

ственного Соглашения о международном автомобильном сообщении от 10 декабря 2003г., которое является правовой базой осуществления международных автомобильных перевозок между Беларусью и Монголией;

4. Протокол о внесении изменений в Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан о международном автомобильном сообщении от 19 января 2004 года. Протокол предусматривает введение безразрешительной системы на двусторонние и транзитные грузовые перевозки, что является базой для полной либерализации осуществления международных автомобильных перевозок пассажиров и грузов в направлении Казахстана [5].

В 2013 году проведено более 50 раундов переговоров с иностранными партнерами по вопросам создания благоприятных условий для работы белорусских транспортных предприятий на международном рынке транспортных услуг.

Несмотря на то, что некоторые вопросы, касающиеся транспортных предприятий, осуществляющих свою деятельность на международном рынке, уже решены, многое ещё предстоит сделать, а именно:

- решение вопроса обновления подвижного состава;
- повышение индекса развития логистики среди стран, участвующих в обследовании;
- развитие придорожного сервиса с соответствующей инфраструктурой;
- совершенствование таможенного администрирования при экспортно-импортных поставках товаров и транзитных операциях в целях сокращения времени таможенного оформления грузов и транспортных средств;
- ускорение прохождения таможенных границ и др.

ЛИТЕРАТУРА

1. Национальный статистический комитет [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/otrasli-statistiki/transport-i-svyaz/osnovnye-pokazateli-za-period-s-1995-po-2010-gody/perevozki-gruzov-po-vidam-transporta/>. – Дата доступа: 01.08.14.
2. Международные автомобильные перевозки [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.lobanov-logist.ru/library/364/54521/?print=Y/>. – Дата доступа: 26.07.14.
3. Аналитический обзор рынка транспортно - логистических услуг Беларуси [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ipmconsult.by/topic/621.html/>. – Дата доступа: 14.08.14.
4. Состояние и перспективы развития системы транспорта и логистики: доклад / Мин-во транспорта и коммуникаций Респ. Беларусь. - Минск, 2009. - 123 с.
5. Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://mintrans.gov.by/rus/press_centre/news/~page__m18=1~news__m18=2118/. – Дата доступа: 04.09.14.

АНАЛИЗ И ОЦЕНКА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

М.Ж. Банзекуливахо

*канд. техн. наук, доц., Полоцкий государственный университет,
г. Новополоцк, Беларусь*

А.В. Шуманович

Полоцкий государственный университет, г. Новополоцк, Беларусь

На современном этапе развития экономики конкуренция является ключевым фактором социально-экономического развития, движущей силой эффективного использования ресурсов, повышения качества товаров и услуг, а также уровня жизни населения. Это обуславливает ведение эффективной конкурентной

политики как на макро-, так и микроуровне, а также необходимость внедрения новых подходов управления и использования эффективных механизмов повышения конкурентоспособности предприятий.

Заинтересованность предприятий в максимизации результатов своей деятельности усиливает необходимость повышения конкурентоспособности транспортных предприятий, что требует совершенствования работы всех служб и подразделений экономического субъекта. Конкурентоспособность выступает важнейшим фактором обеспечения безопасности объекта перевозки и его последующей эффективной доставки.

Одной из быстроразвивающихся и важных для Республики Беларусь отраслей экономики является транспорт. Его развитие способствует экономическому взаимодействию производственных отраслей и социальной сферы, а также становлению и развитию новых направлений экономики.

Автомобильный транспорт в силу своей мобильности, универсальности, гибкости способен объединить все виды транспорта в единую сеть. Стимулирование развития автомобильного транспорта, как основной составляющей транспортной системы, является одним из главных приоритетов роста экономического потенциала, так как от конкурентоспособности предоставляемых автотранспортных услуг в полной мере зависит себестоимость товаров и услуг, производительность труда, конкурентоспособность других отраслей экономики страны.

Формирование потенциальной возможности хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта к конкурентной борьбе и достижению эффективных результатов в данных условиях осложняется в связи с необходимостью постоянного приспособления к изменяющимся условиям, что требует поиска научно-обоснованной концепции конкурентоспособности услуг автомобильного транспорта [2, с. 103].

Основные проблемы, препятствующие повышению конкурентоспособности транспортных предприятий, заключаются в следующем:

- отсутствие научно обоснованной концепции, определяющей направления формирования эффективного организационно-экономического механизма создания благоприятной рыночной среды на рынке автотранспортных услуг, с учетом отраслевой специфики;
- недостаточный уровень разработки методов и моделей, отражающих процессы конкуренции на этом рынке, в целях исследования и управления этими процессами;
- несовершенство методов оценки конкурентоспособности транспортных логистических операторов;
- несовершенство системы управления процессами обеспечения, удержания и наращивания конкурентного преимущества в деятельности автотранспортных предприятий;

- ослабление производственно-экономического потенциала в силу несовершенства механизма воспроизводства основных средств, ограничивающего возможности обновления и модернизации материально-технической базы автотранспортных предприятий, прежде всего активной части основных средств – подвижного состава [3].

Такой вывод обусловлен ключевым значением эффективного использования ресурсного фактора как непосредственно для процесса транспортного производства так и для процессов управления им, формирования эффективной политики стимулирования развития транспорта на республиканском и региональном уровнях.

При отборе показателей, по которым следует производить оценку конкурентоспособности автотранспортного предприятия, необходимо учитывать следующие критерии:

4) способность отражать существенные аспекты хозяйственной деятельности и финансового состояния предприятия;

5) наличие информации о хозяйственной деятельности предприятия, необходимой для расчета показателей;

6) возможность преобразования показателей в сопоставимый вид.

Механизм оценки конкурентоспособности предприятия включает в себя такие показатели, как уровень производственно-сбытовой и финансовой деятельности предприятия, уровень конкурентоспособности продукции (работ, услуг).

Уровень производственно-сбытовой деятельности характеризует:

- способность не потерять рынки сбыта;
- способность не допустить снижения объемов реализации продукции (работ, услуг).

При расчете принимают во внимание следующие блоки показателей:

5. реализация продукции в натуральном выражении и в сопоставимых ценах;
6. производство продукции в натуральном выражении и в сопоставимых ценах;
7. труд, включающий численность работников (производительность) и величину его оплаты, в сопоставимых ценах;

8. имущество, характеризующее состояние основных и оборотных средств.

Уровень финансовой деятельности характеризует:

- способность решать поставленные задачи при наличии определенных финансовых ресурсов;

- использование финансовых ресурсов на конкретном предприятии.

Для выявления уровня конкурентоспособности продукции (работ, услуг) определяется номенклатура параметров, участвующих в оценке.

При расчетах должны использоваться те же критерии, которыми оперирует потребитель при выборе товара - экономические и технические показатели.

В группу технических параметров, используемых при оценке конкурентоспособности, входят параметры назначения, эргономические, эстетические и нормативные параметры.

Первостепенное внимание при анализе необходимо уделять показателям финансовой деятельности (коэффициентам рентабельности и ликвидности), поскольку в силу своего действия критерии оказывают неоднородное влияние на уровень конкурентоспособности предприятия.

Второе место по степени влияния на уровень конкурентоспособности предприятия во второй группе показателей занимает коэффициент рентабельности собственного капитала. Пределы его изменения от 0 до 0,4. Чем выше данный показатель, тем больше уровень конкурентоспособности предприятия.

Наименьшую степень значимости имеет группа показателей конкурентоспособности продукции (работ, услуг).

Для повышения конкурентоспособности нужно не только оценить структуру и величину факторов каждого субъекта хозяйствования, но и выполнить анализ, вскрыть причины неудовлетворительной структуры. Далее необходимо, адекватно оценив внешнюю и внутреннюю среду предприятия, по отношению к сложившейся ситуации в экономике республики, используя прогнозы и информацию внешних пользователей, произвести управление этими факторами [1, с. 165].

Изучение конкурентоспособности должно вестись непрерывно и систематически, быть тесно связано с фазами жизненного цикла товаров (работ, услуг) и всего предприятия в целом, чтобы своевременно улавливать момент начала снижения показателя конкурентоспособности.

Анализ и оценка конкурентоспособности автотранспортного предприятия позволит выявить его сильные и слабые стороны перед конкурентами по выбранным направлениям деятельности. Это в дальнейшем послужит основой для принятия соответствующих управленческих решений и разработки перспективных направлений развития и поддержания своей конкурентоспособности (в случае сильных рыночных позиций) либо ее повышение (при слабых рыночных позициях).

ЛИТЕРАТУРА

1. Гриневич, М.Н., Устинович, В.А., Зеленковская, Н.В. Производственная стоимость и конкурентоспособность предприятия: Монография / М.Н. Гриневич, В.А. Устинович, Н.В. Зеленковская. – Могилев: Белорусско-Российский университет, 2004. – 207 с.
2. Пеньшин, Н.В. Конкурентоспособность услуг автомобильного транспорта в условиях посткризисной модернизации экономики России / Н.В. Пеньшин. – Тамбов: Изд-во Тамб. гос.техн. ун-та, 2010. – 156 с.
3. Чепаченко, Н.В, Бартенев, М.А. Проблемные вопросы совершенствования управления конкурентоспособностью строительных организаций / Н.В. Чепаченко, М.А. Бартенев // Экономическое возрождение России.– 2012. – № 1 (31).– С. 178-184.