

изменение себестоимости одного приведенного гектара обусловлено влиянием только одного фактора – расходов организации. Однако в связи с большой номенклатурой выполняемых работ, имеющих разную трудоемкость, себестоимость может изменяться и под воздействием структурного фактора. Следует отметить, что в рамках действующей системы учета затрат информация о расходах по видам выполняемых работ не формируется, в результате чего становится проблемным проведение анализа эксплуатационных расходов в структурном разрезе по видам выполняемых работ и оценка влияния факторов на результативный показатель. Для решения данной проблемы необходимо учитывать расходы по видам выполняемых работ, на первоначальной стадии их образования, а для целей анализа составлять разработочные таблицы, в которых будут отражаться, например, такие данные как: вид выполняемых работ за текущий месяц, норма расхода материала и количество расходов, приходящихся на тот или иной вид работ.

Технологические особенности дистанции защитных лесонасаждений оказывают влияние на структуру расходов организации. Как показал проведенный анализ, основную часть расходов дистанции составляют расходы на оплату труда, что обусловлено спецификой выполняемых работ, так как практически все виды работ, связанные с обслуживанием лесозащитной полосы, выполняются работниками вручную или механизированным способом. Вторым по значимости элементом являются материальные затраты, поэтому дальнейший анализ должен быть направлен на оценку эффективности использования материальных ресурсов предприятия, контроль за соблюдением установленных норм расхода материалов, разработку мероприятий, приводящих к сокращению расходования материальных ресурсов дистанции.

Реализация данных мероприятий позволит детально провести анализ влияния факторов на результативный показатель и объективно установить, за счет каких факторов происходит изменение эксплуатационных расходов, выявить резервы снижения эксплуатационных расходов, а также увеличить эффективность управления дистанцией, что приведет к улучшению всех финансовых показателей.

Список цитированных источников

1. Гизатуллина, В.Г. Себестоимость железнодорожных перевозок: учеб. пособие / В.Г. Гизатуллина. – Гомель: БелГУТ, 2002. – 302 с.
2. Бухгалтерский учет на железнодорожном транспорте: учеб. пособие / В.Г. Гизатуллина [и др.]; под общ. ред. В.Г. Гизатуллиной, П.Я. Папковской; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель: БелГУТ, 2007. – 511 с.
3. Анализ хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте: учеб. пособие / В.Г. Гизатуллина [и др.]; под общ. ред. В.Г. Гизатуллиной, Д.А. Панкова; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель: БелГУТ, 2008. – 368 с.

УДК 658.5:656.0

Сазеев А.В.

Научный руководитель: к.э.н., доцент Липатова О.В.

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель, РБ

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ КОМПЛЕКСНОГО АНАЛИЗА ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ АВТОТРАНСПОРТА

В экономике с ее широко развитой сетью предприятий по производству и реализации разнообразных видов продукции, выполнению работ и оказанию услуг возрастающую роль играет транспортное обслуживание. Транспортная отрасль является важнейшей частью инфраструктуры, связующим звеном между производством и потреблением. Среди всех видов транспорта автомобильный занимает важнейшее место в структуре грузоперевозок в народном хозяйстве страны на протяжении последних лет, так как на его долю приходится значительный объем перевозимых грузов (до 50%). В значительной степени это объясняется тем, что он способен с наибольшей эффективностью по сравнению с другими обеспечить удовлетворение потребностей предприятий, организаций и учреждений в грузоперевозках. Его преимущество заключается прежде всего в том, что он единственный в мире способен обеспечить быструю и сохранную доставку грузов в прямом сообщении "от двери до двери" без дополнительных погрузочно-разгрузочных операций.

После развала СССР автотранспортная отрасль в Республике Беларусь столкнулась с рядом сложностей. В связи с разрывом народнохозяйственных связей, стремительным развитием инфляционных процессов, кризисом неплатежей автотранспортные предприятия не имели возможности приобретать новую технику в количестве, необходимом для качественного ее обновления. Это в свою очередь привело к значительному росту затрат автотранспортных предприятий. Но, несмотря на наметившуюся в последние годы позитивную тенденцию в их функционировании, автоперевозчики по-прежнему нуждаются в эффективном управлении, которое обеспечивало бы их конкурентоспособность и развитие.

Общеизвестно, что любая управленческая функция обязательно интегрирована с функцией анализа. Комплексный экономический анализ предполагает изучение всех сторон производственно-хозяйственной деятельности организации, а также обеспечивает информационную прозрачность

процедур управления на всех его уровнях. Этот вид анализа имеет определённую методику, но в различных отраслях она трансформируется в соответствии с их особенностями, чтобы отвечать поставленным целям. Автотранспортная отрасль также имеет свои характерные черты.

Грузовые автоперевозки характеризуются значительной фондоёмкостью. Поэтому при оценке основных показателей эффективности использования основных средств особое внимание необходимо уделять показателям их движения и структуры. Причём большое значение имеет анализ активной части основных производственных фондов (транспортных средств), так как они непосредственно используются в процессе перевозки. Вместе с тем недостаточное количество пассивной части основных фондов негативно сказывается на эффективности использования автомобилей и прежде всего на их техническом состоянии и обслуживании. Поэтому необходимо стремиться к созданию оптимального соотношения между пассивной (стационарной) материально-технической базой предприятия и активной ее частью (подвижным составом), т.е. к оптимальному значению коэффициента технической оснащённости, который показывает, сколько пассивной части (ремонтной и обслуживающей базы) приходится на рубль транспортных средств.

$$K_{т.о.} = \frac{ОПФ_{п.с.}}{ОПФ_{т.с.}}$$

где ОПФ_{осн} – стоимость пассивной части основных производственных фондов;

ОПФ_{тс} – стоимость транспортных средств.

Эффективность использования основных производственных фондов существенно зависит от их технического состояния и прежде всего от технического состояния транспортных средств, уровня организации технического обслуживания и ремонта, степени обновления и списания основных фондов и ряда других факторов.

Для повышения эффективности использования основных фондов необходимо повышение фондоотдачи и снижение фондоёмкости перевозок. От показателя фондоотдачи в значительной степени зависит объем транспортной работы, выполняемой предприятием. Для целей анализа следует выделить показатели эффективности использования активной части основных средств. В процессе исследования должна быть изучена их динамика и установлены причины произошедших изменений. Для изучения влияния эффективности использования активной части основных производственных фондов, а также их удельного веса в общей стоимости средств труда на грузооборот следует использовать следующую факторную модель:

$$\sum PI = ОПФ_{ср} \cdot Уд_{акт} \cdot ФО_{акт},$$

где $\sum PI$ – грузооборот;

ОПФ_{ср} – среднегодовая стоимость основных производственных фондов;

Уд_{акт} – удельный вес активной части основных производственных фондов;

ФО_{акт} – фондоотдача активной части основных производственных фондов.

При анализе и оценке эффективности использования оборотных средств, учитывая, что топливо и запасные части являются существенной статьёй затрат на осуществление автотранспортных перевозок, целесообразно провести более глубокий анализ по выделенным позициям, что в перспективе даст большую почву для выявления резервов снижения себестоимости оказываемых услуг. В частности, на автотранспортных предприятиях при анализе эффективности использования материальных ресурсов следует в первую очередь обратить внимание на прямые материальные затраты. То есть определяющими показателями эффективности использования материальных ресурсов будут являться топливоёмкость, материалоёмкость по прямым материальным затратам и коэффициент соотношения всех материальных затрат к прямым. Положительной в данном случае будет считаться тенденция к их уменьшению, то есть снижение расхода топлива и горюче-смазочных материалов (прямых материальных затрат) на каждый тонно-километр грузооборота и увеличение их доли в общей сумме расходов на материальные ресурсы. Данный аспект очень актуален в современных условиях постоянного удорожания энергетических ресурсов.

Как показывает практика функционирования грузовых автотранспортных предприятий, особого внимания требует организация трудового процесса и использование трудовых ресурсов. Это значит, что анализ по основным параметрам данного аспекта должен быть проведён наиболее тщательно, так как именно здесь чаще всего кроется значительная часть резервов по снижению затрат на перевозки и обслуживание подвижного состава. В частности, при анализе основного показателя эффективности использования трудовых ресурсов на автотранспортном предприятии – производительности труда – следует особое внимание обратить на активную часть рабочей силы. На автотранспортном предприятии таковой являются водители. Поэтому факторный анализ производительности труда следует проводить по следующей факторной модели:

$$ПТ = УД_{вод} \cdot Д \cdot ДВ_{вод},$$

где ПТ – производительность труда;

УД_{вод} – удельный вес водителей в общей численности работников предприятия;

Д – среднее количество дней, отработанных каждым водителем;

ДВ_{вод} – дневная выработка одного водителя в среднем.

Кроме того, в процессе анализа с учётом специфики и условий функционирования того или иного

предприятия могут быть введены новые показатели, характеризующие его деятельность в разрезе двух или более сторон. В качестве таких показателей, к примеру, могли бы служить:

✓ отношение темпа роста амортизации основных средств к темпу роста расхода топлива, который позволяет оценить, насколько эффективны вложения денежных ресурсов на покупку новых автомобилей или на модернизацию имеющегося подвижного состава. Так, позитивным можно считать тенденцию, когда темпы роста расходов на топливо ниже темпов роста расходов на амортизацию. Но при этом обязательно нужно не забывать о темпах роста грузооборота, которые должны быть больше аналогичного показателя по топливу;

✓ проверка условия: опережение темпов роста технической вооруженности и производительности труда по сравнению с темпами роста его фондовооруженности. Однако необходимо заметить, что рост технической вооруженности не находится в прямой пропорции с повышением производительности труда, так как на ее величину оказывают влияние улучшение технологии, организации труда и производства и другие факторы. Росту технической вооруженности способствуют техническое обновление оборудования (пополнение транспортных средств), списание старого и морально устаревшего оборудования (транспортных средств), механизация и автоматизация труда.

Таким образом, более углубленное исследование по обозначенным позициям позволит проанализировать хозяйственную деятельность автотранспортного предприятия в комплексе с учётом всех его особенностей и будет способствовать выявлению скрытых резервов функционирования.

Список цитированных источников

1. Завьялов, В.А. Организация работы автотранспорта Республики Беларусь / В.А. Завьялов // Автомобильный транспорт. – 2008. – № 1 – С. 8-11.
2. Савицкая, Г.В. Методика КАХД, краткий курс. – Москва: Инфра-М, 2003. – 303 с.
3. Чабатуль, В.В. Современные проблемы функционирования автомобильного транспорта в Республике Беларусь / В.В. Чабатуль // Веснік Беларускага дзяржаўнага эканамічнага ўніверсітэту. – 2004. – № 6. – С. 57-61.

УДК 656.7

Чумичкина О.В.

Научный руководитель: к.э.н., доцент Липатова О.В.

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель, РБ

АНАЛИЗ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ УСЛУГ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

В условиях современной рыночной экономики актуализировались вопросы конкурентоспособности отдельных предприятий и предоставляемых ими услуг. Становятся популярными неценовые методы конкуренции, основанные на таких конкурентных преимуществах, как качество, расширенный ассортимент, предложение новых видов и комплексов деловых услуг, ускорение реакции на запросы и поведение потребителей, совершенствование системы управления, создание соответствующего имиджа.

Важнейшим условием эффективного функционирования производителя является его способность маневрировать среди возрастающих потребностей потребителей и уровнем конкурентоспособности сложившегося на рынке как самого товаропроизводителя, так и отдельных видов предоставляемых ими услуг. В итоге каждый хозяйствующий субъект вырабатывает собственную модель устойчивости в конкурентной среде, которая является одним из важнейших элементов маркетинговой политики предприятия.

Таким образом, актуальным является поиск совершенной методики оценки конкурентоспособности, которая максимально точно показывает действительное местоположение предоставляемой услуги в конкурентной среде.

Услуга, не имея вещественной формы, является специфическим товаром, который может производиться, передаваться и потребляться одновременно. В процессе её выполнения не создается новый материально-вещественный продукт, но изменяется качество имеющегося продукта либо изменяется его местоположение. В связи с этим возникает проблема оценки конкурентоспособности услуг.

В современных условиях понятие конкурентоспособности принимает особое значение, так как в условиях спада экономики выживает только сильнейший производитель, конкуренция становится особо жестокой, следовательно, конкурентоспособность является важным показателем способности предприятия выжить в рыночных условиях.

Конкурентоспособностью услуги является её характеристика, отражающая отличие от услуги конкурента как по степени соответствия конкретной потребности, так и по затратам на ее удовлетворение.

В ходе исследования были рассмотрены следующие наиболее распространенные методики определения конкурентоспособности продукции.

1. *Методика для оценки конкурентоспособности, с учетом весомости факторов*, в процессе использования которой создается экспертная группа из высококвалифицированных специалистов численностью не менее 5 человек (один из руководителей или главный менеджер, конструктор, маркетолог, технолог, экономист). Система баллов наглядно показывает, что каждому фактору конкурентоспособности эксперт может присвоить от 1 до 5 баллов. Весомость факторов равна от 4 (качество