

полнение составляет 0,24% ВВП или 137 млн. долл, а в 2009 году прогноз равен 0,11% ВВП или приблизительно 80 млн. долл, несмотря на утвержденный перечень объектов госсобственности, подлежащих приватизации в 2008-2010 гг. Очевидно, к внешнему заимствованию можно не прибегать, если провести приватизацию. Особенно в ситуации, когда внешний долг Беларуси превысил 14 млрд. долл.

Все намерения и рекомендации, направленные на создание благоприятного делового климата в нашей стране, безусловно, имеют положительный эффект. Однако главной причиной отсутствия иностранных инвестиций является неуверенность субъектов в том, что государство не будет вмешиваться в их хозяйственную деятельность. Приобретая объект госсобственности, инвестируя средства в его развитие, собственник не является владельцем земельного участка, на котором расположен его объект. В этом случае государство может влиять на инвестора самым непосредственным образом, начиная от земельного налога и заканчивая требованием свернуть бизнес из-за намерения построить на этом участке объект социальной инфраструктуры. Расходы от реализации земельных участков в 2008 году утверждены на уровне 0,01% ВВП или приблизительно 5,3 млн. долл., а в 2009 году – 0,02% ВВП или приблизительно 14,5 млн. долл.

Развитие института частной собственности является первоочередной задачей, которую необходимо решать правительству. Этот институт является фундаментом благоприятного развития экономики страны. Частная собственность способствует развитию чувства собственной идентичности и повышению уровня самоуважения человека, которые выражаются в постановке перед самим собой желаний и потребностей, в выборе путей их достижения и наслаждении достигнутыми результатами. Проецируя это на вопрос о собственности, то уверенность индивида в том, что его права четко определены и непоколебимы, повышает его мотивацию и расширяет поле возможностей самореализации. Кроме того, если человек рисковал, инвестируя, то только он вправе распорядиться полученной прибылью, т.к. она является только его заслугой. Разве должен собственник большую половину своей прибыли отдавать государству, которое действует под эгидой обеспечения «социальной справедливости».

Таким образом, для развития инвестиционной деятельности, в первую очередь, необходимо снизить долю госсобственности и обеспечить приватизацию вместе с земельным участком, на котором находится объект. Важным является обеспечение равенства двух форм собственности, государственной и частной, на законодательном уровне. Принцип верховенства закона является определяющим в уважении прав собственника. Устранение вмешательства государства в хозяйственную деятельность предприятий будет способствовать развитию конкуренции среди участников рынка. Только в этом случае инвестор будет уверен, что его деньги будут работать в нашей стране, и государство никогда не вмешается в его бизнес, навязывая определенные требования. Напротив, государство защитит собственника в случае неправомерного посягательства на его имущество. Тогда в Беларуси произойдет замена устаревшего оборудования, внедрение передовых технологий, производство высококачественной продукции и расширение рынков сбыта.

УДК 657

Протасевич М.Г.

Научный руководитель: ст. преподаватель Короткова Г.А.

УО «Белорусский национальный технический университет» г. Минск

УПРАВЛЕНИЕ ЗАТРАТАМИ НА ОКАЗАНИЕ УСЛУГ НА АВТОТРАНСПОРТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ

В настоящее время в ситуации возросшей конкуренции на рынке оказания услуг, перед автотранспортными предприятиями ставится задача по изысканию путей снижения себестоимости услуг как одного из основных факторов, влияющего на конечные результаты финансово-хозяйственной деятельности. Применяемые в современных условиях приемы и методы учета и калькулирования себестоимости услуг на автотранспортных предприятиях не имеют единой системы, это вызвано использова-

нием различных отраслевых методических рекомендаций по формированию себестоимости, разнородностью состава затрат, что сказывается на релевантности получения различной информации о себестоимости перевозочных услуг. Данные о затратах транспортных предприятий, содержащихся в учетно-аналитических регистрах, не могут быть сопоставимы между собой, что приводит к затруднению проведения экономического анализа и, соответственно, влияет на эффективность принятых управленческих решений.

В рыночной экономике важнейшим условием функционирования и развития автотранспортного предприятия является осуществление конкурентоспособных транспортных услуг. Конкурентоспособность услуг достигается путём сочетания качества и цены. Понятно, что чем выше качество и ниже цена, тем выше вероятность реализации услуги. Однако это сочетание носит противоречивый характер. Противоречие заключается в том, что высокое качество услуг наряду с повышением конкурентоспособности, ростом объёма перевозок и увеличением доли рынка предприятия ведёт к увеличению затрат, а следовательно, к повышению цены или снижению рентабельности услуг. И то и другое крайне нежелательно: повышение цены снижает объём перевозок и долю рынка предприятия, а падение рентабельности пагубно сказывается на экономической заинтересованности предприятия в оказании услуг. Каждое предприятие в рыночных условиях работы вынуждено так или иначе разрешать это противоречие.

При рассмотрении затрат автотранспортного предприятия стоит отметить, что транспорт занимает особое место в экономике страны. С отраслевых позиций управление затратами на автотранспортном предприятии влияет на уровень его конкурентоспособности за счет возможности использования более гибкой тарифной политики на основе снижения себестоимости единицы транспортных услуг. Вместе с тем, транспорт через транспортную составляющую себестоимости продукции предприятий других отраслей экономики опосредованно влияет на эффективность их деятельности. Именно с этих позиций можно говорить о выходящем за пределы транспортной отрасли значении эффективного управления затратами на автотранспортном предприятии. Одновременно необходимо отметить, что динамика себестоимости единицы транспортных услуг на автомобильном транспорте свидетельствует, что эти затраты в последние годы устойчиво возрастают.

Эффективное управление затратами при оказании транспортных услуг положительно влияет на деятельность предприятий, работающих в других отраслях. Другими словами, транспортная составляющая занимает значительное место в себестоимости товаров, производящихся в других отраслях экономики, что особенно характерно для предприятий, базирующих производство далеко от рынков сбыта производимой продукции и находящихся далеко от поставщиков материальных ресурсов.

Несмотря на то, что для потенциального потребителя транспортных услуг желательно сохранение тенденции снижения транспортных затрат на единицу производимой продукции, для автотранспортных предприятий естественным является стремление увеличить объемы перевозок и улучшить свои финансовые результаты. Таким образом, можно предположить существование конфликта целей автотранспортного предприятия и целей обслуживаемых им предприятий. Однако одновременно следует отметить, что как снижение транспортных затрат на единицу производимой продукции в предприятиях других отраслей, так и улучшение финансовых результатов автотранспортного предприятия непосредственно зависят от управления затратами на данных предприятиях. Таким образом, не существует противоречивости в процессе управления затратами, рассматриваемого с позиций потребителей и производителей транспортных услуг.

Для предприятий других отраслей транспортные затраты являются дополнительными затратами, связанными с продолжением процесса продвижения товара в сфере обращения. Они включают либо оплату услуг транспортных организаций, либо затраты на содержание собственного транспорта, на производство погрузо-разгрузочных работ, экспедирование грузов и т.п. Необходимо также отметить, что многие предприятия самостоятельно обеспечивают доставку персонала на место работы, что соответственно увеличивает транспортную составляющую в себестоимости производимой ими продукции. Большая доля транспортных затрат в предприятиях других отраслей связана с использованием автомобильного транспорта. В настоящее время в наиболее развитых странах 75-80% всего объема пассажирских и грузовых перевозок выполняется автомобильным транспортом.

Для автотранспортного предприятия попытки достичь позиции отраслевого лидера по низкостоимостному оказанию услуг влекут за собой необходимость избегать конфронтации с соперниками при наращивании объёма перевозок, вводить различные ноу-хау, добиваться определенной рыночной доли, контролировать и регулировать управленческие фиксированные издержки, сдерживать издержки такого типа, как реклама и сервис.

Стратегия автотранспортного предприятия может основываться на низких издержках по сравнению с конкурентами, однако сами по себе низкие издержки не могут быть самоцелью предприятия, поскольку могут принести вред оказываемым предприятием услугам через ослабление конкурентоспособности. Последнее может произойти ввиду утери качеств, которые ценит покупатель: имидж и представительность, быстрота доставки, надёжность и т.д.

Управление транспортными затратами является одним из главных элементов управления затратами на предприятии любой отрасли. Поскольку одной из задач этого управления является экономически обоснованный выбор перевозчика, то вероятность для грузового автотранспортного предприятия быть выбранным во многом зависит, в свою очередь, от реализуемой им политики затрат и тарифов.

Остановившись на проблемах управления затратами с точки зрения интересов автотранспортных предприятий, отметим два следующих обстоятельства:

1. Динамика роста затрат на единицу транспортных услуг является следствием недостаточно полного применения современных методов управления затратами. На многих автотранспортных предприятиях вместо грамотно обоснованного научного подхода к изучению проблемы управления затратами, просто повышают тарифы на свои услуги. Большинство автотранспортных предприятий ограничиваются далеко не полной реализацией функций управления затратами, таких как: управление, анализ, учет, контроль. Как правило, отечественные предприятия недостаточно исследуют факторы, влияющие на себестоимость предоставляемых ими услуг, и следовательно, не имеют возможности активного влияния на них. Таким образом, можно говорить о необходимости совершенствования существующих методов управления затратами в автотранспортных предприятиях.

2. Автотранспортным предприятиям для принятия решений по повышению конкурентоспособности необходимо оценивать затраты при производстве услуг и сопоставлять их со своими доходами. Подробную оценку деятельности предприятия по управлению затратами, возможно получить при расчете соответствующих экономических показателей. Использование комплексных или обобщенных показателей эффективности транспортного процесса с позиций оценки управления затратами вызвано стремлением более полно отразить результаты работы автотранспортного предприятия и определить направление совершенствования процесса управления затратами. В настоящее время в качестве таких показателей используются:

- общая себестоимость перевозок и себестоимость единицы транспортных услуг;
- прибыль автотранспортного предприятия (общая и расчетная);
- рентабельность производства транспортных услуг, рассчитанная как прибыль, отнесенная к затратам на производство транспортной продукции;
- приведенные затраты на выполнение перевозок, включающие кроме текущих затрат приведенные капитальные вложения.

Показатели эффективности работы автотранспортного предприятия в той или иной мере включают информацию либо о сумме затрат, либо о себестоимости единицы транспортных услуг. Это подтверждает значимость управленческих функций, направленных на снижение и структурную оптимизацию себестоимости.

Учитывая, что прибыль предприятия и рентабельность производства транспортных услуг являются важнейшими показателями эффективности производственно-финансовой деятельности предприятия, а также то что, величина этих показателей непосредственно зависит от величины себестоимости, можно говорить о ведущей роли управления затратами с позиций формирования финансовых результатов деятельности автотранспортного предприятия.

Литература

1. Лебедев В.Г., Дроздова Т.Г., Кустарев В.П. Управление затратами на предприятии.- СПб.: Издательский дом "Бизнеспресса", 2008г., 560 с.
2. Градов А.П. Экономическая стратегия фирмы.- СПб.: "Специальная литература", 1995г., 410 с.
3. Анисимов А.П. Экономика, планирование и анализ деятельности автотранспортных предприятий. – М.: Транспорт, 1998. 245 с.