортных услуг показало, что весомая позиции на нем занимают независимые автотранспортные организации и фирмы. Кроме того, структурная перестройка транспортной системы сопровождается интенсификацией реструктуризации парка автотранспортных средств в пользу малотоннажных и большегрузных

машин, что связано с развитием международного и внутреннего рынков, радикально изменившим объем и структуру спроса на автотранспортные услуги.

Интеграция Республики Беларусь в мировую экономическую систему требует наличия надежно работающих, технически и экологически безопасных автотранспортных средств и соответствующей инфраструктуры. Реализация Программы развития международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов Республики Беларусь на 2003—2008 гг. обеспечивает условия для увеличения количества поездок белорусских автоперевозчиков за указанный период до 46 500 (среднегодовой прирост данного показателя составляет при этом около 10 %, доходов — 131,9 млн дол. США), а также оказывает позитивное влияние на развитие смежных отраслей — автомобильной промышленности, строительства объектов туристического и дорожного сервиса, сферы услуг, и макроэкономические показатели развития экономики Республики Беларусь.

Перспективы развития мирового грузового автотранспорта определяются будущим спросом на перевозки, который обусловлен характером экономического роста. Позитивное влияние на данный процесс оказывают следующие факторы: децентрализация системы управления и снабжения, образование большого числа мелких фирм и уменьшение порционности грузов; снижение энергоемкости производства; установление цен и тарифов на перевозки различными видами транспорта, а также оплаты за погрузочно-разгрузочные операции в соответствии с затратами; повышение качества услуг; пересмотр традиционных транспортных схем снабжения с целью уменьшения стоимости транспортной составляющей.

В работе обоснован методологический подход к процессу адаптации автотранспортных предприятий АПК к условиям открытого конкурентного рынка, заключающийся в расширении аналитического инструментария, разработке и использовании следующих принципов:

- приоритетного развития АПК, который 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 улучшение качества продукции (работ и услуг);
- интегрированного подхода, который направлен на выполнение сельскохозяйственными товаропроизводителями преимущественно функций, непосредственно относящихся к производству; все остальные работы и услуги, в том числе автотранспортные, должны осуществляться специализированными обслуживающими структурами АПК;
- многообразия форм и типов производственно-экономических отношений, предусматривающий одновременное функционирование различных форм

собственности (государственная, частная, коллективно-долевая, смешанная), развитие прав на владение, пользование и распоряжение имуществом, разную степень полноты собственности на средства производства (полная, частичная, долевая, прокат), многообразии размеров и структур организаций и подразделений;

- ориентации автотранспортных услуг на интересы потребителей, что означает изучение потребностей в автотранспортных услугах конкретных групп пользователей (сельскохозяйственные производственные кооперативы, фермерские хозяйства, закупочные, перерабатывающие и торговые организации, личные хозяйства и др.) и оказание услуг с учетом потребительского спроса и уровня доходов заказчиков.

В третьей главе **«Методики комплексной оценки экономической эффективности использования грузового автотранспорта АПК»** предложены методики определения эффективности использования грузового автотранспорта агропромышленного комплекса, усовершенствована методика учета и контроля затрат по местам их возникновения и центрам ответственности; обоснованы факторы получения прибыли на рынке автотранспортных услуг; разработана методика оценки конкурентоспособности на данном рынке автотранспортных предприятий АПК.

Согласно результатам проведенных исследований, важным аспектом повышения эффективности работы автотранспортных предприятий и подразделений АПК является организация учета затрат по местам их возникновения и центрам ответственности. Структура центров ответственности предусматривает четыре уровня: 1-й — руководитель; 2-й — главный инженер, администрация; 3-й — механик, заведующий ремонтной мастерской; 4-й — водители. В пределах каждой из сфер ответственности формируется информация двух видов:

- для каждого составляющего элемента затрат, ответственность за который несет конкретный руководитель, определяется нормативная величина;
- по центрам ответственности обобщаются сведения о фактических затратах, осуществляется их сравнение с нормативами, что позволяет оперативно планировать и контролировать работу на конкретном участке.

Одним из основных элементов системы управления затратами по центрам ответственности является отчетность, основная цель которой — обеспечение информацией всех заинтересованных внутренних пользователей. Отчетность содержит данные об отклонениях фактических показателей от нормативных, что обеспечивает возможность реализации на практике принципа управления по отклонениям в автотранспортных предприятиях и подразделениях АПК.

Для обоснования факторов, определяющих взаимосвязь эффективности и качества автотранспортного обслуживания с результативностью деятельности

организаций АПК, изучены количественное влияние и степень тесноты связи между исследуемыми показателями. С этой целью проведено статистическое моделирование на основе корреляционно-регрессионного анализа в организациях мясомолочной отрасли Могилевской области, которые имеют собственный грузовой автотранспорт. Техническое перевооружение, реконструкция и модернизация предприятий УКПП «Мясомолпром» проводятся в соответствии с Республиканской программой развития мясной и молочной промышленности на 2005—2010 гг., областной программой реализации важнейших инвестиционных проектов и планом технического перевооружения предприятий УКПП «Мясомолпром» на 2006—2010 гг.

Полученная корреляционная модель формирования прибыли в 2007 г. имеет следующий вид:

$$Y = -4738,8 + 251,1X_1 + 75,2X_2 + 7495,4X_3 + 2250,4X_4 + 17,5X_5 - 23,7X_6 - 1153,9X_7;$$
$$R = 0,97; F_{\text{крит.}} = 13,23; R^2 = 0,95,$$

где Y — прибыль отчетного периода, млн р.;

X_1 — удельный вес стоимости грузового автотранспорта в составе основного капитала, %;

X_2 — фондоотдача, р.;

X_3 — коэффициент текущей ликвидности;

X_4 — коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами;

X_5 — среднесписочная численность работников, чел.;

X_6 — среднегодовая заработная плата, тыс. р.;

X_7 — соотношение запасов и среднемесячного объема производства продукции, %.

Для прогнозирования размера прибыли отчетного периода на 2008—2010 гг. установлены следующие показатели: увеличение среднесписочной численности работников на 0,02 %, удельного веса стоимости грузового автотранспорта в составе основного капитала — на 0,5 %, фондоотдачи — на 3,7 %; уменьшение соотношения запасов и среднемесячного объема производства на 5 %; повышение среднегодовой заработной платы на 10 %; коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами — на прежнем уровне.

На основании предложенных нормативов прогнозный размер прибыли в 2008 г. составит 121 043 млн р., а в 2009 г. — 170 777 млн р. (при условии снижения коэффициента текущей ликвидности на 1 %, повышения среднегодовой заработной платы на 8 %, увеличения фондоотдачи и удельного веса стоимости грузового автотранспорта в составе основного капитала на 1,8 и 1,1 % соответственно).

Динамика прибыли с учетом прогнозных показателей представлена на рисунке 3.

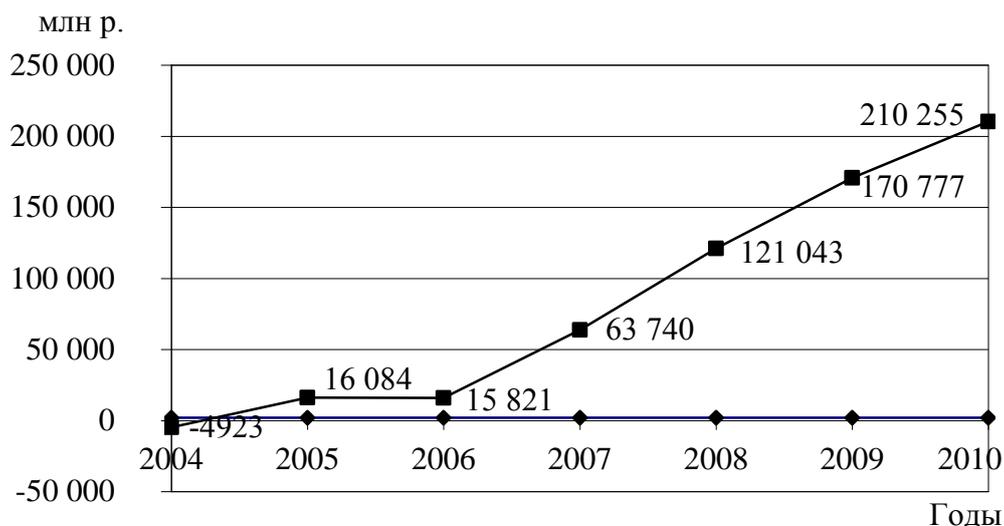


Рисунок 3 — Динамика прибыли с учетом прогноза на 2008—2010 гг.

Результаты проведенных исследований позволяют сделать вывод о том, что в повышении эффективности функционирования отраслей АПК, в том числе мясомолочной, важная роль отводится информационно-логистическим отделам, перед которыми ставятся задачи исследования рынка услуг, обеспечения организаций узкоспециализированным грузовым автотранспортом, профессионального подбора кадров.

Установлено, что максимизация прибыли автотранспортных предприятий АПК на рынке услуг зависит от формирования оптимальной структуры их капитала. В связи с этим необходимо учитывать следующие факторы: характер спроса на автотранспортные услуги и стабильность получения выручки от их реализации, высокий удельный вес ликвидных средств (ценных бумаг, запасов, внеоборотных активов) в структуре капитала, структуру затрат, уровень рентабельности и конкурентоспособности услуг.

Оценка конкурентоспособности автотранспортных предприятий и подразделений АПК на рынке услуг основывается на исследовании потребностей заказчиков и требований рынка. Конкурентоспособность продукции и услуг как результат деятельности соответствующих отраслей и организаций АПК характеризует эффективность этих структур и наиболее полно отражает конъюнктуру рынка. При оценке конкурентоспособности, учитывающей особенности формирования рынка, важное значение имеет выбор методик или методических подходов.

В диссертационном исследовании доказано, что важнейшим фактором успеха на рынке является наличие у автотранспортного предприятия АПК конкурентных преимуществ. При этом для обеспечения рентабельности предприя-

тие должно иметь сильные позиции по отношению к конкурентам, проявляющиеся в основном в экономии издержек и дифференциации (или специализации).

Под экономией издержек понимается не просто снижение предприятием затрат на производство продукции (работ, услуг) по сравнению с конкурентами, а его способность разрабатывать и оказывать услуги более эффективно. В автотранспортных предприятиях АПК экономия издержек достигается за счет улучшения основных технико-экономических показателей и расширения перечня оказываемых транспортно-экспедиционных услуг.

Конкурентное преимущество «дифференциация и специализация» предполагает не только сосредоточение всех маркетинговых усилий предприятия на оказании определенного вида услуг и работ, но и его способность удовлетворять специфические потребности клиентов и получать в результате премиальную цену.

Для оценки конкурентоспособности автотранспортных предприятий АПК МОУКАП «Облагропромтранс» и РУМАП «Облавтотранс» на рынке услуг был применен экспертный метод, что позволило выявить их сильные и слабые стороны и по результатам исследований наметить и осуществить мероприятия по укреплению сильных позиций и ликвидации слабых мест. По значениям выбранных параметров построен многоугольник достижения конкурентоспособности автотранспортных предприятий АПК на рынке услуг (рисунок 4).



Рисунок 4 — Оценка конкурентоспособности автотранспортных предприятий на рынке услуг

Согласно проведенной оценке, слабым местом как РУМАП «Облавто-транс», так и МОУКАП «Облагропромтранс» являются низкие коэффициенты выбытия и обновления основных средств; наиболее сильными сторонами РУМАП «Облавтотранс» — высокие значения коэффициента финансовой устойчивости и коэффициента рентабельности автотранспортных услуг.

Для повышения эффективности автотранспортного обслуживания АПК важное значение имеют освоение новых рынков, поиск новых клиентов предприятиями, особенно МОУКАП «Облагропромтранс», практики проведения рекламных кампаний.

Разработанная методика оценки конкурентоспособности предназначена для моделирования ситуации, оперативного управления рынком автотранспортных услуг в АПК и его регулирования.

В четвертой главе **«Обеспечение устойчивости автотранспортных предприятий АПК Республики Беларусь на рынке услуг»** обоснованы стратегические направления технического перевооружения автотранспортных предприятий АПК, предложена методика расчета влияния выбранных методов амортизации на их финансовую устойчивость, совершенствования управления лизингом в данных предприятиях, оценки их рисков на рынке услуг.

Результаты проведенных исследований позволяют констатировать следующее: автотранспортным предприятиям АПК при формировании амортизационной политики необходимо учитывать ее влияние на чистую прибыль, денежный поток и размер чистых активов. Метод начисления амортизационных отчислений выбирается исходя из перспективных целей развития предприятия на рынке услуг. Применение методов ускоренной амортизации целесообразно в том случае, если предприятия испытывают недостаток денежных ресурсов на финансирование инвестиций. Для определения недостающей суммы рассчитываются прогнозный прирост автотранспортных средств и прогнозная сумма собственных инвестиционных ресурсов (чистая прибыль и амортизационные отчисления).

Предложенная методика позволяет вычислить прогнозный прирост автотранспортных средств исходя из планируемого объема реализации услуг и коэффициента эластичности спроса по доходу или из планируемого объема реализации услуг и фондоотдачи.

В настоящее время важной проблемой развития автотранспортных предприятий и подразделений АПК является необходимость повышения их технической эффективности. Одна из форм ее решения — лизинг, т.е. комплекс отношений, связанных с приобретением имущества и последующей его передачей во временное пользование в рамках единого инвестиционного проекта. Международный

опыт свидетельствует о том, что доля лизинга в расходах на приобретение оборудования в странах с развитой рыночной экономикой достигает 30 %. В 2007 г. в Республике Беларусь объем лизинговых операций составил свыше 1 трлн р.

В ходе исследований выявлено, что совершенствование лизинговых отношений в организациях АПК, в том числе автотранспортных, предполагает решение комплекса организационно-методических задач, предусматривающих создание нормативно-правовой базы, выбор оценочных показателей, их планирование и прогнозирование. На макроуровне повышение эффективности управления лизингом в АПК зависит от качества нормативно-правовых документов, на микроуровне — от применения уточняющих показателей оценки финансовой устойчивости предприятий.

Оценка финансовой устойчивости автотранспортных предприятий АПК предполагает расчет коэффициентов концентрации собственного и заемного капиталов, финансовой зависимости, соотношения заемного и собственного капиталов, маневренности, долгосрочного привлечения заемного капитала, абсолютной ликвидности и общего коэффициента покрытия. Исследование перечисленных параметров в динамике позволяет спрогнозировать финансовое положение предприятий на рынке услуг. При использовании информации о величине доходов и издержек прогнозируются объемы автотранспортных услуг в АПК, максимизирующие прибыль.

Одним из перспективных направлений улучшения финансовой устойчивости автотранспортных предприятий АПК является разработка инвестиционных программ. С целью увеличения объема грузоперевозок, улучшения качества услуг, повышения рентабельности производства МОУКАП «Облагропромтранс» планирует приобрести в лизинг 30 автомобилей МАЗ: 20 седельных тягачей МАЗ 543302-220 и 10 автомобилей-самосвалов с трехсторонней разгрузкой МАЗ 555102-225 общей стоимостью 1711 млн р.

Эффективная деятельность на рынке автотранспортных услуг в АПК сопряжена с освоением новой техники и технологии, поиском резервов, повышением интенсивности производства, и как следствие — с опасностью техногенных катастроф, причиняющих ущерб производству. В связи с этим возникает необходимость в учете выявленных рисков и разработке методики их оценки.

В предложенной автором методике в качестве показателя воздействия риска на деятельность автотранспортного предприятия на рынке услуг использована прибыль. Степень воздействия риска, при которой рассматриваемая автотранспортная организация не имеет ни прибыли, ни убытков, соответствует минимально приемлемому объему грузооборота. Соотношение оказанных услуг при минимально приемлемом риске и фактически достигнутом объеме производства характеризуется коэффициентом минимально приемлемого выполненного объема грузооборота ($K_{\text{приемл.}}$). Коэффициент структуры цены отра-

жает воздействие риска и показывает удельный вес прибыли и условно-постоянных затрат в цене единицы услуг.

Изменение коэффициента минимально приемлемого объема грузооборота в АПК при разных значениях рентабельности и доли условно-постоянных затрат (УПЗ) представлено на рисунке 4.

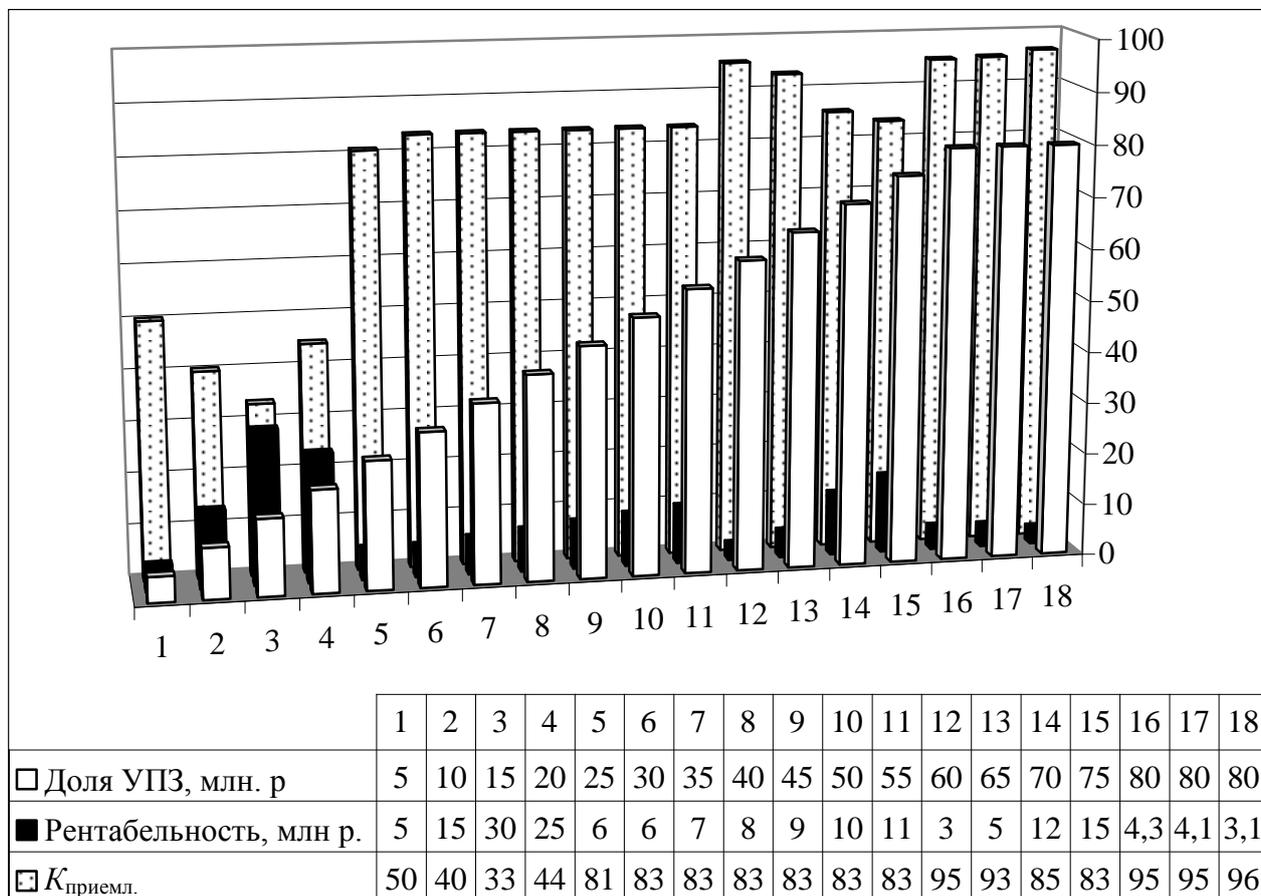


Рисунок 4 — Динамика абсолютного прироста коэффициента минимально приемлемого объема грузооборота

Результаты исследований свидетельствуют о том, что в МОУКАП «Облагропромтранс» в 2004—2006 гг. наметилась следующая тенденция: коэффициент минимально приемлемого объема грузооборота (см. рисунок 4, столбцы 16—18) превысил «линию баланса» ($K_{\text{примл.}} > 50\%$); уровень рентабельности услуг оказался намного ниже доли условно-постоянных затрат, что характеризует степень воздействия риска как максимальную; степень колебаний риска можно охарактеризовать как незначительную, так как при изменении уровня рентабельности и неизменных УПЗ абсолютный прирост $K_{\text{примл.}}$ составляет не более 1—2 %.

С целью уменьшения степени воздействия риска на деятельность автотранспортных предприятий АПК необходимо снижать удельный вес условно-постоянных затрат и повышать рентабельность услуг (см. рисунок 4, столбцы

1—4). В этом случае при указанных возможных значениях данных показателей деятельности автотранспортного предприятия степень воздействия любого производственного риска минимальна.

В пятой главе **«Концепция формирования и эффективного функционирования рынка автотранспортных услуг в АПК Республики Беларусь»** сформулированы принципы построения и особенности развития рынка, обоснована комплексная программа реструктуризации автотранспортных предприятий, предложен организационно-экономический механизм создания многопрофильного центра автотранспортных услуг, разработана методика рационального комплектования и использования грузового автотранспорта агропромышленного комплекса.

Появление различных подходов к проблемам формирования и развития инфраструктуры рынка в целом и автотранспорта в частности обусловлено многоаспектностью целей и задач ее исследования. Так, концепция накладных расходов позволяет рассматривать рыночную инфраструктуру в организационно-экономическом и финансовом аспектах, институциональная — экономико-организационном и экономико-правовом, распределительная — функциональном, отраслевом и пространственном, логистическая — организационно-технологическом. Сравнительный анализ основных концепций развития рыночной инфраструктуры обеспечил возможность выделения ряда конструктивных идей, которые были использованы автором при формулировке концепции формирования и эффективного функционирования рынка автотранспортных услуг в АПК Республики Беларусь. Основным направлением данной концепции является разработка более совершенных, конкурентных моделей данного рынка с формированием единого информационно-логистического пространства и разработкой стратегии капитализации транспортно-логистического бизнеса.

Управление автотранспортными предприятиями АПК на рынке услуг связано с разработкой модели автотранспортного обслуживания, которая основывается на расчете рациональных маршрутов перевозки и составлении оптимальных графиков (расписаний) доставки продукции потребителям (маршрутизация перевозок).

На первом этапе выполняется расчет базового рынка автотранспортных услуг с указанием потребности в этих услугах. С этой целью проводится маркетинговое исследование всего рынка автотранспортных услуг в АПК с точки зрения его абсолютного (емкость) и текущего потенциалов.

Разрыв между текущими и абсолютными уровнями спроса указывает на степень развитости рынка. Чем больше разрыв, тем выше потенциал роста глобального спроса, и наоборот, чем он меньше, тем ближе уровень насыщения. Абсолютный потенциал рынка автотранспортных услуг в АПК разделен на две зоны: полного реального спроса, которая включает реализацию услуг авто-

транспортных предприятий АПК и их прямых конкурентов, действующих на этом же рынке, и невыраженного спроса, отражающая долю еще неохваченного рынка.

В целом необходимо отметить, что основой планирования перевозок в автотранспортных предприятиях АПК служат расписания и графики перевозок, составленные путем систематизации заключенных договоров и поданных заявок, изучения грузопотоков. В результате обеспечиваются: удовлетворение спроса потребителей, максимальное использование вместимости автотранспортных средств, минимизация затрат времени на перевозку, регулярность перевозок, эффективность использования грузового автотранспорта АПК, взаимосвязь с графиками и расписаниями других видов транспортных средств, минимизация порожних пробегов.

В диссертационном исследовании доказано, что важным фактором эффективности функционирования рынка автотранспортных услуг в АПК является организационное проектирование системы автотранспортного обслуживания организаций в связи с необходимостью реструктуризации предприятий агропромышленного комплекса, коренного обновления его материально-технической базы, интенсификации сбыта конкурентоспособных автотранспортных услуг. В этих целях разработан организационно-экономический механизм многопрофильного центра автотранспортных услуг в АПК Могилевской области. Парк грузового автотранспорта центра обеспечивает предоставление заказчикам полного комплекса услуг, связанных с работой сложных машин и пользующихся повышенным спросом.

В целях совершенствования оперативного управления рынком предлагается создание информационно-логистического отдела, в задачи которого войдут оценка производственно-финансовой деятельности центра и его структурных подразделений, а также разработка конкретных предложений по качественному комплексному обслуживанию процесса доставки товаров от производителя или продавца конечному потребителю. Необходимо отметить, что совершенствование организационной структуры в данном направлении усилит роль финансово-экономических служб в части принятия оптимальных управленческих решений, обеспечения эффективности хозяйствования на рынке автотранспортных услуг в АПК за счет рационального управления ресурсами.

Для осуществления экономического мониторинга регионального рынка автотранспортных услуг с целью его сегментации необходимо использовать экономико-математический инструментарий. Апробация разработанной экономико-математической модели оптимизации состава грузового автопарка проведена в МОУКАП «Облагропромтранс».

При прогнозных расчетах использовалось экспоненциальное сглаживание. Расчеты выполнялись в пакете Statistica 6.0, параметры применяемых мо-

делей и прогнозные значения определялись программой в автоматическом режиме. Полученный прогноз позволяет определить перспективный грузооборот в автотранспортных предприятиях АПК с учетом сложившихся тенденций. Для выявления воздействия фактора сезонности расчеты проводились по двум вариантам:

- равномерный рост грузооборота в каждом месяце (влияние снижается);
- пропорциональный рост грузооборота в каждом месяце (поскольку объем перевозок увеличивается более быстрыми темпами при большем фактическом значении грузооборота, влияние факторов сезонности возрастает).

Полученные результаты свидетельствуют о возможности улучшения финансового состояния данной организации в перспективе. Увеличение объема грузооборота на 10 % будет способствовать росту прибыли на 60—65 млн р. При этом снижение влияния фактора сезонности позволяет сократить размер убытков с ноября по апрель, т.е. в период, когда спрос на услуги грузового автотранспорта АПК является наименьшим.

Экономический эффект от предложенных мероприятий выражается в достижении безубыточной работы автотранспортного предприятия: прибыль составит 32,3 млн р., в то время как убытки в среднем за 2005—2006 гг. составили 13 млн р.

Основные задачи целевой программы формирования рынка автотранспортных услуг в АПК Республики Беларусь представлены на схеме (рисунок 5).

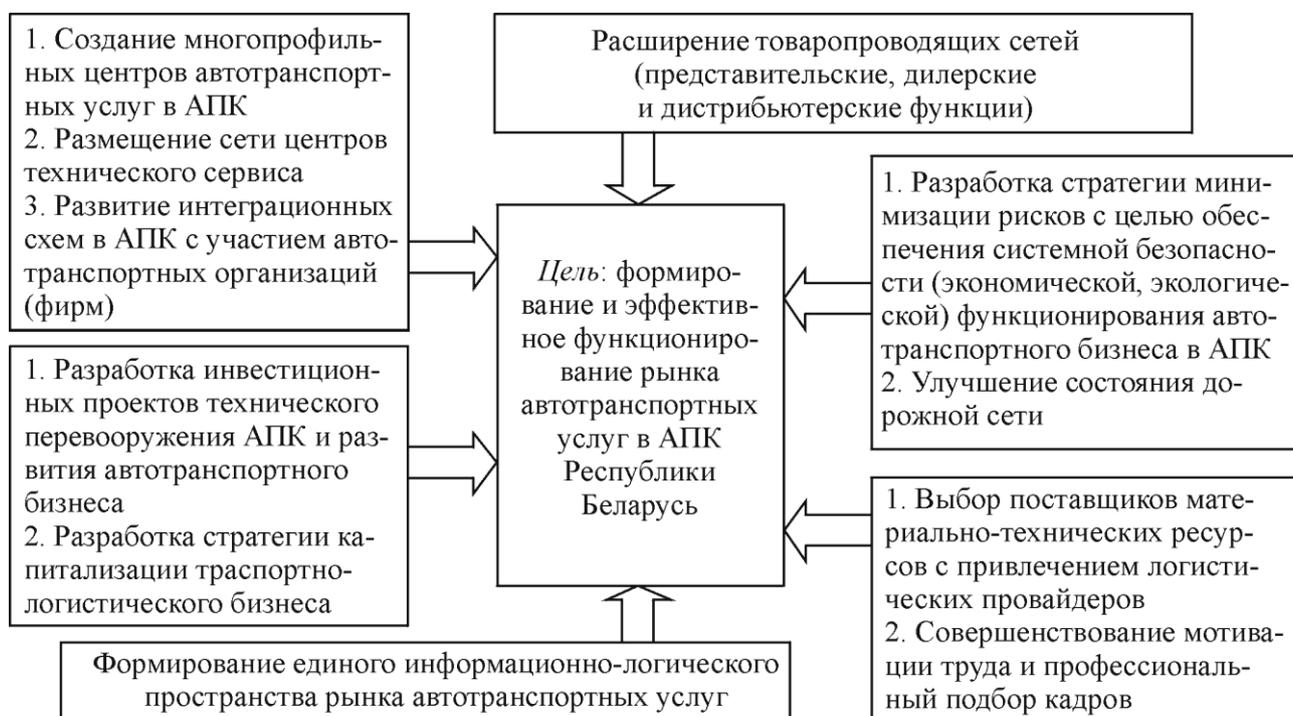


Рисунок 5 — Блок-структура целевой программы формирования рынка

автотранспортных услуг в АПК

Реализация предложенной автором программы позволит сформировать нормативно-правовое поле рынка автотранспортных услуг в АПК и интегрировать грузовой автотранспорт в мировые хозяйственные процессы путем создания равных условий для операторов данного рынка вне зависимости от организационно-правовой формы управления и собственности.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Основные научные результаты диссертации. Проведенный анализ функционирования автотранспортных предприятий и подразделений АПК позволил выявить концептуальные направления и разработать практические рекомендации по формированию и эффективному развитию рынка автотранспортных услуг в агропромышленном комплексе Республики Беларусь, а также сделать следующие основные выводы.

1. Разработаны теоретические основы развития и эффективного функционирования рынка автотранспортных услуг в АПК, что позволяет, во-первых, создать общеэкономические условия, обеспечивающие оптимальное функционирование системы автотранспортного обслуживания организаций АПК и осуществление расширенного воспроизводства сельскохозяйственной продукции (рост объемов производства и сбыта продукции, повышение конкурентоспособности продукции и услуг); во-вторых, определить важнейшие особенности, присущие рынку автотранспортных услуг, проявляющиеся в необходимости поддержания определенного соотношения спроса и предложения; в-третьих, обосновать рекомендации по совершенствованию системы государственного регулирования инвестиционной деятельности данных организаций на рынке услуг.

Установлено, что рынок автотранспортных услуг в АПК включает экономические отношения, посредством которых регулируются все стадии, связанные с производством, переработкой и реализацией сельскохозяйственной продукции, и формируются экономические связи между его субъектами. Сбалансированный по спросу и предложению рынок автотранспортных услуг в АПК представляет собой новую модель хозяйствования, отражающую процесс купли-продажи услуг, за счет которых реализуются хозяйственные связи между всеми его субъектами. При этом хозяйственные связи субъектов рынка автотранспортных услуг в АПК рассматриваются как интегрированное движение материально-технических, информационно-логистических и инвестиционных

ресурсов, обеспечивающих работоспособность грузового автотранспорта и реализацию комплекса взаимодополняющих услуг по автотранспортному обслуживанию АПК Республики Беларусь [1—4, 14, 39, 50, 70, 77, 92].

2. Рыночный механизм образования цен на автотранспортные услуги в АПК обусловлен взаимодействием основных рыночных рычагов — цены, спроса, предложения, издержек производства, прибыли и др. Данные показатели определяют конъюнктуру рынка автотранспортных услуг в АПК, которая реагирует на изменения ситуации. Автором обоснован процесс установления цен на рынке автотранспортных услуг в АПК, включающий реализацию следующих взаимосвязанных этапов: изучение рынка, определение целей ценовой политики, выявление спроса, оценку автотранспортных издержек, анализ предложения и цен конкурентов, выбор метода ценообразования, установление окончательной цены.

Выполненные исследования позволили установить, что наиболее важными методами государственного регулирования являются тарифные и ценовые. Их применение позволяет установить: а) правила построения тарифов на различных секторах рынка; б) общий или обязательный уровень тарифов на отдельные виды деятельности; в) максимальную рентабельность отдельных видов деятельности. В связи с этим обоснованы предложения по совершенствованию государственного регулирования рынка автотранспортных услуг в АПК на республиканском и региональном уровнях. Они предусматривают гибкое ценообразование и льготное налогообложение, что дает возможность повысить качество и снизить стоимость оказываемых услуг [1, 22, 34, 37, 41, 80, 89].

3. Разработана методология адаптации автотранспортных предприятий АПК к условиям конкурентного рынка, позволяющая на основе изучения рынка транспортных услуг в Республике Беларусь и за рубежом (в частности, автомобильного транспорта в его составе) расширить сферу применения автотранспортных услуг таким образом, чтобы полностью и с минимальными издержками удовлетворять потребности заказчиков.

Данный подход предусматривает изучение рынка автотранспортных услуг в АПК в разных аспектах: соответствия ассортимента предлагаемых автотранспортных услуг специфическим требованиям заказчиков; активизации спроса на услуги грузового автомобильного транспорта с целью получения доходов.

Исходя из того, что основой автотранспортного обеспечения агропромышленного производства являются системы машинных технологий и технологических средств, дифференцированные по природно-производственным условиям, взаимоувязанные по объемам производства, переработки и реализации продукции и отвечающие требованиям интенсификации, ресурсосбережения и экологичности, автором определены наиболее рациональные формы использования

грузового автотранспорта в новых организационных структурах. По своим качественным параметрам он должен способствовать увеличению доходов и повышению эффективности производства. В соответствии с представленной методологией процесс адаптации автотранспортных предприятий АПК к условиям открытого конкурентного рынка включает шесть этапов. Практическое применение данной методологии позволяет обосновывать и принимать оптимальные управленческие решения [1, 2, 7, 9, 12, 23, 27, 32, 46, 59, 64, 68, 74, 78, 81, 90, 91, 105, 106].

4. Обоснованы стратегические направления технического перевооружения автотранспортных предприятий АПК, ориентированные на повышение их финансовой устойчивости на рынке услуг. Техническое перевооружение автотранспортных предприятий на рынке услуг сопряжено с совершенствованием механизма лизинговых отношений. В связи с этим лизинг определен как комплекс экономических взаимоотношений в АПК в рамках единого инвестиционного проекта, что позволяет оценивать его как вариант финансирования инвестиций с учетом конкретных экономических позиций: плата за лизинг должна осуществляться в течение договорного срока из суммы доходов, получаемых в результате использования объекта лизинговой сделки, а ликвидность капитала — сохраняться в течение всего инвестиционного срока; размер налогооблагаемой прибыли может быть уменьшен за счет отнесения лизинговых платежей на производственные расходы; экономия финансовых ресурсов возможна на транзакциях. С целью совершенствования управления лизингом конкретизирована система показателей оценки финансовой устойчивости автотранспортных предприятий, основанная на их взаимодействии на макро- и микроуровнях [1, 13, 35, 66, 73, 95, 104].

5. В ходе исследований разработаны основы управления риском, предложена методика его оценки в автотранспортных предприятиях АПК с применением операционного рычага и выделением следующих зон: безрисковая — зона с положительным экономическим результатом деятельности; допустимого риска — зона, в которой вероятные потери не превышают ожидаемую прибыль и, соответственно, экономическая деятельность целесообразна; критического риска — зона, в которой возможные потери превышают ожидаемую прибыль; катастрофического риска — зона, в которой вероятные потери превышают критический уровень и достигают величины, равной собственному капиталу организации. Предложенная методика позволяет определить объемы автотранспортных услуг в АПК, при которых степень воздействия риска минимальна, выявить финансовые последствия изменения объемов оказываемых услуг и структуры затрат [1, 2, 15, 87].

6. Предложен комплекс методик экономической оценки эффективности использования грузового автотранспорта АПК, включающий методику учета и контроля затрат по местам их возникновения и центрам ответственности. В структуре себестоимости автотранспортных услуг выделены постоянные и переменные, общие и частные, фактические, нормативные и плановые, пропорциональные и фиксированные издержки. Структура центров ответственности предусмотрена в разрезе конкретных уровней, что, в отличие от действующей практики, позволяет оперативно изыскивать резервы снижения себестоимости автотранспортных услуг и эффективно управлять данным процессом.

Для определения факторов повышения результативности функционирования автотранспортных предприятий АПК изучены количественное влияние и степень тесноты связи между исследуемыми показателями путем статистического моделирования на основе корреляционно-регрессионного анализа, где критерием эффективности деятельности является прибыль [1, 2, 4—6, 18—20, 24, 48, 53, 57, 65, 79, 83, 85].

7. С учетом того, что оценка конкурентоспособности автотранспортных предприятий АПК на рынке услуг основывается на изучении потребностей заказчиков и требований рынка, а автотранспортные услуги должны соответствовать определенным экономическим (уровень цен на услуги; сервисное обслуживание; размер средств, имеющихся у заказчиков), техническим (область применения, назначение, состояние автотранспортных средств) и нормативным (стандарты, нормативы) параметрам, предложена методика оценки, в которой, в отличие от существующих, применен интегральный показатель конкурентоспособности предприятий на рынке услуг, учитывающая следующие факторы: эффективность автотранспортного обслуживания, результативность маркетинга и финансовая устойчивость. Данная методика предназначена для решения задач моделирования ситуации на рынке автотранспортных услуг, определения положения на нем организации (фирмы) достижения целей оперативного управления и регулирования данного рынка; решения конкретных управленческих задач автотранспортных предприятий АПК на долгосрочную перспективу [1, 25, 71].

8. Разработаны рекомендации по оптимизации использования грузового автопарка при транспортировке грузов, а также методика определения величины спроса на автотранспортные услуги в организациях АПК, которая, в отличие от существующей, базируется на учете фактора сезонности сельскохозяйственного производства. Важным условием формирования эффективного рынка автотранспортных услуг в АПК является переход на оплату выполненных перевозок не по единым, а по расчетным тарифам, отражающим реалии конкретной

автотранспортной организации (фирмы). Это способно обеспечить необходимый уровень рентабельности перевозок, выполняемых в тяжелых дорожных условиях, с неполным использованием грузоподъемности автомобилей, их простоями.

Применение данной методики позволяет рационализировать управление ресурсами и проводить расчеты по перспективному обоснованию использования грузового автомобильного парка в обслуживающих организациях [2, 26, 30, 43, 45, 62, 96].

9. Сформулирована концепция формирования рынка автотранспортных услуг в АПК, учитывающая особенности его функционирования и управления. В рамках данной концепции важная роль отводится бизнес-планированию, что позволяет автотранспортным предприятиям оценить результативность предстоящей деятельности и эффективность инвестиций в условиях конкуренции, выявить перспективы развития рынка.

В связи с необходимостью проведения реструктуризации низкоэффективных и убыточных предприятий с целью обновления грузового автопарка и интенсификации конкурентоспособных услуг разработаны научные основы и организационно-экономический механизм создания многопрофильного центра автотранспортных услуг; определены его роль и место в транспортной системе, организационно-правовые формы функционирования, необходимость в инвестициях в создание и расширение материально-технической базы; обоснован порядок экономических взаимоотношений центра с обслуживаемыми субъектами и государством; предусмотрены меры экономической поддержки и мотивации труда работников.

В целях совершенствования управления рынком автотранспортных услуг предложено создание информационно-логистических отделов, основными задачами которых поставлены: оптимизация материалопотоков, увеличение прибыли, рентабельности и ликвидности предприятия, повышение эффективности использования грузового автотранспорта АПК.

Разработанная концепция формирования эффективного рынка автотранспортных услуг в АПК обеспечивает увеличение объема грузовых перевозок, снижение себестоимости услуг, повышение качества автотранспортного обслуживания агропромышленного производства, его экологичности и конкурентоспособности [1, 2, 4, 26, 28, 47, 67, 82, 98, 101].

Рекомендации по практическому использованию результатов. Применение предлагаемых разработок будет способствовать решению комплекса методологических, теоретических и практических задач по формированию эффективного рынка автотранспортных услуг в АПК Республики Беларусь на макро- и микроуровнях, а именно: поможет сформировать стратегию государственного

регулирования рынка автотранспортных услуг, обеспечить ее направленность на достижение экономических и социально значимых результатов в АПК; оптимизировать информационную емкость аналитического обеспечения менеджмента с целью повышения эффективности принимаемых управленческих решений по снижению себестоимости перевозок и обоснованию уровня тарифов на грузовые перевозки.

Практическая реализация концепции формирования эффективного рынка автотранспортных услуг в АПК обеспечит стабилизацию функционирования грузового автомобильного транспорта АПК, увеличение объема грузовых перевозок, достижение более высокого качественного уровня автотранспортного обслуживания агропромышленного производства.

Результаты исследования внедрены в практику деятельности экономических отделов МОУКАП «Облагропромтранс» и ОАО «Белыничичи РАПТС» (инв. № 2004-09, 2004-13) (акты внедрения в МОУКАП «Облагропромтранс» от 14.09.2005 г., ОАО «Белыничичи РАПТС» от 07.06.2005 г., Комитет по сельскому хозяйству и продовольствию Могилевского облисполкома от 22.06.2005 г.).

Разработан организационно-экономический механизм создания на базе ОАО «Белыничичи РАПТС» многопрофильного центра автотранспортных услуг, включающий определение его роли, места и функционального назначения в транспортной системе, организационно-правовой формы, необходимости в инвестициях в создание и расширение базы, а также порядка экономических взаимоотношений центра с обслуживаемыми субъектами и государством, мер их экономической поддержки и способов мотивации труда работников. Годовой экономический эффект от реализации проекта составил 12,3 млн р., или 6,1 тыс. дол. США.

В МОУКАП «Облагропромтранс» применена методика определения эффективности оказываемых автотранспортных услуг с учетом ряда факторов: эффективности автотранспортного обслуживания, результативности маркетинга и финансовой устойчивости организации на рынке услуг. Годовой экономический эффект от реализации методики составил 17,8 млн р., или 8,1 тыс. дол. США.

Разработаны организационно-экономические основы эффективного функционирования автотранспортных подразделений Горецкого, Белыничичского и Могилевского районов, суть которых состоит в обосновании: эксплуатационной и коммерческой надежности автотранспорта, оценки конкурентоспособности автотранспортных услуг в АПК, факторов максимизации прибыли. Годовой экономический эффект от реализации методик составил 32,8 млн р., или 14,9 тыс. дол. США.

Теоретические разработки, касающиеся рынка автотранспортных услуг, и

результаты анализа эффективности использования грузового автомобильного транспорта используются в учебном процессе кафедры статистики и экономического анализа УО «Белорусская государственная сельскохозяйственная академия», кафедры экономики и организации производства УО «Могилевский государственный университет продовольствия» при преподавании курсов «Экономика предприятия», «Организация производства», «Анализ хозяйственной деятельности предприятия», «Транспортное обслуживание», а также включены в учебно-тематический план и программу названных предметов для экономических специальностей высших и средних учебных заведений и факультетов повышения квалификации. Важнейшие положения отражены в 25 учебно-методических разработках кафедр.

Экономическая и социальная значимость результатов исследования состоит в том, что их практическая реализация будет способствовать объективному оцениванию результатов хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий АПК, проведению технической политики, отвечающей современным условиям хозяйствования, рациональному использованию грузового автотранспорта, а также повышению эффективности управленческих решений, принимаемых автотранспортными предприятиями и государственными органами.

Использование разработок соискателя на практике подтверждено актами и справками о внедрении результатов в производство и в учебный процесс.

СПИСОК ПУБЛИКАЦИЙ СОИСКАТЕЛЯ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Монографии, книги

1. Ефименко, А.Г. Рынок автотранспортных услуг: состояние и перспективы развития: моногр. / А.Г. Ефименко. — Минск: БГЭУ, 2005. — 195 с.
2. Ефименко, А.Г. Экономический механизм рыночных отношений в системе автотранспортного обслуживания АПК: моногр. / А.Г. Ефименко. — Минск: БГЭУ, 2006. — 216 с.
3. Ефименко, А.Г. Организация производства на перерабатывающих предприятиях АПК: учеб. пособие / А.Г. Ефименко, М.П. Руденок; под ред. М.П. Руденок. — Минск: БГЭУ, 2006. — С. 77—95.
4. 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: Беларус. наука, 2008. — С. 365—384.

Статьи в научных рецензируемых журналах

5. Ефименко, А.Г. Анализ системы показателей эффективности использования автомобильного транспорта на предприятиях АПК / А.Г. Ефименко, Е.Н. Клипперт // Бухгалтерский учет и анализ. — 1999. — № 2. — С. 36—41.
6. Ефименко, А.Г. Факторный анализ себестоимости услуг грузового автотранспорта на предприятиях АПК / А.Г. Ефименко, В.А. Попков // Бухгалтерский учет и анализ. — 2000. — № 1. — С. 36—43.
7. Ефименко, А.Г. Современные проблемы техники на сельскохозяйственных предприятиях Республики Беларусь / А.Г. Ефименко // Вісн. аграр. науки Причорномор'я. — 2002. — № 4. — С. 183—189.
8. Ефименко, А.Г. Проблемы реструктуризации предприятий АПК / А.Г. Ефименко, М.П. Руденок, Д.Н. Ганаков // Агроекономика. — 2002. — № 9. — С. 7—10.
9. Efimenko, A.G. Zasady organizacyjno-finansowe holdingów w obwodzie mogilewskim na Białorusi / A.G. Efimenko, N.N. Korotin, J.R. Kamiński // Technika rolnicza. — 2003. — № 1. — S. 9—10.
10. Efimenko, A.G. Wyposażenie techniczne przedsiębiorstw rolniczych na Białorusi / A.G. Efimenko, J.R. Kamiński // Technika rolnicza. — 2003. — № 1. — S. 10—12.
11. Ефименко, А.Г. Эффективность перерабатывающей промышленности как фактор стабилизации АПК / А.Г. Ефименко // Вестн. Беларус. гос. с.-х. акад. — 2003. — № 4. — С. 72—73.

12. Ефименко, А.Г. Эффективность производственно-технического обслуживания предприятий АПК / А.Г. Ефименко, М.Н. Гриневиц, В.П. Ефименко // Тракторы и сельскохозяйственные машины. — 2003. — № 6. — С. 31—32.
13. Ефименко, А.Г. Проблемы амортизационной политики на автотранспортных предприятиях / А.Г. Ефименко // Бухгалтерский учет и анализ. — 2003. — № 9. — С. 30—34.
14. Ефименко, А.Г. Научные основы формирования рыночной экономики / А.Г. Ефименко // Вес. Нац. акад. наук Беларуси. Сер. аграр. наук. — 2004. — № 2. — С. 12—15.
15. Ефименко, А.Г. Управление техническим риском / П.В. Лециловский, А.Г. Ефименко // Вестн. Белорус. гос. с.-х. акад. — 2004. — № 3. — С. 25—28.
16. Ефименко, А.Г. Управление инвестициями на автотранспортных предприятиях / А.Г. Ефименко // Весн. Магілёўс. дзярж. ун-та імя А.А. Куляшова. — 2004. — № 2—3. — С. 89—94.
17. Efimenko, A.G. Kontenery elastyczne w nawożeniu mineralnym roślin uprawnych / A.G. Efimenko, J.R. Kamiński // Technika rolnicza, ogrodnicza, leśna. — 2004. — № 5. — S. 16—18.
18. Ефименко, А.Г. Управление доходами автотранспортных предприятий / А.Г. Ефименко, И.П. Кутекова // Весн. Беларус. дзярж. экан. ун-та. — 2004. — № 6. — С. 67—71.
19. Ефименко, А.Г. Проблемы управления затратами автотранспортных предприятий / А.Г. Ефименко // Вестн. Могилев. гос. техн. ун-та. — 2005. — № 1. — С. 65—69.
20. Ефименко, А.Г. Управление затратами автотранспортных предприятий / А.Г. Ефименко, В.П. Ефименко // Весн. Беларус. дзярж. экан. ун-та. — 2005. — № 2. — С. 29—33.
21. Ефименко, А.Г. Организационно-экономические условия повышения эффективности перерабатывающей промышленности Могилевской области / А.Г. Ефименко, А.Т. Глаз, Ю.Е. Климова // Весн. Магілёўс. дзярж. ун-та імя А.А. Куляшова. — 2005. — № 4. — С. 54—60.
22. Ефименко, А.Г. Тарифное регулирование рынка автотранспортных услуг / А.Г. Ефименко // Финансы, учет, аудит. — 2005. — № 10. — С. 18.
23. Ефименко, А.Г. Состояние и перспективы развития автотранспортных услуг в АПК Республики Беларусь / А.Г. Ефименко // Весн. Беларус. дзярж. экан. ун-та. — 2006. — № 2. — С. 58—64.
24. Ефименко, А.Г. Учет затрат на содержание и эксплуатацию грузового автотранспорта / А.Г. Ефименко // Финансы, учет, аудит. — 2006. — № 4. — С. 70—72.

25. Ефименко, А.Г. Концептуальные подходы к формированию эффективного рынка автотранспортных услуг в АПК / А.Г. Ефименко // Вес. Нац. акад. наук Беларусі. Сер. аграр. навук. — 2007. — № 2. — С. 26—31.

26. Модельные параметры перерабатывающей организации / А.Г. Ефименко, И.В. Шафранская, Т.Л. Хроменкова // Вестн. Могилев. гос. ун-та продовольствия. — 2007. — № 2(3). — С. 124—129.

27. Ефименко, А.Г. Адаптация автотранспортных предприятий АПК к условиям конкуренции: теоретико-методологический подход / А.Г. Ефименко // Весн. Беларус. дзярж. экан. ун-та. — 2008. — № 2. — С. 75—81.

Статьи в сборниках научных трудов

28. Ефименко, А.Г. Стратегический менеджмент в транспортном обеспечении предприятий АПК / А.Г. Ефименко // Экономические проблемы агропромышленного комплекса в условиях реформирования: междунар. сб. науч. тр. / Беларус. гос. с.-х. акад.; редкол.: М.З. Фрейдин [и др.]. — Горки, 1998. — С. 158—161.

29. Ефименко, А.Г. Совершенствование внешнеэкономической деятельности субъектов хозяйствования Республики Беларусь / А.Г. Ефименко // Экономические вопросы развития сельского хозяйства Беларуси: межвед. темат. сб. науч. тр. / Беларус. НИИ аграр. экономики; под науч. ред. В.Г. Гусакова. — Минск, 1998. — Вып. 26. — С. 129—133.

30. Ефименко, А.Г. Системный подход в управлении транспортным процессом / А.Г. Ефименко, И.И. Трифоненкова // Экономические вопросы развития сельского хозяйства Беларуси: межвед. темат. сб. науч. тр. / Беларус. НИИ аграр. экономики; под науч. ред. В.Г. Гусакова. — Минск, 1998. — Вып. 26. — С. 133—136.

31. Efimenko, A.G. Comparative estimation engineering of top dressing by granular fertilizers and nitric solution / A.G. Efimenko, E. Kaminski, V.A. Dubrovin // Механізація сільськогосподарського виробництва: зб. наук. пр. / Нац. аграр. ун-т; редкол.: Д.Г. Войтюк [и др.]. — Київ, 2002. — Т. XI. — С. 244—249.

32. Efimenko, A.G. Tworzenie holdingów — stan istniejący i perspektywy rozwoju / A.G. Efimenko, N.N. Korotin // Problemy techniki rolniczej i leśnej: zeszyty naukowe / Szkoła główna gospodarstwa wiejskiego; red. W. Klucinskiego. — Warszawa, 2002. — № 11. — S. 519—523.

33. Ефименко, А.Г. Основные направления реорганизации предприятий АПК / А.Г. Ефименко, М.П. Руденок, Ю.А. Сеница // Техника и технология пищевых производств: сб. науч. тр. / Могилев. гос. ун-т продовольствия; редкол.: Т.С. Хасаншин [и др.]. — Минск, 2003. — С. 9—18.

34. Ефименко, А.Г. Механизм формирования транспортных тарифов / А.Г. Ефименко // Праці Таврійської державної агротехнічної академії: наукове фахове видання / Таврійська держ. агротехн. акад.; редкол.: М.Л. Крижачківський [и др.]. — Мелітополь, 2003. — Віп. 14. — С. 80—88.

35. Ефименко, А.Г. Развитие лизинговых отношений в АПК Республики Беларусь / А.Г. Ефименко, В.П. Ефименко // Праці Таврійської державної агротехнічної академії: наукове фахове видання / Таврійська держ. агротехн. акад.; редкол.: М.Л. Крижачківський [и др.]. — Мелітополь, 2003. — Віп. 14. — С. 89—100.

36. Efimenko, A.G. Formy organizacyjne kompleksów rolno-przemysłowych / A.G. Efimenko, O.P. Gromyko, J.E. Klimova // Inżynieria systemów bioagrotechnicznych: zeszyty naukowe / Politechnika Warszawska; rec.: L. Powierza [i in.]. — Plock, 2003. — № 2. — S. 31—35.

37. Efimenko, A.G. Mechanizm tworzenia taryf transportowych na Białorusie / A.G. Efimenko // Inżynieria systemów bioagrotechnicznych: zeszyty naukowe / Politechnika Warszawska; rec.: L. Powierza [i in.]. — Plock, 2003. — № 3. — S. 173—191.

38. Efimenko, A.G. Doskonalenie form organizacyjnych kompleksów rolno-przemysłowych / A.G. Efimenko, O.P. Gromyko, J.E. Klimova // Bioletyn naukowy / Uniwersytet Warmińsko—Mazurski; rec. M. Jezierska. — Olsztyn, 2003. — № 21. — S. 49—53.

39. Ефименко, А.Г. Функционирование рынка транспортных услуг / А.Г. Ефименко, В.П. Ефименко, И.П. Кутекова // Inżynieria systemów bioagrotechnicznych: zeszyty naukowe / Politechnika Warszawska; rec.: L. Powierza [i in.]. — Plock, 2004. — № 4. — S. 13—19.

40. Efimenko, A.G. Kontenery elastyczne do materialow sypkich / A.G. Efimenko // Inżynieria systemów bioagrotechnicznych: zeszyty naukowe / Politechnika Warszawska; rec.: L. Powierza [i in.]. — Plock, 2004. — № 4. — S. 20—24.

41. Ефименко, А.Г. Государственное регулирование на рынке транспортных услуг / А.Г. Ефименко, И.Д. Иванова // Праці Таврійської державної агротехнічної академії: наукове фахове видання / Таврійська держ. агротехн. акад.; редкол.: М.Л. Крижачківський [и др.]. — Мелітополь, 2004. — Віп. 21. — С. 74—82.

42. Ефименко, А.Г. Оценка эффективности использования фонда оплаты труда / А.Г. Ефименко, Т.И. Сушко, А.Т. Глаз // Сборник научных трудов по материалам международной научно-технической конференции «Техника и технология пищевых производств»: сб. науч. тр. / Могилев. гос. ун-т продовольствия; редкол.: Т.С. Хасаншин [и др.]. — Могилев, 2005. — С. 95—99.

43. Ефименко, А.Г. Совершенствование методов и моделей развития транспортной системы / А.Г. Ефименко, И.Д. Иванова // Збірник наукових

праць. Економічні науки: зб. наук. праць / Чернівецький фін.-юрид. ін-т; ред. М.І. Маниліча. — Черновці, 2005. — С. 163—177.

44. Ефименко, А.Г. Управление капиталом организаций / А.Г. Ефименко, Е.В. Ефименко // Организационно-правовые аспекты реформирования АПК: сб. науч. тр., посвящ. 165-летию БГСХА / Белорус. гос. с.-х. акад.; отв. ред. В.С. Обухович. — Горки, 2006. — Вып. III. — С. 31—34.

45. Ефименко, А.Г. Оптимизация использования грузового транспорта в АПК / А.Г. Ефименко, И.В. Горбатенко // Проблемы экономики: сб. науч. тр. / Белорус. гос. с.-х. акад.; редкол.: Л.В. Пакуш [и др.]. — Горки, 2006. — Вып. 3. — С. 40—47.

46. Ефименко, А.Г. Рыночные подходы по эффективному автотранспортному обслуживанию АПК / А.Г. Ефименко // Организационно-правовые аспекты инновационного развития АПК: сб. науч. тр.: в 3 ч. / Белорус. гос. с.-х. акад.; редкол.: В.С. Обухович (гл. ред.) [и др.]. — Минск, 2007. — Ч. 1. — С. 125—128.

47. Efimenko, A.G. The improvement of work organization on transportation operations / A.G. Efimenko, I. Gorbatenko // Innowacje i jakość jako czynniki konkurencyjności przedsiębiorstwa: praca zbiorowa / Un-t Warmińsko-Mazurski; pod red. A. Strychalskiej-Rudzewicz. — Olsztyn, 2007. — S. 265—269.

48. Ефименко, А.Г. Методика расчета резервов повышения эффективности использования грузового автотранспорта / А.Г. Ефименко // Ekonomiczno-społeczne problemy rozwoju zrównoważonego: w II t. / Akademia rolnicza w Szczecinie; red. A. Mickiewicz. — Szczecin, 2007. — Т. I. — S. 85—93.

Материалы конференцій, семинаров, симпозиумов

49. Ефименко, А.Г. Совершенствование структур управления сельскохозяйственным предприятием / А.Г. Ефименко // Агропромышленный комплекс Республики Беларусь: состояние и перспективы развития (организационно-экономический, социальный аспект): темат. сб. материалов науч.-практ. конф. экон. фак., Горки, 24—25 марта 1996 г. / Белорус. с.-х. акад.; редкол.: Н.М. Тищенко [и др.]. — Горки, 1996. — С. 100—101.

50. Ефименко, А.Г. Методологические аспекты управления транспортным процессом на предприятиях АПК в условиях рыночных отношений / А.Г. Ефименко // Экономическая мысль: история и современность: материалы междунар. симпозиума, Горки, 28—30 мая 1997 г.: в 3 ч. / Белорус. с.-х. акад.; редкол.: М.З. Фрейдин [и др.]. — Горки, 1997. — Ч. 3. — С. 144—148.

51. Ефименко, А.Г. Перспективы маркетинговых исследований в управлении транспортным процессом агропромышленных предприятий / А.Г. Ефимен-

ко // Проблемы реформирования предприятий Республики Беларусь: материалы респ. науч.-практ. конф., Минск, 11—12 дек. 1997 г. / Белорус. гос. экон. ун-т; под науч. ред. И.Л. Акулича. — Минск, 1998. — С. 43—45.

52. Ефименко, А.Г. Маркетинговая стратегия оценки позиций предприятий на рынке транспортных услуг / А.Г. Ефименко // Формирование новой системы социально-экономического развития села: материалы междунар. науч.-практ. конф., Горки, 28—30 мая 1998 г.: в 3 ч. / Белорус. с.-х. акад.; редкол.: И.Ш. Горфинкель [и др.]. — Горки, 1998. — Ч. 2. — С. 230—234.

53. Ефименко, А.Г. Проблемы совершенствования учета и анализа затрат на производство продукции на предприятиях АПК / А.Г. Ефименко, Е.Н. Клипперт // Формирование новой системы социально-экономического развития села: материалы междунар. науч.-практ. конф., Горки, 28—30 мая 1998 г.: в 3 ч. / Белорус. с.-х. акад.; редкол.: И.Ш. Горфинкель [и др.]. — Горки, 1998. — Ч. 2. — С. 259—262.

54. Ефименко, А.Г. Маркетинговая стратегия оценки позиций предприятий на рынке транспортных услуг / А.Г. Ефименко // Экономика и право переходного периода в Республике Беларусь: материалы III междунар. науч.-метод. конф., Гродно, 10—12 мая 1999 г.: в 2 ч. / Гродн. фил. Ин-та соврем. знаний; редкол.: Д.В. Голубович [и др.]. — Гродно, 1999. — С. 55—56.

55. Ефименко, А.Г. Совершенствование организации работы транспортных средств / А.Г. Ефименко, Е.Л. Бамбиза // Аграрная экономика на рубеже тысячелетий: наука, образование, практика: материалы междунар. науч.-практ. конф., Горки, 10—11 июня 1999 г.: в 2 ч. / Белорус. с.-х. акад.; редкол.: Н.М. Тищенко [и др.]. — Горки, 1999. — Ч. 2. — С. 110—111.

56. Ефименко, А.Г. Научное управление аграрным производством / А.Г. Ефименко, Н.Н. Коротин, Е.И. Платоненко // Молодежь, наука, аграрное образование и производство: сб. ст. науч.-практ. конф., Витебск, 15—17 окт. 1999 г. / Витеб. гос. акад. вет. медицины; редкол.: А.И. Ятусевич [и др.]. — Витебск, 1999. — С. 20—22.

57. Ефименко, А.Г. Факторный анализ себестоимости услуг грузового автотранспорта в системе директ-костинг / А.Г. Ефименко, Е.Н. Клипперт, Е.Л. Бамбиза // Молодежь, наука, аграрное образование и производство: сб. ст. науч.-практ. конф., Витебск, 15—17 окт. 1999 г. / Витеб. гос. акад. вет. медицины; редкол.: А.И. Ятусевич [и др.]. — Витебск, 1999. — С. 84—86.

58. Ефименко, А.Г. Повышение эффективности торгово-снабженческой деятельности предприятий АПК / А.Г. Ефименко, Е.Н. Клипперт // Проблемы сельскохозяйственного производства в изменяющихся экономических и экологических условиях: материалы междунар. науч.-практ. конф., Смоленск, 22—24 нояб. 1999 г.: в 2 ч. / Смолен. с.-х. ин-т; редкол.: В.С. Никитин [и др.]. — Смоленск, 1999. — Ч. 1. — С. 185—187.

59. Ефименко, А.Г. Эффективность использования грузового автотранспорта на предприятиях АПК / А.Г. Ефименко // Rola agrobiznesu w rozwoju obszarów wiejskich: materiały międzynarod. nauk. konf., Szczecin, 12—14 września 2001 r. / Akademia rolnicza w Szczecinie; red. A. Mickiewicz. — Szczecin, 2001. — S. 441—450.

60. Ефименко, А.Г. Совершенствование управления акционерными обществами / А.Г. Ефименко, Н.Н. Коротин, Е.Н. Клипперт // Кооперативы и акционерные общества: развитие, перспективы, преимущества и конкурентоспособность: сб. докл. междунар. науч.-практ. конф., Гомель, 23—25 марта 2002 г. / Белорус. торг.-экон. ун-т потреб. кооперации; редкол.: Л.В. Мисникова [и др.]. — Гомель, 2002. — С. 43—46.

61. Ефименко, А.Г. Эффективность функционирования транспорта в Республике Беларусь / А.Г. Ефименко // Экономика и менеджмент: материалы междунар. науч. конф., Горки, 12—14 сент. 2002 г.: в 2 ч. / Белорус. гос. с.-х. акад.; редкол.: И.Ш. Горфинкель [и др.]. — Горки, 2002. — Ч. 1. — С. 103—106.

62. Ефименко, А.Г. Моделирование транспортной задачи / А.Г. Ефименко, В.П. Ефименко // Проблемы развития предпринимательства и совершенствования хозяйственного механизма региона в условиях адаптации к рынку: материалы регион. науч.-практ. конф., Могилев, 19—20 сент. 2002 г. / Могилев. гос. техн. ун-т; под общ. ред. В.С. Жарикова, А.И. Канашевича. — Могилев, 2003. — С. 117—118.

63. Efimenko, A.G. Problemy z wyposażeniem technicznym przedsiębiorstw rolniczych na Białorusi / A.G. Efimenko // Ekologiczne aspekty mechanizacji produkcji roślinnej: materiały międzynarod. sympozjuma, Warszawa, 19—20 września 2002 r. / In-t budownictwa, mechanizacji i elektryfikacji rolnictwa; rec.: A.R. Cyganow [i in.]. — Warszawa, 2002. — S. 125—130.

64. Ефименко, А.Г. Анализ работы предприятий Холдинга ОАО «Агротранссервис» / А.Г. Ефименко, М.Н. Гриневиц // Проблемы социально-экономического развития Республики Беларусь: пути их решения: материалы респ. науч.-практ. конф., Могилев, 24—25 окт. 2002 г. / Могилев. гос. техн. ун-т; редкол.: Н.С. Желток [и др.]. — Могилев, 2002. — С. 152—153.

65. Ефименко, А.Г. Особенности формирования транспортных издержек / А.Г. Ефименко, В.П. Ефименко // Проблемы социально-экономического развития Республики Беларусь: пути их решения: материалы респ. науч.-практ. конф., Могилев, 24—25 окт. 2002 г. / Могилев. гос. техн. ун-т; редкол.: Н.С. Желток [и др.]. — Могилев, 2002. — С. 154—156.

66. Ефименко, А.Г. Лизинг как инструмент финансирования инвестиций / А.Г. Ефименко, Е.Н. Клипперт, В.П. Ефименко // Техника и технология пищевых производств: материалы междунар. науч.-техн. конф., Могилев, 26—

28 марта 2003 г.: в 2 ч. / Могилев. гос. ун-т продовольствия; редкол.: Т.С. Хасаншин [и др.]. — Могилев, 2003. — Ч. II. — С. 128—130.

67. Ефименко, А.Г. Внедрение организационных структур управления автотранспортом / А.Г. Ефименко, В.П. Ефименко // Оплата труда по конечным результатам и предельные измерения как инструменты повышения эффективности деятельности предприятия: материалы науч.-практ. конф., Бобруйск, 17—18 апр. 2003 г. / Белорус. гос. экон. ун-т, Бобруйск. фил.; редкол.: Н.Г. Бобрицкий [и др.]. — Минск, 2003. — С. 173—175.

68. Ефименко, А.Г. Анализ эффективности работы автотранспортных предприятий ОАО Холдинг «Агромашсервис» / А.Г. Ефименко // Оплата труда по конечным результатам и предельные измерения как инструменты повышения эффективности деятельности предприятия: материалы науч.-практ. конф., Бобруйск, 17—18 апр. 2003 г. / Белорус. гос. экон. ун-т, Бобруйск. фил.; редкол.: Н.Г. Бобрицкий [и др.]. — Минск, 2003. — С. 373—374.

69. Ефименко, А.Г. Совершенствование структуры управления обслуживающих предприятий АПК / А.Г. Ефименко, Ю.А. Сеница // Теория и практика управления предприятием: материалы междунар. науч.-практ. конф., Минск, 23—24 апр. 2003 г. / Белорус. гос. экон. ун-т; редкол.: И.В. Новикова [и др.]. — Минск, 2003. — С. 115—117.

70. Ефименко, А.Г. Особенности рынка транспортных услуг / А.Г. Ефименко // Эколого-экономические проблемы развития региона Белорусского Полесья: материалы междунар. науч.-практ. конф., Пинск, 13—15 мая 2003 г. / Белорус. гос. экон. ун-т; редкол.: Л.Ф. Киндрук [и др.]. — Минск, 2004. — С. 98—101.

71. Ефименко, А.Г. Оценка конкурентоспособности автотранспортных предприятий на рынке услуг / А.Г. Ефименко // Организационно-правовые аспекты реформирования АПК: материалы междунар. науч.-практ. конф., Горки, 22—23 мая 2003 г. / Белорус. гос. с.-х. акад.; отв. ред. М.З. Фрейдин. — Горки, 2004. — С. 126—129.

72. Ефименко, А.Г. Разработка бизнес-плана для автотранспортных предприятий / А.Г. Ефименко // Организация производства в условиях рынка: материалы науч.-практ. конф., Горки, 6—7 июня 2003 г.: в 2 ч. / Белорус. гос. с.-х. акад.; редкол.: И.Ш. Горфинкель [и др.]. — Горки, 2004. — Ч. 1. — С. 43—45.

73. Ефименко, А.Г. Развитие лизинговых отношений в АПК Республики Беларусь / А.Г. Ефименко, В.П. Ефименко // *Ecologiczne aspekty mechanizacji produkcji roślinnej: materialy miedzynar. symposjuma, Warszawa—Melitopol, 3—5 września 2003 r.* / In-t budownictwa, mechanizacji i elektryfikacji rolnictwa; rec.: A.R. Cyganov [i in.]. — Warszawa, 2003. — S. 69—76.

74. Ефименко, А.Г. Совершенствование организационных форм хозяйствования предприятий АПК / А.Г. Ефименко, О.П. Громыко, Ю.Е. Климова // Есо-

logiczne aspekty mechanizacji produkcji roślinnej: materiały międzynarodowe sympozjuma, Warszawa—Melitopol, 3—5 września 2003 r. / In-t budownictwa, mechanizacji i elektryfikacji rolnictwa; rec.: A.R. Cyganov [i in.]. — Warszawa, 2003. — S. 77—81.

75. Efimenko, A.G. Doskonalenie form organizacyjnych kompleksów rolno-przemysłowych / A.G. Efimenko, O.P. Gromyko, J.E. Klimova // Problems of construction and exploitation of agricultural machinery and equipment: materiały international symposioma, Plock, 18—19 września 2003 r. / Warsaw University of technology; rec. L. Powierza. — Plock, 2003. — S. 34—35.

76. Ефименко А.Г. Состояние и перспективы развития рынка транспортных услуг в зарубежных странах / А.Г. Ефименко // Osiągnięcia transgranicznej współpracy polsko-niemieckiej w społeczno-gospodarczej aktywizacji obszarów przygranicznych: materiały międzynarod. nauk. konf., Szczecin, 18—20 września 2003 r. / Akademia rolnicza w Szczecinie; red. A. Mickiewicz. — Szczecin, 2003. — S. 367—376.

77. Ефименко, А.Г. Элементы прогнозирования в управлении автотранспортным процессом на рынке услуг / А.Г. Ефименко // Osiągnięcia transgranicznej współpracy polsko-niemieckiej w społeczno-gospodarczej aktywizacji obszarów przygranicznych: materiały międzynarod. nauk. konf., Szczecin, 18—20 września 2003 r. / Akademia rolnicza w Szczecinie; red. A. Mickiewicz. — Szczecin, 2003. — S. 679—687.

78. Ефименко, А.Г. Функционирование автотранспорта на предприятиях / А.Г. Ефименко, И.П. Кутекова // Проблемы развития предпринимательства и совершенствования хозяйственного механизма региона в условиях глобализации экономики: материалы регион. науч.-практ. конф., Могилев, 22—23 окт. 2003 г. / Могилев. фин.-экон. ин-т им. В.П. Ковалева; под общ. ред. В.С. Жарикова. — Могилев, 2004. — С. 72—74.

79. Ефименко, А.Г. Управление доходами в автотранспортном предприятии / А.Г. Ефименко // Учет, анализ и финансы в организациях АПК: состояние и пути совершенствования: материалы междунар. науч.-практ. конф., Горки, 23—25 окт. 2003 г.: в 2 ч. / Беларус. гос. с.-х. акад.; редкол.: П.В. Ковель [и др.]. — Горки, 2004. — Ч. 1. — С. 54—57.

80. Ефименко, А.Г. Проблемы ценообразования на рынке транспортных услуг / А.Г. Ефименко // Экономическая теория и аграрная политика: материалы междунар. науч.-практ. конф., Горки, 22—24 апр. 2004 г.: в 2 ч. / Беларус. гос. с.-х. акад.; редкол.: В.А. Воробьев [и др.]. — Минск, 2004. — Ч. 1. — С. 93—95.

81. Ефименко, А.Г. Основные проблемы автотранспортных предприятий / А.Г. Ефименко // Современные аспекты селекции, семеноводства, технологии,

переработки ячменя и овса: материалы междунар. науч.-практ. конф., Киров, 6—8 июля 2004 г. / НИИ с.-х. Северо-Востока им. Н.В. Рудницкого; редкол.: В.А. Сысуев [и др.]. — Киров, 2004. — С. 214—220.

82. Ефименко, А.Г. Методы регулирующих воздействий на рынок транспортных услуг / А.Г. Ефименко // *Problemy rozwoju przedsiębiorczości na obszarach wiejskich i małych miast w aspekcie zrównoważonego rozwoju: materiały międzynarod. nauk. konf., Szczecin, 15—20 września 2004 r.: w 2 t. / Akademia rolnicza w Szczecinie; red. A. Mickiewicz. — Szczecin, 2004. — T. 1. — S. 253—260.*

83. Ефименко, А.Г. Организация работы автотранспортных формирований по местам затрат и центрам ответственности / А.Г. Ефименко // *Организационно-правовые аспекты реформирования АПК: материалы междунар. науч.-практ. конф., Горки, 11—12 нояб. 2004 г. / Белорус. гос. с.-х. акад.; отв. ред. В.С. Обухович. — Горки, 2005. — С. 98—101.*

84. Ефименко, А.Г. Организационно-экономические условия повышения эффективности перерабатывающей промышленности Могилевской области / А.Г. Ефименко, А.Т. Глаз, Ю.Е. Климова // *Автоматизация технологических процессов и производств пищевой промышленности: материалы I респ. науч.-практ. семинара, Могилев, 23 дек. 2004 г. / Могилев. гос. ун-т продовольствия; редкол.: Т.С. Хасаншин [и др.]. — Могилев, 2005. — С. 64—70.*

85. Ефименко, А.Г. Совершенствование оценки финансовой устойчивости автотранспортных организаций при разработке маркетинговой стратегии / А.Г. Ефименко // *Современный маркетинг — проблемы и перспективы развития: материалы междунар. науч.-практ. конф., Минск, 24—28 янв. 2005 г. / Белорус. гос. аграрн. техн. ун-т; под общ. ред. Л.Ф. Догиля. — Минск, 2005. — С. 59—62.*

86. Ефименко, А.Г. Анализ эффективности использования грузового автотранспорта / А.Г. Ефименко // *Учет, анализ и финансы в организациях АПК: состояние и пути совершенствования: материалы междунар. науч.-практ. конф., Горки, 26—28 мая 2005 г. / Белорус. гос. с.-х. акад.; под общ. ред. Б.М. Шундалова. — Горки, 2006. — С. 141—142.*

87. Ефименко, А.Г. Способы оценки рисков / А.Г. Ефименко, Ю.Е. Климова // *Ecologiczne aspekty mechanizacji produkcji roślinnej: materiały XI międzynarod. sympozjuma, Warszawa, 13—14 września 2005 r. / In-t budownictwa, mechanizacji i elektryfikacji rolnictwa; rec.: A.R. Cyganov [i in.]. — Warszawa, 2005. — S. 82—86.*

88. Ефименко, А.Г. Управление активами и пассивами автотранспортной организации / А.Г. Ефименко // *Turystyka w rozwoju obszarów wiejskich: materi-*

aly miedzynar. nauk. konf., Szczecin, 17—20 wrzesnia 2005 r. / Akademia rolnicza w Szczecinie; red. nauk. A. Brelik. — Szczecin, 2005. — S. 323—334.

89. Ефименко, А.Г. Ценовая политика в условиях рынка / А.Г. Ефименко, Е.Г. Руденок, С.С. Лабков // Легкая промышленность. Социально-экономические проблемы развития: сб. ст. респ. науч.-практ. конф., Витебск, 2—3 окт. 2005 г. / Витебск. гос. технол. ун-т; под общ. ред. С.М. Литовского. — Витебск, 2005. — С. 37—40.

90. Ефименко, А.Г. Совершенствование организационно-экономического механизма автотранспортного обслуживания АПК / А.Г. Ефименко // Белорусская модель социально-экономического устойчивого инновационного развития: формирование и пути реализации: сб. материалов междунар. науч.-практ. конф., Минск, 19—22 апр. 2006 г. / Ин-т экономики НАН Беларуси; редкол.: М.В. Мясникович [и др.]. — Минск, 2006. — С. 373.

91. Ефименко, А.Г. Эффективность функционирования автотранспорта в АПК Республики Беларусь / А.Г. Ефименко, И.Д. Иванова // *Ecologiczne aspekty mechanizacji produkcji roslinnej: materialy XII miedzynar. sympozjuma*, Warszawa, 21—22 wrzesnia 2006 r. / In-t budownictwa, mechanizacji i elektryfikacji rolnictwa; rec.: A.R. Syganov [i in.]. — Warszawa, 2006. — S. 201—208.

92. Ефименко, А.Г. Развитие рынка автотранспортных услуг в АПК / А.Г. Ефименко // Социально-экономическая политика белорусского государства в условиях открытой экономики: материалы междунар. науч.-практ. конф., Минск, 26—27 окт. 2006 г. / Белорус. гос. экон. ун-т; редкол.: В.Н. Шимов [и др.]. — Минск, 2006. — С. 214—215.

93. Ефименко, А.Г. Анализ рыночных преобразований в перерабатывающих отраслях АПК / А.Г. Ефименко, А.В. Ефименко, Н.А. Шалабодова // Учет, анализ и финансы в организациях АПК: состояние и пути совершенствования: материалы междунар. науч.-практ. конф., Горки, 27—28 окт. 2006 г. / Белорус. гос. с.-х. акад.; отв. ред. С.В. Гудков. — Горки, 2007. — С. 228—230.

94. Ефименко, А.Г. Современные подходы к управлению / А.Г. Ефименко, И.В. Шафранская, И.В. Горбатенко // Устойчивое развитие экономики: состояние, проблемы и перспективы: сб. науч. ст. I междунар. конф., Пинск, 10—11 мая 2007 г.: в 4 ч. / Полесский гос. ун-т; под общ. ред. К.К. Шебеко. — Пинск, 2007. — Ч. 1. — С. 122—127.

95. Ефименко, А.Г. Инновационное развитие сферы автотранспортных услуг в АПК / А.Г. Ефименко // Проблемы развития транзитивной экономики: инновационность, устойчивость, глобализация: материалы междунар. науч.-практ. конф., Минск, 22—23 мая 2007 г. / Белорус. гос. экон. ун-т; редкол.: В.Н. Шимов [и др.]. — Минск, 2007. — С. 242—243.

96. Ефименко, А.Г. Особенности прогнозирования спроса на перевозки / А.Г. Ефименко, Ю.Е. Климова, Е.В. Ефименко // Теория и практика менеджмента и маркетинга: материалы VIII междунар. науч.-практ. конф., Минск, 31 мая — 2 июня 2007 г. / Белорус. гос. экон. ун-т; под общ. ред. И.Л. Акулича. — Минск, 2007. — С. 88.

97. Ефименко, А.Г. Совершенствование управления региональным автотранспортным комплексом / А.Г. Ефименко, И.Д. Иванова // Организационно-техническое управление в межотраслевых комплексах: материалы II междунар. науч.-техн. конф., Минск, 20—21 нояб. 2007 г. / Белорус. гос. технол. ун-т; редкол.: И.М. Жарский [и др.]. — Минск, 2007. — С. 22—25.

98. Ефименко, А.Г. Финансовые аспекты деятельности автотранспортных организаций / А.Г. Ефименко, И.П. Кутекова, Е.В. Ефименко // Актуальные проблемы развития финансово-кредитного механизма в инновационной экономике: материалы междунар. науч.-практ. конф., Минск, 29—30 нояб. 2007 г. / Белорус. гос. экон. ун-т; редкол.: Г.А. Короленок [и др.]. — Минск, 2007. — С. 26—28.

Тезисы докладов конференций, семинаров

99. Ефименко, А.Г. К оценке материально-технического обеспечения предприятий АПК / А.Г. Ефименко, Н.Н. Коротин // Экономические проблемы управления качеством: тез. докл. междунар. науч.-практ. конф., Минск, 25—26 марта 1999 г. / Белорус. гос. экон. ун-т; редкол.: В.И. Борисевич [и др.]. — Минск, 1999. — Секции 1—3. — С. 118—120.

100. Ефименко, А.Г. Роль анализа в предпринимательской деятельности / А.Г. Ефименко, Е.Н. Клипперт // Предпринимательство: проблемы и перспективы: тез. докл. междунар. науч.-практ. конф., Минск, 16 апр. 1999 г. / Белорус. гос. экон. ун-т; редкол.: Н.П. Беляцкий [и др.]. — Минск, 1999. — С. 83—85.

101. Ефименко, А.Г. Логистика и повышение управленческой активности / А.Г. Ефименко // Проблемы менеджмента и маркетинга на рубеже третьего тысячелетия: тез. докл. междунар. науч.-практ. конф., Минск, 24—25 мая 1999 г. / Белорус. гос. экон. ун-т; редкол.: И.Л. Акулич [и др.]. — Минск, 1999. — С. 50—51.

102. Ефименко, А.Г. Основные элементы менеджмента в транспортном обеспечении предприятий / А.Г. Ефименко // Проблемы финансирования и кредитования экономики на рубеже XXI века: тез. докл. междунар. науч.-практ. конф., Гомель, 21—22 дек. 2000 г. / Гомел. гос. ун-т; редкол.: Г.Е. Кобринский [и др.]. — Гомель, 2000. — С. 116—117.

103. Ефименко, А.Г. Маркетинговые исследования транспортных процессов / А.Г. Ефименко, Ю.Е. Климова // Теория и практика менеджмента и маркетинга: тез. докл. междунар. науч.-практ. семинара, Минск, 29—30 мая 2002 г. / Белорус. гос. экон. ун-т; под общ. ред. И.Л. Акулича. — Минск, 2002. — С. 84.

104. Ефименко, А.Г. Государственное регулирование амортизационной политики в предпринимательской деятельности / А.Г. Ефименко, Ю.Е. Климова // Перспективы развития предпринимательских структур в приграничных регионах: тез. докл. междунар. науч.-практ. конф., Гомель, 29—30 мая 2002 г. / Белорус. торг.-экон. ун-т потреб. кооперации; редкол.: Н.Г. Войтенков [и др.]. — Гомель, 2002. — С. 11—13.

105. Ефименко, А.Г. Эффективность автотранспортного обслуживания перерабатывающих предприятий АПК / А.Г. Ефименко // Техника и технология пищевых производств: тез. докл. V междунар. науч.-техн. конф., Могилев, 18—20 мая 2005 г. / Могилев. гос. ун-т продовольствия; редкол.: Т.С. Хасаншин [и др.]. — Минск, 2005. — С. 257.

106. Ефименко, А.Г. Основные направления развития автотранспортных услуг в агропромышленном комплексе / А.Г. Ефименко // Стратегия и тактика развития производственно-хозяйственных систем: тез. докл. V междунар. науч.-практ. конф., Гомель, 29—30 нояб. 2007 г. / М-во образования Респ. Беларусь; под общ. ред. Р.И. Громыко. — Гомель, 2007. — С. 349—350.

РЭЗІЮМЭ

Яфіменка Антаніна Рыгораўна

Фарміраванне і эфектыўнае функцыянаванне рынку аўтатранспартных паслуг у АПК Рэспублікі Беларусь (тэорыя, метадалогія, практыка)

Ключавыя словы: рыначная інфраструктура, аграпрамысловая вытворчасць, аўтатранспартныя арганізацыі, рынак аўтатранспартных паслуг, лізінг, амартызацыя, затраты, інвестыцыі, шматпрофільныя цэнтры аўтатранспартных паслуг, аптымізацыя, эфектыўнасць, рызыкі, бізнэс-планаванне, лагістыка.

Мэтай работы з’яўляюцца навуковае абгрунтаванне канцэпцыі фарміравання і эфектыўнага функцыянавання рынку аўтатранспартных паслуг у АПК і распрацоўка практычных рэкамендацый па яго развіцці ў Рэспубліцы Беларусь.

Метады даследавання: параўнальнага і сістэмнага аналізу, абстрактна-лагічны, манаграфічны, эканоміка-статыстычны, эканоміка-матэматычны, разлікова-канструктыўны, сацыялагічны і інш.

Атрыманыя вынікі і іх навізна. Распрацаваны тэарэтычныя асновы фарміравання эфектыўнага функцыянавання рынку аўтатранспартных паслуг у аграпрамысловай вытворчасці Рэспублікі Беларусь і на іх аснове — рэкамендацыі па ўдасканаленню дзяржаўнага рэгулявання інвестыцыйнай дзейнасці аўтатранспартных арганізацый АПК на рынку паслуг; распрацавана метадалогія адаптацыі аўтатранспартных арганізацый АПК Рэспублікі Беларусь да умоў адкрытага канкурэнтнага рынку, рэалізаваная ў форме канкрэтных метадык і мадэлей удасканалення ўпраўлення аўтатранспартным працэсам у АПК; абгрунтавана стратэгія тэхнічнага пераўзбраення аўтатранспартных арганізацый АПК, накіраваная на павелічэнне іх фінансавай устойлівасці на рынку паслуг; распрацаваны комплекс метадык эканамічнай ацэнкі эфектыўнасці выкарыстання грузавага аўтатранспарту з мэтай павелічэння канкурэнтаздольнасці аўтатранспартных арганізацый АПК на рынку паслуг; прапанаваны канцэпцыя фарміравання рынку аўтатранспартных паслуг у АПК і рэкамендацыі па прагназаванню эфектыўнасці аўтатранспартнага абслугоўвання АПК.

Ступень выкарыстання. У выніку практычнай рэалізацыі распрацаванай канцэпцыі атрыманы канкрэтныя рэкамендацыі па фарміраванню і эфектыўнаму функцыянаванню рынку аўтатранспартных паслуг у АПК Рэспублікі Беларусь.

Вобласць прымянення: Міністэрства сельскай гаспадаркі і харчавання Рэспублікі Беларусь, Міністэрства эканомікі Рэспублікі Беларусь, Міністэрства транспарту і камунікацый Рэспублікі Беларусь, арганізацыі і прадпрыемствы АПК усіх формаў уласнасці, навуковыя ўстановы, вышэйшыя навучальныя установы.

РЕЗЮМЕ

Ефименко Антонина Григорьевна

Формирование и эффективное функционирование рынка автотранспортных услуг в АПК Республики Беларусь (теория, методология, практика)

Ключевые слова: рыночная инфраструктура, АПК, автотранспортные организации, рынок автотранспортных услуг в АПК, лизинг, амортизация, затраты, инвестиции, многопрофильные центры автотранспортных услуг, оптимизация, эффективность, риски, бизнес-планирование, логистика.

Целью работы являются научное обоснование концепции формирования и эффективного функционирования рынка автотранспортных услуг в АПК и разработка практических рекомендаций по его развитию в Республике Беларусь.

Методы исследования: сравнительного и системного анализа, абстрактно-логический, монографический, экономико-статистический, экономико-математический, расчетно-конструктивный, социологический и др.

Полученные результаты и их новизна. Разработаны теоретические основы формирования и эффективного функционирования рынка автотранспортных услуг в АПК Республики Беларусь и на их основе — рекомендации по совершенствованию государственного регулирования инвестиционной деятельности автотранспортных предприятий АПК на рынке услуг; разработана методология адаптации автотранспортных предприятий Республики Беларусь к условиям открытого конкурентного рынка, реализованная в форме конкретных методик и моделей совершенствования управления автотранспортным процессом в АПК; обоснована стратегия технического перевооружения автотранспортных предприятий АПК, направленная на повышение их финансовой устойчивости на рынке услуг; предложен комплекс методик экономической оценки эффективности использования грузового автотранспорта для повышения конкурентоспособности автотранспортных предприятий АПК на рынке услуг; разработаны концепция формирования рынка автотранспортных услуг в АПК и рекомендации по прогнозированию эффективности автотранспортного обслуживания АПК.

Степень использования. В результате практической реализации разработанной концепции получены конкретные рекомендации по формированию и эффективному функционированию рынка автотранспортных услуг в АПК Республики Беларусь.

Область применения: Министерство сельского хозяйства и продовольствия Республики Беларусь, Министерство экономики Республики Беларусь, Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, организации АПК, научные учреждения, высшие учебные заведения.

SUMMARY

Antonina G. Efimenko

Formation and effective functioning of the market of auto transport service in AIC of the Republic of Belarus (theory, methodology, practice)

Key words: market infrastructure, AIC, leasing, auto transport organisations, market of auto transport service in AIC, costs, investments, multiprofile auto transport service centers, optimisation, effectiveness, risks, business planning, logistics.

Aim of the research is to scientifically substantiate the concept of the formation and effective functioning of the market of auto transport services in AIC and the development of practical recommendations of its expansion in the Republic of Belarus.

Methods of the research: comparative and system analysis, abstract-logical, monographic, economic-statistical, economic-mathematical, design-constructive and others.

Findings and its novelty. Theoretical basis of the formation and effective functioning of the market of auto transport services in AIC of the Republic of Belarus have been developed, and recommendations on the perfection of the state regulation of investment activities of AIC auto transport enterprises; methodology of adaptation of auto transport enterprises of the Republic of Belarus conditions of open competitive market has been developed and realised in the form of concrete methods and models in AIC; the strategy of technical re-equipment of AIC auto transport enterprises aimed at the increase of ATE financial stability in the service market has been substantiated, a complex of methods of the economic evaluation of the efficiency of auto transport use to increase competitiveness of AIC auto transport enterprises in the service market has been offered; the concept of formation of the market of auto transport service in AIC has been suggested and recommendations on the predictions of auto transport service efficiency have been substantiated.

Practical use. As a result of practical realisation of the developed concept concrete recommendations on the formation and effective functioning of the market of auto transport services in AIC of the Republic of Belarus have been obtained.

Sphere of application. Ministry of agriculture and food of the Republic of Belarus, Ministry of economics, Ministry of transport and communication, AIC enterprises, research organisations, higher schools.

Редактор *Г.В. Андропова*
Корректор *Е.И. Кожушко*
Технический редактор *О.В. Амбарцумова*
Компьютерный дизайн *Ю.Н. Лац*

Подписано в печать 25.06.2008. Формат 60×84/16. Бумага офсетная. Гарнитура Times New Roman. Офсетная печать. Усл. печ. л. 3,0. Уч.-изд. л. 2,8. Тираж 70 экз. Заказ

УО «Белорусский государственный экономический университет».
Лицензия издательская № 02330/0056968 от 30.04.2004.
220070, Минск, просп. Партизанский, 26.

Отпечатано в УО «Белорусский государственный экономический университет».
Лицензия полиграфическая № 02330/0148750 от 30.04.2004.
220070, Минск, просп. Партизанский, 26.