

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В АПК

А.Г. Ефименко

Могилевский государственный университет продовольствия, efimenko_ag@mail.ru

На современном этапе рынок транспортных услуг находится в стадии формирования. При этом характер и динамика переходных процессов и неопределенность их протекания напрямую зависят от структуры рынка. На транспортном рынке взаимодействуют два субъекта: транспортная система и заказчики. Транспортная система Беларуси представлена всеми видами транспорта, представляющими транспортные услуги в виде предложения в соответствии с имеющимся потенциалом. Заказчики – учреждения, организации, фирмы и т.д. формируют спрос на транспортные услуги в соответствии со своими требованиями и платежеспособностью.

Частью единой системы общего рынка транспортных услуг Беларуси является рынок авто-транспортных услуг в АПК. Под рынком автотранспортных услуг в АПК понимается система институциональных отношений, посредством которой взаимодействуют: государство, перевозчики, грузоотправители и грузополучатели [1].

Основными причинами необходимости формирования рынка автотранспортных услуг в АПК в условиях инновационного развития являются: возможность появления конкурентов со стороны стран – участников Таможенного Союза и единого экономического пространства; эффективное функционирование частных автотранспортных организаций на рынке услуг; высокий уровень тарифов на автотранспортные услуги; разработка единых правил функционирования автотранспортных организаций в условиях конкуренции в сфере услуг и сохранение государственного сектора в данном виде услуг. Субъекты рынка автотранспортных услуг в АПК представлены на рис. 1.

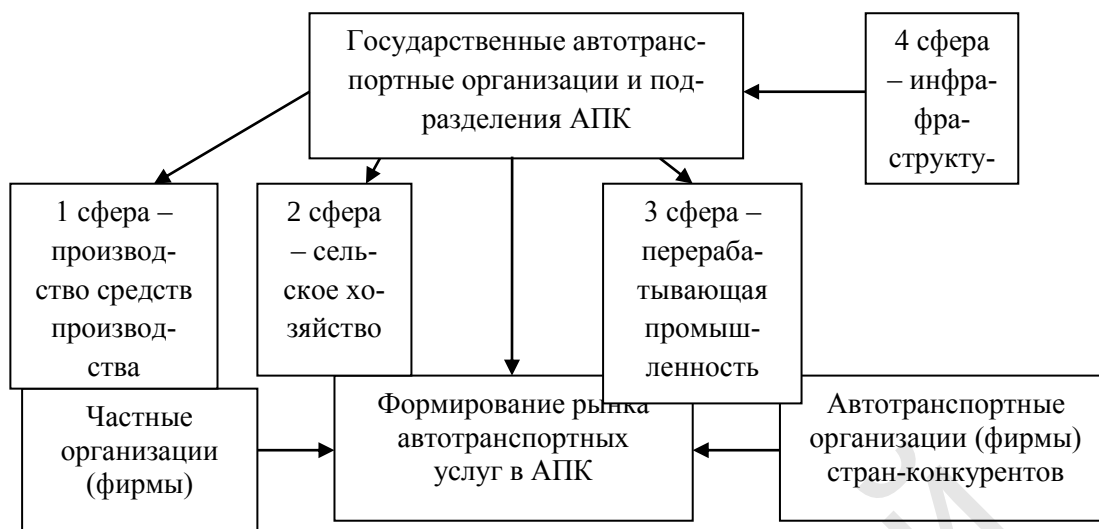


Рисунок 1 – Субъекты рынка автотранспортных услуг в АПК

Субъектами рынка автотранспортных услуг в АПК являются: автотранспортные организации (фирмы) стран-конкурентов, государственные специализированные автотранспортные организации, структурные подразделения перерабатывающих, обслуживающих и других организаций АПК, грузовой автотранспорт сельскохозяйственных производственных кооперативов, крестьянских (фермерских) и личных подсобных хозяйств, а также частные автотранспортные организации (фирмы) и др. Государственные автотранспортные организации и подразделения АПК взаимодействуют с различными заказчиками, определяющих специфику грузов и условия работы.

Основным инструментом совершенствования деятельности государственных автотранспортных организаций АПК на рынке услуг является перманентный анализ, выполняемый любым из наименее затратных методов (таблица 1).

По результатам выполненного SWOT-анализа для автотранспортных организаций и подразделений АПК разработана стратегия роста объема грузоперевозок на основе расширения инновационной деятельности. Данная стратегия предусматривает расширение номенклатуры оказываемых услуг новыми их видами, которые способны вызвать интерес у заказчиков за счет повышения качества обслуживания.

Прогнозируемый экспоненциальный рост объема грузооборота автотранспортных организаций и подразделений АПК Беларуси на 2011 – 2015 годы представлен на рис. 2.

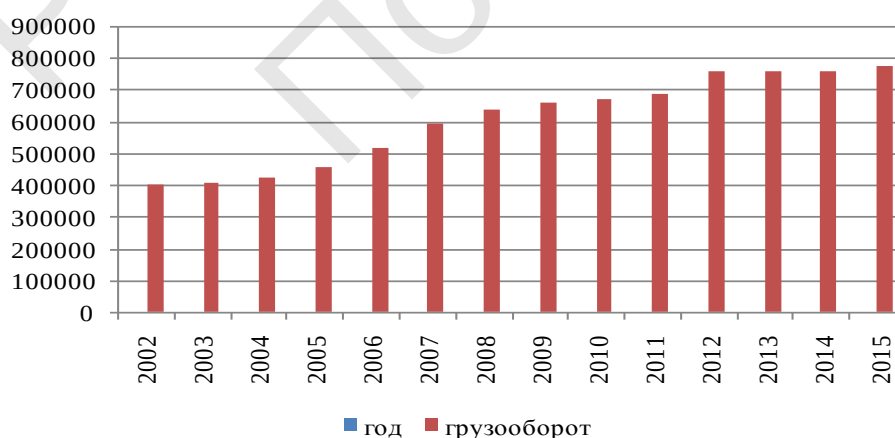


Рисунок 2 – Прогнозируемый экспоненциальный рост объема грузооборота организаций и подразделений АПК Беларуси на 2011–2015 годы

Для средних и крупных государственных автотранспортных организаций АПК целесообразно создание информационно-логистических отделов, в функции которой входят изучение отраслевого рынка, определение круга потребителей услуг, пользующихся спросом, изучение конкурентов и их предложений.

Таблица 1 – SWOT – анализ МОУКА «Облагропромтранс»

	Возможности (О)						Угрозы (Т)	
	Диверсификация деятельности	Организация дополнительных качественных услуг	Увеличение спроса на перевозки	Расширение сегмента рынка	Применение компьютерных технологий	Конкуренция	Нестабильность рыночных отношений	
Сильные стороны (S)								
Система тарифов	В связи с тем, что в автотранспортных организациях АПК имеются в наличии производственные площади, грузовой автотранспорт различных типов и грузоподъемности с гарантированным сроком доставки грузов, что способствует осуществлению диверсификации деятельности (организация многопрофильных центров автотранспортных услуг), расширению сегмента рынка, увеличению спроса на грузовые перевозки и создание CRM-систем.					Гибкая система тарифов, наличие постоянных клиентов, обеспеченность высококвалифицированными кадрами и многолетний опыт работы позволяют конкурировать с другими автотранспортными организациями (фирмами).		
Наличие машин различных типов и грузоподъемность								
Гарантированный срок доставки								
Укомплектованность высококвалифицированными кадрами								
Наличие необходимого оборудования и кадров соответствующей квалификации для обслуживания автомобилей								
Наличие производственных площадей								
Наличие постоянных клиентов								
Многолетний опыт работы								
Слабые стороны (W)								
Неплатежи заказчиков	Расширение сегмента рынка автотранспортных услуг, организация дополнительных качественных услуг способствует наиболее полной загрузке подвижного состава, активизации работы с потребителями и снижению сезонности предоставляемых услуг.					Высокая степень изношенности автотранспорта и низкий уровень расчетной дисциплины способствуют активизации конкурентов на рынке и нестабильности функционирования организаций на рынке автотранспортных услуг.		
Высокая степень изношенности подвижного состава								
Нехватка собственных денежных средств								
Простои подвижного состава								
Несовершенная структура организации								
Сезонность большинства предоставляемых услуг								
Отсутствие системного анализа производственно-экономической деятельности								
Неразвитость маркетингового обеспечения								
Отсутствие единой информационной системы								

Специфической чертой современного этапа развития рынка автотранспортных услуг в АПК является отсутствие развитых институтов рынка (как институтов – организаций, так и норм и правил), таких как единая информационная система, системы стандартизации и оценки качества услуг, биржа транспортных услуг.

Под биржей транспортных услуг необходимо понимать организацию в составе Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь с правами юридического лица, формирующую совместно с филиалами, отделениями и представительствами оптовый рынок транспортных услуг, путем организации и регулирования биржевой торговли.

Схема организационной структуры биржи транспортных услуг транспортной системы Беларуси представлена на рис. 3.



Рисунок 3 – Схема организационной структуры бирж транспортных услуг транспортной системы Республики Беларусь

При разработке стратегии развития государственных автотранспортных организаций АПК проведена оценка степени влияния программных мероприятий на экономику региона. На основе статистических данных функционирования государственных автотранспортных организаций и подразделений АПК за 2010 год проведены расчеты базисных и прогнозных значений экономических индикаторов для оценки уровня автотранспортного обслуживания АПК Могилевской области:

транспортная (в том числе грузового автомобильного транспорта) затратоемкость валового регионального продукта (ВРП) (снижение), %;

добавленная стоимость, созданная транспортно–логистическим бизнесом региона, %;

добавленная стоимость, созданная в АПК (в том числе государственными автотранспортными организациями АПК за счет инноваций) (прирост), %;

численность вновь создаваемых рабочих мест, ед.

удельный вес численности грузового автопарка, соответствующего экологическим параметрам Евро–5, в структуре автопарка (таблица 2).

Таблица 2 – Экономические индикаторы оценки уровня автотранспортного обслуживания АПК Могилевской области

Наименование показателя	2010г. (базисный год)	2015г. (прогноз)	Прирост, (снижение), %
Транспортная (в том числе грузового автомобильного транспорта) затратоемкость валового регионального продукта (ВРП), руб./руб.	0,0823	0,0792	–3,7
Добавленная стоимость, созданная транспортно–логистическим бизнесом региона, %	2,6	2,9	+11,5
Добавленная стоимость, созданная в АПК (в том числе автотранспортными организациями АПК за счет инноваций) (прирост), %	1,7	2,0	+11,7
Численность создаваемых рабочих мест, ед.	235	256	+21
Удельный вес численности грузового автомобильного парка, соответствующего экологическим параметрам Евро–5, в структуре автопарка	6,4	8,0	+25,1

Таким образом, разработанный комплекс мероприятий позволит сформировать нормативное поле функционирования автотранспортных организаций АПК Республики Беларусь с целью интеграции грузового автотранспорта в мировые хозяйственные процессы при повышении устойчивости АПК и экологизации рынка автотранспортных услуг. 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. 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.

Список использованных источников:

1. Ефименко, А.Г. Отраслевые рынки: формирование и эффективное развитие (на примере рынка автотранспортных услуг АПК) теория, методология, практика: моногр. / А.Г. Ефименко; под науч. ред. З.М. Ильиной. – Минск: Изд. центр БГУ, 2009. – 214 с.