

8. Тевено, Л. Множественность способов координации: равновесие и рациональность в сложном мире / Л. Тевено // Вопр. экономики. — 1997. — № 10. — С. 69—84.
9. Чекмарев, В.В. Экономические взаимодействия и их институциональная координация / В.В. Чекмарев // Проблемы новой полит. экономии. — 2001. — № 2. — С. 18—28.

А.Г. Ефименко,
кандидат экономических наук, доцент

КОНЦЕПЦИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ЭФФЕКТИВНОГО РЫНКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В АПК РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Переход к рыночной системе хозяйствования, развитие различных форм собственности, кооперативных, акционерных, фермерских и других организаций ставит задачу разработки нового экономического механизма формирования и эффективного функционирования автотранспортных предприятий АПК на рынке услуг. В настоящее время грузовой автомобильный транспорт, являясь частью транспортного комплекса, обеспечивает непосредственное обслуживание различных отраслей народного хозяйства и играет важную роль в обеспечении экономического роста страны. Отлаженная система автотранспортного обслуживания является необходимым условием устойчивого и стабильного функционирования агропромышленного комплекса Республики Беларусь. В условиях устойчивого развития экономики Республики Беларусь решение проблемы имеет свою специфику, что требует не только принятия определенных практических мер, но и глубокого научного подхода к формированию эффективного рынка автотранспортных услуг в АПК.

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 С.М. Абалонина, Э.Л. Аронова, В.М. Баутина, А.М. Гаджинского, В.Д. Газмана, М.Н. Гриневича, И.А. Елового, Р.Б. Ивутя, Л.Ф. Кормакова, Н.Г. Кучевского, В.С. Лукинского, 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.

Несмотря на 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.

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

Объектом исследования являются организации системы автотранспортного обслуживания агропромышленного производства всех уровней и их подразделения, автотранспортные предприятия различных форм собственности и хозяйствования.

В проведенном исследовании хозяйствственные связи субъектов рынка автотранспортных услуг рассматриваются как интегрированное движение материально-технических, информационных и финансово-инвестиционных ресурсов, обеспечивающих как работоспособность грузового автомобильного парка, так и оказание комплекса взаимодополняющих услуг по автотранспортному обслуживанию АПК.

Региональный аспект функционирования системы хозяйственных связей рынка автотранспортных услуг в АПК представлен в исследовании как многоаспектная научная проблема, при решении которой учитываются не только геоэкономическая специфика регионов Республики Беларусь, но и особенности регулирования автотранспортного предпринимательства.

Концептуальный подход принимает во внимание архитектонику системы хозяйственных связей регионального рынка автотранспортных услуг в АПК. В проведенном исследовании установлено, 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 [1].

Количественные методы исследования рынка включают использование экономических инструментов анализа и методов классификации объектов (таксономии). При сегментации рынка автотранспортных услуг в АПК использованы методы многомерной классификации, реализация которых в практике маркетинговых исследований позволила учесть объективные характеристики — признаки, влияющие на гармонизацию экономических интересов перевозчиков и заказчиков в системе хозяйственных связей данного рынка. В качестве признаковых параметров сегментации транспортно-логистического пространства системы хозяйственных связей использованы следующие характеристики для формирования классов (таксонов): региональные характеристики и регулярность спроса на специализированно-автотранспортные, автотранспортно-экспедиционные, информационно-логистические и лизинговые услуги; характеристика грузов, форма собственности, партионность заказов и платежеспособность заказчика. В проведенных исследованиях с использованием инструментария многомерной таксономии выделены классы хозяйствующих субъектов автотранспортного бизнеса по названным характеристикам.

Среди множества способов установления цен-тарифов выделены три: ориентированные на себестоимость, спрос и конкурентов. Установлено, что при расчете тарифов, ориентированных на спрос, необходимо учитывать соотношение спроса и предложения на основе информации о конъюнктуре рынка автотранспортных услуг в АПК. Рыночное саморегулирование при этом дополняется различными формами государственного вмешательства в ценообразование на основании сочетания прямых и косвенных методов регулирования цен.

Рынок автотранспортных услуг в АПК в проведенном исследовании рассматривался как часть единой системы общего открытого рынка транспортных услуг Республики Бе-

ларусь и поэтому разработка вопросов, связанных с совершенствованием и развитием рынка автотранспортных услуг в АПК, осуществлялась во взаимосвязи с деятельностью этого рынка. В связи с этим в исследованиях предложен новый механизм взаимоотношений автотранспортных предприятий АПК с потребителями услуг, основанный на интеграции (кооперации) на взаимовыгодных условиях и согласовании различных интересов агентов рынка, что является важным фактором эффективного функционирования рынка услуг как единой системы [2].

Спрос на услуги грузового автотранспорта во многом определяется экономической ситуацией в Республике Беларусь. При этом установлено, что существует достаточно тесная взаимосвязь объема грузоперевозок и величины ВВП.

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.

Исследования показали, что 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, издержкоемкость, доходность) и отражает конечные результаты деятельности АПК.

На основе изучения состояния, перспектив развития грузового автотранспорта в Республике Беларусь, уровня и тенденции развития регионального рынка автотранспортных услуг в АПК и обобщения зарубежного опыта его функционирования предложенная методология позволяет совершенствовать управление автотранспортным процессом в АПК в условиях конкуренции.

Одним из приоритетных направлений структурной политики в АПК на данном этапе является развитие разноуровневых кооперативно-интеграционных формирований, а также создание комбинированных организационно-правовых структур. В качестве перспективных направлений определено инновационное развитие рынка автотранспортных услуг в АПК Республики Беларусь.

Из проведенного исследования видно, что рост стоимости автотранспортного бизнеса органически связан с инвестиционной политикой автотранспортных предприятий АПК (привлечение финансовых ресурсов), что позволило сформировать мероприятия по снижению себестоимости перевозок грузов с целью повышения конкурентоспособности автотранспортных услуг.

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 автотранспортных предприятий АПК на рынке услуг.

Анализ состояния грузового автотранспорта показал объективную необходимость усиления системной безопасности автотранспортных предприятий АПК. Категория «системная безопасность» представлена как синтез экономической и экологической безопасности. Состояние рынка автотранспортных услуг в АПК, отвечающее требованиям экономической безопасности, предлагается характеризовать набором определенных ресурсных и результативных показателей — индикаторов устойчивости.

В качестве показателя воздействия риска на деятельность автотранспортного предприятия на рынке услуг использована прибыль. Степень воздействия риска, при которой автотранспортное предприятие АПК не имеет ни прибыли, ни убытков, соответствует минимально приемлемому объему грузооборота. Соотношение оказанных услуг при минимально приемлемом риске и фактически достигнутом объеме оказанных услуг характеризуется коэффициентом минимально приемлемого выполненного объема грузооборота. Коэффициент структуры цены отражает воздействие риска и показывает удельный вес прибыли и условно-постоянных затрат в цене единицы автотранспортных услуг. Данная методика включает разработанные рекомендации по уменьшению уровня исходного риска до допустимого предельного и обеспечению системной безопасности транспортных процессов в АПК.

Оценка уровня конкурентоспособности автотранспортных предприятий АПК на рынке услуг выполнена с учетом эффективности автотранспортного обслуживания, результативности маркетинга и финансовой устойчивости. Для оценки конкурентоспособности автотранспортных предприятий АПК на рынке услуг был применен экспертный метод, что позволило выявить их сильные и слабые стороны. Данная методика предназначена для решения управленческих задач: обоснования инвестиционного проекта, определения уровня удовлетворения запросов клиентов, выработки маркетинговой политики, определение бизнес-стратегии поведения автотранспортных предприятий АПК на долгосрочную перспективу.

В рамках концепции предложена комплексная программа реструктуризации автотранспортных предприятий АПК, которая предполагает создание современных много-профильных центров автотранспортных услуг и технического сервиса, позволяющих интенсифицировать производство за счет обновления грузового автопарка и оказания специализированных услуг [3].

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. Совершенствование организационной структуры в данном направлении усилит роль финансово-экономических служб в принятии оптимальных управленческих решений, обеспечении эффективности хозяйствования на рынке автотранспортных услуг в АПК за счет рационального управления ресурсами.

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 общекономические 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.

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. При этом 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.

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) 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: соответствие ассортимента предлагаемых автотранспортных услуг специфическим требованиям заказчиков; активизация спроса на услуги грузового автомобильного транспорта с целью получения доходов.

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 трансакциях.

5. В ходе исследования 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.

6. 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, учитывающий следующие факторы: эффективность автотранспортного обслуживания, результативность маркетинга и финансовую устойчивость.

7. Сформулирована концепция формирования рынка автотранспортных услуг в АПК, учитывающая особенности его функционирования и управления. В рамках данной кон-

цепции важная роль отводится бизнес-планированию, что позволяет автотранспортным предприятиям оценить результативность предстоящей деятельности и эффективность инвестиций в условиях конкуренции, выявить перспективы развития рынка. 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.

Л и т е р а т у р а

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. Развитие регионального рынка автотранспортных услуг в АПК / А.Г. Ефименко // Стратегия устойчивого развития АПК — продовольственная безопасность / под ред. В.Г. Гусакова. — Минск: Белорус. наука, 2008. — С. 365—384.

И.Н. Жук,
кандидат экономических наук, доцент

РЕСПУБЛИКА БЕЛАРУСЬ В СИСТЕМЕ МИРОВОЙ ВНЕШНЕЙ ЗАДОЛЖЕННОСТИ

В статье оцениваются возможности Республики Беларусь по обслуживанию внешней задолженности, поскольку актуальность данных проблем особенно остро проявилась на фоне очередной рецессии мировой экономики, которая продемонстрировала значимость ее долговой составляющей. В этих целях проводится анализ параметров внешнего долга республики с аналогичными параметрами других стран, основанный на общепринятой системе показателей, разработанной Международным валютным фондом (МВФ), Всемирным банком и Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР). В частности, автором рассматриваются вопросы отношения внешнего долга к валовому национальному доходу (ВНД); внешнего долга к экспорту товаров и услуг; долговых платежей к экспорту товаров и услуг; официальных резервов к общей сумме внешнего долга и др. Делается вывод о том, что ситуация с внешней задолженностью Республики Беларусь находится в рамках установленных международными организациями критерии и вместе с тем о необходимости первоочередного регулирования внешней корпоративной задолженности страны.

Долговые кризисы, участившиеся в последние 20 лет, превратились в реальную угрозу стабильности экономического роста не только для отдельных стран, но и целых регионов и всей мировой экономики. Финансовая глобализация обусловила новые тенденции в развитии как международных, так и национальных кредитно-долговых отношений, которые привели к образованию мирового внешнего долга в 2007 г. в объеме 54,31 трлн дол. США, втянувшего в свою орбиту более 200 стран [1]. Актуальность данных проблем особенно остро проявилась на фоне очередной рецессии мировой экономики, которая лишний раз показала значимость ее долговой составляющей.

По мнению ведущих финансистов мира, серьезная опасность дефолта в условиях мирового финансового кризиса угрожает, как минимум, 20 странам. Из них можно выделить две группы. Во-первых, страны, которые развивались благодаря существенному