

## **МЕХАΝІЗАЦЫЯ І ЭНЕРГЕТЫКА**

УДК 338.47:339.13

*А. Г. ЕФИМЕНКО*

### **РАЗВИТИЕ РЫНКА АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В АПК В УСЛОВИЯХ КОНКУРЕНЦИИ**

*Могилевский государственный университет продовольствия, Республика Беларусь,  
e-mail: efimenko\_ag@mail.ru*

*(Поступила в редакцию 20.03.2013)*

На современном этапе функционирование и развитие отраслевых рынков должно отвечать важнейшим принципам суверенитета государства, способствовать интеграции экономики Беларуси в мировую хозяйственную систему. Товарные отраслевые рынки в агропромышленном комплексе формируются продукцией входящих в него отраслей, составной частью и связующим звеном которых является грузовой автотранспорт. Автотранспортные организации и подразделения, действующие в рамках АПК, вне зависимости от их организационно-правовых форм, размера, ведомственной принадлежности, выступают субъектами предложения, предлагая на рынке объект своей деятельности – автотранспортные услуги.

Формирование рынка автотранспортных услуг в АПК и создание соответствующей инфраструктуры зависят от ряда условий, к которым следует отнести: общее состояние экономики; проводимую экономическую политику; наличие конкурентной среды.

Основными причинами необходимости формирования рынка автотранспортных услуг в АПК являются:

возможность появления конкурентов со стороны стран – участников Таможенного союза и Единого экономического пространства, что повышает значимость данного рынка;

эффективное функционирование частных автотранспортных организаций (фирм) на рынке услуг;

высокий уровень тарифов на автотранспортные услуги;

разработка единых правил функционирования автотранспортных организаций (фирм) в условиях конкуренции в сфере автотранспортных услуг;

сохранение государственного сектора в большей степени в данном виде услуг.

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 организаций в условиях экономической интеграции.

Необходимо отметить, что на данном этапе рынок транспортных услуг Беларуси находится в стадии формирования. Частью единой системы общего рынка транспортных услуг Беларуси является рынок автотранспортных услуг в АПК. Под ним понимается система институциональных отношений по поводу купли-продажи автотранспортных услуг, посредством которой взаимодействуют государство, перевозчики, грузоотправители и грузополучатели, при этом характер и ди-



Рис. 1. Субъекты и сегменты рынка автотранспортных услуг в АПК

намика переходных процессов и неопределенность их протекания напрямую зависят от объема и структуры рынка сельскохозяйственной и готовой продукции АПК.

С учетом специфики выявленных рыночных структур обосновано сегментирование рынка автотранспортных услуг в АПК (внутренние и международные перевозки сельскохозяйственной и готовой продукции АПК; услуги, обеспечивающие эффективность грузоперевозок: хранение, складирование, погрузка–разгрузка; информационно-логистические и сервисные). Субъекты и сегменты рынка автотранспортных услуг в АПК представлены на рис. 1.

Проведенные исследования показали, что в период 2010–2012 гг. в агропромышленном производстве наметилась тенденция к росту объемов грузооборота, что свидетельствует об освоении новых рынков сбыта продукции АПК и, соответственно, организации товаропроводящих сетей. Наибольший удельный вес на рынке грузоперевозок приходится на специализированно-автотранспортные перевозки, которые на основании полученной лицензии обслуживают определенный регион, а также специализация по виду перевозимых грузов, по характеру маршрутов.

Сфера функционирования специализированных организаций (фирм) на рынке услуг представлена в табл. 1.

Таблица 1. Сфера функционирования специализированных организаций (фирм) на рынке автотранспортных услуг

Субъект хозяйствования	Вид деятельности
Специализированно-автотранспортные в АПК	Оказывают специализированные автотранспортные услуги АПК и другим потребителям. Оказывают услуги по оптимальным вариантам доставки грузов, обслуживают потребителей автотранспортных услуг
Информационно-логистические	Поиск автоперевозчиков для конкретных грузоотправителей, разрабатывают оптимальные варианты для грузовладельцев, автоперевозчиков и экспедиционных организаций
Лизинговые	Предоставляют водителей автотранспорта, грузовой автотранспорт, погрузочно-разгрузочное оборудование

Данные, приведенные в табл. 1, показывают, что наряду со специализированно-автотранспортными перевозчиками функционируют на рынке услуг информационно-логистические и лизинговые организации.

Т а б л и ц а 2. Методика анализа конкурентной среды и оценки интенсивности конкуренции

Исходная информация	Показатели, применяемые для оценки структуры рынка автотранспортных услуг в АПК и анализа конкурентной среды	Ожидаемый результат
<i>I этап.</i> Анализ и оценка типа конкурентной среды на рынке автотранспортных услуг в АПК		
Характеристики моделей конкуренции (олигополия, монополия, монополистическая конкуренция, совершенная конкуренция)	Сравнение характеристик моделей конкуренции с фактическими параметрами рынка	Определение типа конкурентной среды
<i>II этап.</i> Анализ и оценка структуры конкурентной среды на рынке автотранспортных услуг в АПК		
Данные о структурных элементах конкурентной среды рынка: наличие услуг-заменителей, заказчики, поставщики и барьеры входа на рынок	Оказание услуг-заменителей, разница в цене и характеристика спроса на автотранспортные услуги в АПК Доходность заказчиков (клиентов), эластичность спроса на автотранспортные услуги в АПК, уровень доступности информации заказчикам	Оценка текущего состояния структуры рынка автотранспортных услуг в АПК
<i>III этап.</i> Оценка интенсивности конкуренции и разработка рекомендаций по выбору конкурентной стратегии на рынке автотранспортных услуг в АПК		
Сведения о количестве автотранспортных организаций и подразделений (фирм) АПК на данном сегменте рынка, объемы оказываемых услуг и структуре грузоперевозок за отчетный период времени	Показатели, определяющие характер распределения рыночных долей: доли рынка и коэффициенты относительной доли рынка Показатели, определяющие степень интенсивности конкуренции на рынке: коэффициент относительной концентрации, коэффициент Герфиндаля-Гиршмана и др.	Оценка обобщающих показателей концентрации на рынке и степени интенсивности конкуренции. Затем обосновывается необходимость и характер государственного регулирования процессов формирования конкурентной среды на рынке автотранспортных услуг в АПК

Специфика грузового автотранспорта АПК, его технические и технологические особенности определяют область их функционирования на рынке автотранспортных услуг, где данный вид транспорта имеет сферу безальтернативного и конкурентного развития. Грузовой автотранспорт на современном этапе играет важную роль в продвижении продукции АПК в логистическо-транспортной системе и во многом определяет ее конкурентоспособность на рынке.

В процессе исследования рассмотрены особенности конкурентной среды на рынке автотранспортных услуг в АПК и определяющие ее факторы: условия входа на рынок; условия дифференциации услуг; конкурентоспособность автотранспортных организаций и подразделений АПК, при этом выявлена взаимосвязь форм конкуренции и влияния конкурентной среды.

Оценка конкурентной среды на рынке автотранспортных услуг в АПК имеет особенности (табл. 2). На I этапе выполняется анализ и оценка типа конкурентной среды на рынке автотранспортных услуг, что предполагает изучение характеристики моделей конкуренции. На II этапе проводится анализ и оценка структуры конкурентной среды на рынке автотранспортных услуг в АПК. На III этапе выполняется оценка интенсивности конкуренции и разработка рекомендаций по выбору конкурентной стратегии на рынке автотранспортных услуг.

Специфическими характеристиками рынка автотранспортных услуг в АПК являются: вид грузового автотранспорта; регион; степень дифференциации услуг; объем и структура грузопотоков; применение прогрессивных технологий.

Показатель общей емкости регионального рынка автотранспортных услуг позволяет вычислить доли автотранспортных организаций на данном рынке и определить тип их конкурентной структуры.

$$D_i = \frac{Q_i}{V} \cdot 100 \%, \quad (1)$$

где  $D_i$  – удельный вес на рынке каждой  $i$ -й организации;  $Q_i$  – объем предложения на рынке каждой  $i$ -й организации;  $V$  – общая емкость регионального рынка автотранспортных услуг.

Таблица 3. Структура рынка оказания автотранспортных услуг Могилевской обл., %

Наименование	2010 г.	2011 г.	2012 г.
МОУКАП «Облагропромтранс»	18,0	20,2	17,0
ОАО «Могилевоблавтотранс»	43,4	64,7	57,0
Автотранспортные подразделения ОАО «Холдинг «Агромашсервис»	5,2	5,1	10,1
Автотранспортные подразделения перерабатывающих организаций АПК	12,0	0,9	7,5
Автотранспортные подразделения СПК (сельскохозяйственных производственных кооперативов)	8,3	5,1	3,6
Грузовой автотранспорт крестьянских (фермерских) и личных подсобных хозяйств	0,9	0,5	0,2
Грузовой автотранспорт частных организаций (фирм)	1,5	0,2	0,2
Автотранспортные подразделения других организаций	10,6	3,3	4,5

Расчет удельного веса каждой организации на рынке автотранспортных услуг Могилевской обл., приведенный в табл. 3, показывает, что монополистом на региональном рынке является ОАО «Могилевоблавтотранс». Рыночная доля МОУКАП «Облагропромтранс» колеблется на уровне 17–18%. В 2012 г. по сравнению с 2010 г. произошло снижение рыночной доли данной организации, что объясняется появлением на рынке других организаций.

Информация о распределении долей рынка между автотранспортными организациями и подразделениями позволяет проанализировать конкурентную структуру рынка. Для этого произведем расчет коэффициентов концентрации рынка ( $CR$ ) и индекса Гиршмана-Герфиндаля ( $HHI$ ), характеризующие преобладание на рынке той или иной автотранспортной организации (фирмы).

Коэффициент концентрации рынка ( $CR$ ) представляет собой процентное отношение денежной выручки автотранспортных организаций, имеющих значительные доли на рынке к общему объему денежной выручки:

$$CR = \frac{\sum_{k=1}^m Q_k}{\sum_{k=1}^m Q_k + \sum_{j=1}^n Q_j}, \quad (2)$$

где  $Q_k$  – денежная выручка  $k$ -й крупной организации;  $Q_j$  – денежная выручка  $j$ -й менее крупной организации;  $m$  – число крупных (по доле на рынке) организаций;  $n$  – число менее крупных (по доле на рынке) организаций.

Расчет коэффициента концентрации рынка автотранспортных услуг в АПК ( $CR$ ) по данным табл. 4 показал, что наиболее крупными автотранспортными организациями на данном рынке являются следующие: ОАО «Могилевоблавтотранс», МОУКАП «Облагропромтранс» и автотранспортные подразделения перерабатывающих организаций АПК; менее крупными – автотранспортные подразделения других организаций, автотранспортные подразделения крестьянских (фермерских) и личных подсобных хозяйств и автотранспортные подразделения ОАО «Холдинг «Агромашсервис».

Коэффициент концентрации рынка ( $CR$ ) рассчитаем как сумму долей трех крупнейших организаций: ОАО «Могилевоблавтотранс», МОУКАП «Облагропромтранс» и автотранспортные подразделения перерабатывающих организаций АПК.

Таблица 4. Денежная выручка автотранспортных организаций, млрд руб.

Наименование	2010 г.	2011 г.	2012 г.
МОУКАП «Облагропромтранс»	11,7	9,1	9,3
ОАО «Могилевоблавтотранс»	28,2	29,1	31,4
Автотранспортные подразделения ОАО «Холдинг «Агромашсервис»	3,4	2,3	5,7
Автотранспортные подразделения перерабатывающих организаций АПК	7,8	0,4	4,1
Автотранспортные подразделения СПК	5,4	2,3	2,0
Автотранспортные подразделения других организаций	6,9	1,5	5,5
$CR$ , %	75,2	86,3	77,2

$$CR = \sum_{k=1}^{m-3} D_k, \quad (3)$$

где  $D_k$  – доля крупной организации;  $m = 3$  – число исследуемых организаций.

$$CR (2010) = 75,2 \%; CR (2011) = 86,3 \% \text{ и } CR (2012) = 77,2 \%.$$

Индекс Гиршмана-Герфиндаля ( $HHI$ ) – это характеристика интенсивности конкуренции определяется как сумма квадратов долей рынка каждой крупной автотранспортной организации (фирмы):

$$HHI = \sum_{k=1}^m D_k^2, \quad (4)$$

где  $D_k$  – доля  $k$ -й крупной организации на рынке;  $m$  – число крупных организаций.

$$HHI (2010) = 2275,2; HHI (2011) = 1489,9 \text{ и } HHI (2012) = 2007,1.$$

Проведенные исследования показали, что в динамике за 2010–2012 гг. величина коэффициентов концентрации рынка превышает 70 %, величина индекса Гиршмана-Герфиндаля больше 2000. Следовательно, на региональном рынке наблюдалась высокая степень концентрации рынка и слабое развитие конкурентной среды.

Экономическая оценка деятельности Могилевского областного унитарного коммунального автотранспортного предприятия «Облагропромтранс» на рынке услуг выполнена с помощью SWOT-анализа, в ходе проведения которого исследованы сильные стороны ее деятельности, слабые места, возможности и угрозы (табл. 5).

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

Прогнозируемый рост объема грузооборота автотранспортных организаций АПК Беларуси на 2011–2015 гг. представлен на рис. 2. При данном прогнозе учитывали влияние следующих факторов: среднегодовое количество грузового автотранспорта; объем грузоперевозок; чи-

Таблица 5. SWOT-анализ МОУКА «Облагропромтранс»

Показатель	Возможности (O)					Угрозы (T)	
	Диверсификация деятельности	Организация дополнительных качественных услуг	Увеличение спроса на перевозки	Расширение сегмента рынка	Применение компьютерных технологий	Конкуренция	Нестабильность рыночных отношений
<i>Сильные стороны (S)</i>	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 созданию CRM-систем					Гибкая система тарифов, наличие постоянных клиентов, обеспеченность высококвалифицированными кадрами и многолетний опыт работы позволяют конкурировать с другими автотранспортными организациями (фирмами)	
Система тарифов							
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							

Показатель	Возможности (O)					Угрозы (T)	
	Диверсификация деятельности	Организация дополнительных качественных услуг	Увеличение спроса на перевозки	Расширение сегмента рынка	Применение компьютерных технологий	Конкуренция	Нестабильность рыночных отношений
<i>Слабые стороны (W)</i>	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	
Неплатежи заказчиков							
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							

сленность водителей; коэффициент грузоподъемности; удельный вес стоимости транспортных средств в среднегодовой стоимости основных средств; себестоимости 1 т-км.

Проведенные исследования свидетельствуют о том, что в 2015 г. по сравнению с 2010 г. в целом объем грузоперевозок в АПК Беларуси увеличится на 11,5 %, в основном за счет роста объемов производства и реализации сельскохозяйственной и готовой продукции, а также других видов грузов. Перспективные направления развития рынка автотранспортных услуг в АПК Беларуси представлены на рис. 3.

Таким образом, основными направлениями формирования рынка автотранспортных услуг в АПК Беларуси являются:

- 1) формирование единого информационно-логистического пространства рынка автотранспортных услуг;
- 2) разработка инвестиционных проектов технического перевооружения АПК и развития автотранспортного бизнеса в условиях открытого конкурентного рынка;
- 3) создание многопрофильных центров в АПК и их диверсификация по отраслям, а также развитие технического сервиса;

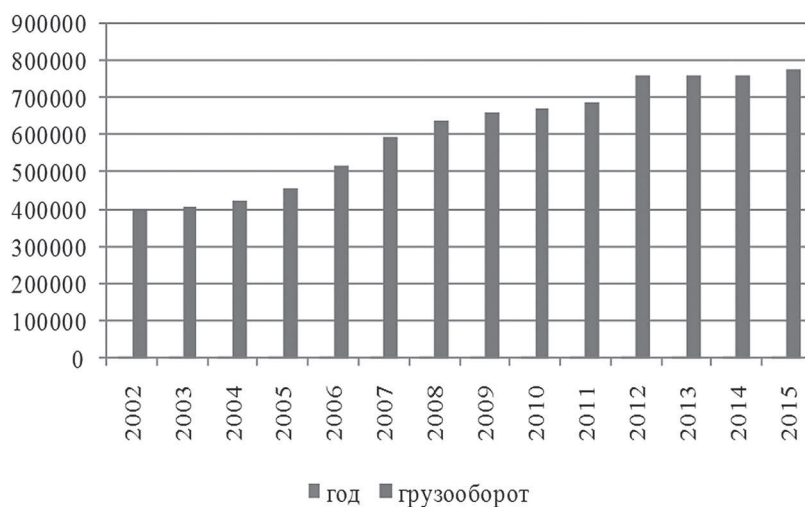


Рис. 2. Рост объема грузооборота автотранспортных организаций и подразделений АПК Беларуси



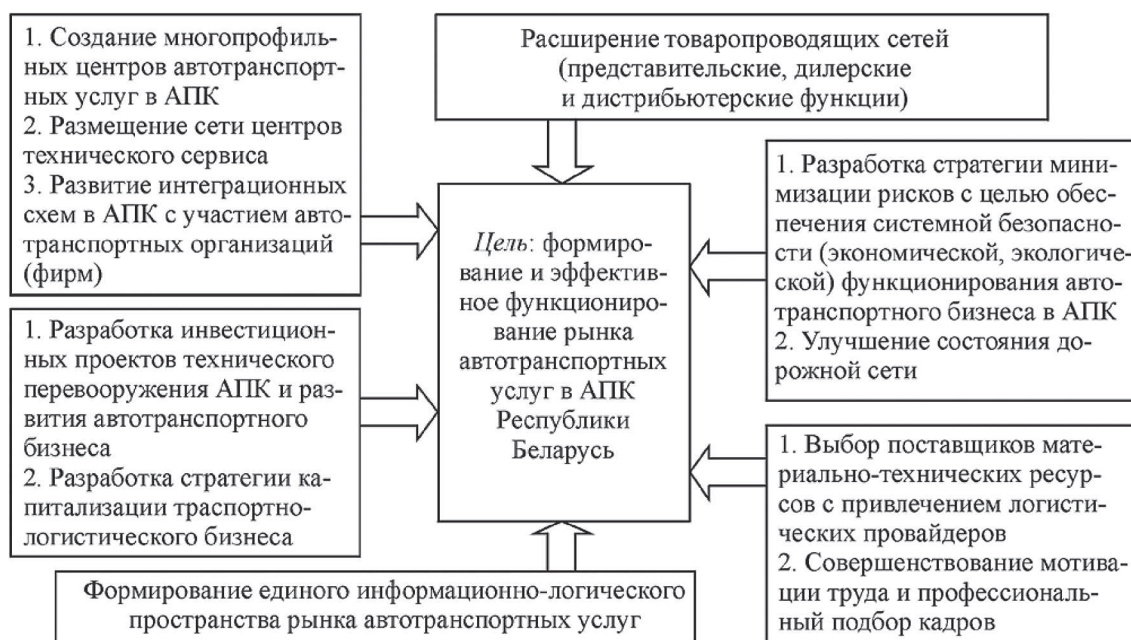


Рис. 3. Блок-структура перспективных направлений формирования и развития рынка автотранспортных услуг в АПК

- 4) развитие интеграционных схем в АПК с участием автотранспортных организаций АПК;
- 5) расширение товаропроводящих сетей (представительские, дилерские и дистрибьюторские функций);
- 6) оптимизация поставок материально-технических ресурсов с привлечением логистических провайдеров;
- 7) совершенствование мотивации труда и профессиональный подбор кадров;
- 8) улучшение состояния дорожной сети;
- 9) разработка стратегии минимизации рисков.

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 г. проведены расчеты базисных и прогнозных значений экономических индикаторов для оценки уровня автотранспортного обслуживания АПК Могилевской области (табл. 6).

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

Таблица 6. Экономические индикаторы оценки уровня автотранспортного обслуживания АПК Могилевской области

Показатель	2012 г. (базисный год)	2015 г. (прогноз)	Прирост (снижение), %
Транспортная (в том числе грузового автомобильного транспорта) затратоемость валового регионального продукта (ВРП), руб/руб.	0,0812	0,0792	-2,5
Добавленная стоимость, созданная транспортно-логистическим бизнесом региона, %	2,7	2,9	+0,2
Добавленная стоимость, созданная в АПК (в том числе автотранспортными организациями АПК за счет инноваций (прирост), %	1,7	2,0	+0,3
Численность создаваемых рабочих мест, ед.	240	256	+6,6
Удельный вес численности грузового автомобильного парка, соответствующего экологическим параметрам Евро-5, в структуре автопарка, %	7,1	8,0	+12,6

На базе проведенных исследований обоснован методологический подход к процессу адаптации государственных автотранспортных организаций и подразделений АПК к условиям открытого конкурентного рынка, заключающийся в расширении аналитического инструментария, разработке и использовании следующих принципов.

1. Ориентация автотранспортных услуг на потребительские интересы, что означает изучение потребностей в автотранспортных услугах конкретных групп пользователей (сельскохозяйственных производственных кооперативов, фермерских хозяйств, закупочных, перерабатывающих и торговых организаций, личных хозяйств и др.) и оказание автотранспортных услуг с качественными свойствами, соответствующими потребительскому спросу и уровню доходов заказчиков. Необходимы повышение конкурентоспособности производства, постоянное совершенствование и обновление технико-технологической базы, учет условий рынка и изменяющихся потребностей при обеспечении высокого качества автотранспортных услуг и соблюдения условий по срокам, ценам и скорости обслуживания.

2. Диверсификация интегрированных формирований по признаку специализации, предусматривающему образование кластеров или комплексов (кооперативов, ассоциаций, агрохолдингов, агротехнопарков, многопрофильных центров и др.) по отраслевому, продуктовому или территориальному признаку, выступающее непременным условием вертикальной и горизонтальной организации товаропроизводителей продукции и услуг в рыночной экономике и позволяющее выработать совместные программы действий по защите от рыночной конъюнктуры и укреплению конкурентоспособности.

3. Прямое и равноправное партнерство сельскохозяйственных и обслуживающих организаций АПК с управленческими и производственными организациями, хозяйственными и государственными органами, с которыми имеются горизонтальные и вертикальные связи. Данный принцип позволяет организациям АПК иметь одинаковые исходные правовые возможности выхода на рынок в условиях конкуренции и вести равноправный экономический диалог.

4. Самоокупаемость, финансовая устойчивость и инновационность. Это означает, что затраты на оказание автотранспортных услуг должны покрываться из денежной выручки, а расчеты по долгам – производиться за счет собственных средств или получения отсрочки, кредита. Инновационная составляющая данного принципа направлена на формирование в аграрном секторе эффективных бизнес-структур нового поколения, ориентированных на рынок и обладающих потенциалом саморазвития. Решение этих задач дает возможность автотранспортным организациям АПК повысить их устойчивость и инновационную активность на рынке услуг.

## Литература

1. *Ефименко, А. Г.* Формирование рыночной системы автотранспортного обслуживания АПК / А. Г. Ефименко. – М.: ИНФРА – М, 2012. – 224 с.
2. Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2020 года / Нац. комиссия по устойчивому развитию Респ. Беларусь; редкол.: Л. М. Александрович [и др.]. – Минск: Юнипак, 2004. – 202 с.
3. Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года: постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 29 авг. 2008 г., № 1249 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2009. – № 1. – С. 5.

*A. G. EFIMENKO*

## DEVELOPMENT OF MOTOR SERVICES AIC IN THE COMPETITIVE

### Summary

The paper presents theoretical and methodological bases of functioning of the market of automobile transportation services in the agricultural and industrial complex (AIC) of Belarus and recommendations concerning the adaptation of automobile transportation organizations of the AIC to the conditions of the open competitive market. Suggested are the conceptual approaches to the efficient development of the automobile transportation services market providing for the creation of the common information-logistic space and development of the strategy of transport-logistic business.