

ЛИТЕРАТУРА

1. РУП «Институт льна» НАН Беларуси [Электронный ресурс]. – Режим доступа: institut-lna.by. – Дата доступа: 28.03.2019.
2. Технология возделывания льна-долгунца [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://agrosbornik.ru>. – Дата доступа: 01.04.2020.
3. Шумкова, Л. В. Государственная поддержка льноводства необходима / Л. В. Шумкова // Проблемы региональной экономики. – 2009. – № 1–2. – С. 285–294.

УДК 658.7:658.8

О ПОДХОДАХ К ОЦЕНКЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В АГРОПРОМЫШЛЕННОМ КОМПЛЕКСЕ

Стасевич И. П., ст. преподаватель

*УО «Белорусский государственный университет пищевых
и химических технологий»,
Могилев, Республика Беларусь*

Ключевые слова: транспорт, услуга, конкурентоспособность, методика.

Аннотация. Рассмотрены основные методики оценки конкурентоспособности услуг автомобильного транспорта. Раскрыты специфические особенности автотранспортной деятельности в агропромышленном комплексе.

ON APPROACHES TO THE ASSESSMENT OF ROAD TRANSPORT SERVICES COMPETITIVENESS IN THE AGRO-INDUSTRIAL COMPLEX

Stasevich I. P., Senior Lecturer

*Belarusian State University of Food and Chemical Technologies,
Mogilev, Republic of Belarus*

Keywords: transport, service, competitiveness, methodology.

Summary. The main methods of the assessment of road transport services competitiveness is considered. The specific features of motor transport activity in the agro-industrial complex are revealed.

Введение. Перерабатывающая отрасль является одной из основных в экономике нашей страны. По оперативным данным Национального

статистического комитета Республики Беларусь [3], объем производства обрабатывающей промышленности за 2020 год составил 102805,2 млн. руб., в том числе 30741 млн. руб. – производство продуктов питания, напитков и табачных изделий (29,9 %).

В настоящее время большинство перерабатывающих организаций не имеют других подъездных путей, кроме автомобильных.

Автомобильный транспорт является основной составляющей агропромышленного комплекса нашей страны, так как он универсален, мобилен и способен объединить в единую сеть все остальные виды транспорта. При этом от конкурентоспособности предоставляемых автотранспортных услуг напрямую зависит себестоимость готовой продукции, производительность труда и конкурентоспособность самих перерабатывающих организаций, в том числе за пределами нашей страны.

Основная часть. Своевременное транспортное обслуживание перерабатывающих организаций на стадиях закупки сырья и сбыта готовой продукции является неотъемлемым элементом их хозяйственной деятельности. Необходимо учитывать, что колебание спроса и сроки годности продукции оказывают существенное влияние на способ транспортировки и выбор вида транспортного средства.

За 2020 год удельный вес отдельных видов транспорта в грузообороте (млн. т · км) Беларуси составил: трубопроводный – 42,1 %, железнодорожный – 34,4 %, автомобильный – 23,4 %, воздушный – 0,1 %. При этом в объеме перевозок грузов (тыс. т) доля автомобильного транспорта составила 40,1 %, железнодорожного – 31,3 %, а трубопроводного – 27,9 % [1].

Таким образом, наибольший удельный вес в перевозках грузов принадлежит автотранспортным организациям (как ведомственным, так и частным) и конкурентоспособность их услуг напрямую влияет на конкурентоспособность перерабатывающих организаций.

Определение конкурентоспособности услуг автомобильного транспорта позволяет автотранспортным организациям изучать рынок, определять направления деятельности, разрабатывать мероприятия по повышению конкурентоспособности, устанавливать тарифы.

По мнению Н. В. Пеньшина [4], который выделяет определенные виды конкуренции услуг автомобильного транспорта, наибольший интерес представляет собой *ожидаемая конкуренция*, которая начинается уже на стадии разработки или освоения новых видов автотранспортных услуг. *Прямая конкуренция* возникает в случае конкурентных

отношений без посредников. *Функциональная конкуренция* характеризуется тем, что услуги по перемещению грузов предоставляют хозяйствующие субъекты, являющиеся функциональными конкурентами. *Видовая конкуренция* является следствием того, что услуги по перемещению грузов имеют различия по определенным техническим параметрам. *Ценовая конкуренция* предполагает предоставление автотранспортных услуг по более низким ценам, чем конкуренты. *Неценовая конкуренция* предусматривает не цену, а качество автотранспортных услуг, транспортно-экспедиционного обслуживания, предоставление потребителю большого объема услуг и т. д. *Недобросовестная конкуренция* сопровождается нарушениями норм и правил конкуренции на рынке автотранспортных услуг от дезинформации потребителей до ложных сведений. Недобросовестная конкуренция нередко запрещается отдельными законодательными и правовыми актами.

Показатели, которые используются для оценки конкурентоспособности автотранспортных услуг, должны отражать эффективность использования материальных, трудовых, финансовых, информационных ресурсов и функциональных аспектов деятельности организации. Они должны быть информативными, количественными, простыми в исчислении, полезными для руководства, обозримыми, интерпретируемыми, быть постоянными в течение длительного периода.

В настоящее время для оценки конкурентоспособности услуг используются дифференцированный и комплексный методы [6].

Дифференцированный метод основан на использовании единичных показателей. С его помощью определяют, достигнут ли уровень конкурентоспособности в целом, по каким признакам не достигнут и по каким из них имеется наибольшее отклонение.

Комплексный метод позволяет на основе единичных, групповых и интегральных показателей получить обобщенную оценку уровня конкурентоспособности услуг в целом и за счет каждого фактора. В настоящее время имеются следующие разновидности комплексного метода: аналитические (модель Розенберга и идеальной точки, на основе объема продаж, интегрального показателя) и графические (матрицы БКГ, М.Портера; модели привлекательности рынка, многоугольника конкурентоспособности).

Для оценки конкурентоспособности автотранспортных услуг в основном используется разновидность комплексного метода: расчет интегрального показателя. Определяются основные факторы формирования конкурентоспособности и их порядковая рейтинговая оценка по

совокупности сравниваемых объектов. Сумма рейтинговых оценок по всем факторам определяет общий рейтинг, а следовательно, уровень конкурентоспособности услуг. Недостатки метода: субъективизм в обосновании факторов и их рейтинговых оценок, отсутствие учета значимости признаков услуги. Выходом может стать использование более систематизированного перечня факторов конкурентоспособности автотранспортных услуг.

В современных условиях конкурентоспособность услуг оценивают определяя ее уровень на основе комплексных показателей «качество» и «цена». Однако при использовании этой методики явно не представлены такие факторы конкурентоспособности автотранспортных услуг, как материальное окружение, персонал, процесс, распределение и коммуникации.

Кроме того, существует ряд методов, которые не относятся к какой-либо из вышеуказанных групп. Это такие известные методы оценки конкурентоспособности, как SWOT-анализ, PEST-анализ, методика оценки конкурентоспособности фирмы Ж. Ж. Ламбена и др. [2].

SWOT-анализ (англ. *swot analysis*) – один из самых эффективных инструментов в стратегическом менеджменте. Сущность SWOT-анализа заключается в анализе внутренних и внешних факторов организации, оценке рисков и конкурентоспособности услуги в отрасли.

SWOT – аббревиатура четырех факторов оценки организации:

1. S (Strengths) – сильные стороны, устойчивые конкурентные преимущества.
2. W (Weaknesses) – слабые стороны, снижающие конкурентоспособность и замедляющие рост хозяйственной деятельности.
3. O (Opportunities) – возможности развития.
4. T (Threats) – угрозы, тенденции, отрицательно влияющие на хозяйственную деятельность.

Матрица SWOT-анализа создается путем деления столбцов на внутренние и внешние факторы организации. Сильные (S) и слабые (W) стороны оценивают состояние внутренней среды и включают факторы, на которые объект анализа способен повлиять. Возможности (O) и угрозы (T) – характеристики внешней среды (не контролируются объектом).

Выявленные факторы включаются в SWOT-матрицу в соответствующие поля и ранжируются по значимости [5].

Методика PEST-анализа часто используется для оценки ключевых рыночных тенденций отрасли, а результаты PEST-анализа можно ис-

пользовать для определения списка угроз и возможностей при составлении SWOT-анализа транспортной организации.

PEST-анализ является инструментом долгосрочного стратегического планирования и составляется на 3–5 лет вперед, с ежегодным обновлением данных. Традиционно PEST-анализ касается изучения исключительно макросреды, которая включает в себя достаточно большое количество факторов, поэтому из общего их числа принято рассматривать только четыре узловых направления, которые оказывают наиболее существенное влияние на деятельность организации:

– политические факторы (P) – какие возможности и угрозы для хозяйственной деятельности создает динамика политической ситуации; каковы главные тенденции, которые могут повлиять на деятельность организации;

– состояние экономики (E) – каковы наиболее существенные ожидаемые события в экономике и как влияет экономическая ситуация на перспективы хозяйственной деятельности организации;

– социально-культурные особенности (S) – особенности социального, демографического, культурного свойства, которые должны учитываться в работе;

– научно-техническая среда (T) – в какой степени хозяйственная деятельность зависит от нововведений и изменений; насколько динамичны темпы научно-технического прогресса в отрасли; какова доля функции НИОКР в деятельности организации.

PEST-анализ можно проводить как на качественном, так и на количественном уровне [2].

Следует отметить, что ни один метод оценки конкурентоспособности автотранспортных услуг не является универсальным. При проведении данной оценки необходимо использование комплекса методов.

Заключение. Таким образом, конкуренция на рынке автотранспортных услуг способствует предоставлению конкурентоспособных услуг. Конкурентоспособность определяется качественными и стоимостными значениями предоставляемых автотранспортных услуг, которые всесторонне оцениваются потребителями по значимости, удовлетворенности, расходам.

ЛИТЕРАТУРА

1. Грузовые перевозки по видам транспорта за январь – декабрь 2020 г. [Электронный ресурс] / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь. – Режим доступа: <https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/transport/>. – Дата доступа: 25.01.2021.

2. Методы оценки конкурентоспособности предприятия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://vuzru.ru/metody-otsenki-konkurentosposobnosti-predpriyatiya/>. – Дата доступа: 20.01.2021.

3. Объем промышленного производства по видам экономической деятельности (ОКЭД) в 2020 г. / [Электронный ресурс] / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь. – Режим доступа: https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/realny-sector-ekonomiki/promyshlennost/operativnaya-informatsiya_12/. – Дата доступа: 18.01.2021.

4. 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.

5. Чек-лист: проведение SWOT-анализа [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://gusarov-group.by/chek-list-provedenie-swot-analiza/>. – Дата доступа: 20.01.2021.

6. Шинкаренко, В. Г. Оценка и анализ конкурентоспособности автотранспортных услуг [Электронный ресурс] / В. Г. Шинкаренко // Экономика транспортного комплекса. – 2013. – Вып. 21. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/otsenka-i-analiz-konkurentosposobnosti-avtotransportnyh-uslug/viewer>. – Дата доступа: 20.01.2021.

УДК 519.86:664.6(476.4)

**МОДЕЛЬНАЯ ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ
ОАО «МОГИЛЕВХЛЕБОПРОДУКТ» – УПРАВЛЯЮЩАЯ
КОМПАНИЯ ХОЛДИНГА «МОГИЛЕВХЛЕБОПРОДУКТ»**

Суценья О. А., ассистент

*УО «Белорусская государственная сельскохозяйственная академия»,
Горки, Республика Беларусь*

Ключевые слова: инновация, рынок комбикормов, эффективность функционирования, экономико-математическое моделирование.

Аннотация. Современный рынок комбикормов представляет собой сложную экономическую систему, в которой внутренняя и внешняя среда постоянно изменяется. В результате возникает необходимость варьировать формы, методы и систему управления, применяя современные компьютерные технологии.

**MODEL DEVELOPMENT PROGRAM
OF OJSC «MOGILEVHLEBOPRODUCT»
IS A MANAGING COMPANY OF «MOGILEVHLEBOPRODUCT»
HOLDING COMPANY**

Sushchenia O. A., Assistant

*Belarusian State Agricultural Academy,
Gorki, Republic of Belarus*