

Таким образом, вопрос о наиболее совершенном методе оценки эффективности остается открытым.

Литература

1. Дашков, В. Методология формирования комплексов машин для заготовки кормов / В. Дашков, И. Пиуновский, Е. Родов [и др.] // *Агрэкономика*, № 5. / — 2005. — С. 39–45.
2. Колеснева, Е. П. Сопоставление методик оценки конкурентоспособности товара / Е. П. Колеснева // *LOCAL DEVELOPMENT – USE OF EU AND REGIONAL TOOLS. T. II. SSZCZECIN* / — 2005. — С. 463–468.
3. Пронин В. М. Новые критерии оценки эффективности работы зерноуборочных комбайнов / В. М. Пронин, В. А. Прокопенко // *МТС*. — 2004. — № 3 — С. 8–17.
4. Совершенствование маркетинговой деятельности предприятия [Текст] : методические указания / сост. Н. Ф. Воробьева. — Горки : БГСХА. — 2004. — 32 с.

ПРОБЛЕМЫ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВТОТРАНСПОРТА В АГРОПРОМЫШЛЕННОМ КОМПЛЕКСЕ

Зеленовский А.А.,

к.э.н., доцент,

Белорусский государственный аграрный технический университет, г. Минск,

Чабатуль В.В.,

к.э.н., в.н.с., Институт аграрной экономики НАН Беларуси

Грузовой автомобильный транспорт, участвуя практически во всех технологических операциях производства сельскохозяйственной продукции, оказывает непосредственное влияние на качество работы аграрного сектора экономики. Поэтому важным направлением научных исследований в настоящее время является выявление резервов повышения эффективности использования автопарка в агропромышленном комплексе Республики Беларусь и выработка системы практических мер по их реализации.

Эффективность использования автомобильного транспорта характеризуется системой технико-эксплуатационных и экономических показателей. Техничко-эксплуатационные показатели учитывают условия перевозок, время работы автомобиля, степень и интенсивность его использования и включают в себя среднее количество дней, отработанных одной машиной за год, среднюю продолжительность рабочего дня, коэффициенты использования машин в работе, технической готовности, использования рабочего времени, пробега, грузоподъемности, среднюю скорость движения (техническую и эксплуатационную), среднюю дальность перевозок, среднюю выработку в расчете на одну машину (годовую, дневную, часовую) и некоторые другие.

Одним из важнейших технико-эксплуатационных показателей использования грузового автотранспорта является объем грузооборота. Грузооборот автопарка формируется подвижным составом различных марок и разной грузоподъемности. В табл. 1 приведена структура парка грузовых автомобилей сельскохозяйственных организаций и предприятий АПК в зависимости от грузоподъемности техники. Как показал анализ, наибольший удельный вес в структуре автопарка предприятий агропромышленного комплекса в целом занимают грузовые автомобили среднего класса грузоподъемности, к которым относятся машины класса ЗИЛ, ГАЗ. Большая часть подвижного состава грузоподъемностью свыше 7 т — 4952 машины из 7176, или 69 % (по данным на конец 2004 г.) — сконцентрирована в обслуживающих и перерабатывающих предприятиях АПК.

Исследованиями установлено, что техническое состояние грузового автотранспорта на предприятиях АПК ухудшается. Как видно из табл. 2, из 44827 автомашин, имевшихся в нали-

Таблица 1. Структура парка грузовых автомобилей по их грузоподъемности в сельскохозяйственных организациях и на предприятиях АПК Беларуси в 2000–2004 гг.

Показатели	Сельскохозяйственные организации				Предприятия АПК			
	2003 г.		2004 г.		2003 г.		2004 г.	
	к-во, ед.	% к итогу	к-во, ед.	% к итогу	к-во, ед.	% к итогу	к-во, ед.	% к итогу
Группировка грузовых автомобилей по грузоподъемности, кг								
до 999	{1840	6,85	684	3,10	{2342	10,15	1526	6,71
1000-1499			912	4,13			965	4,24
1500-2999	{18940	70,50	3011	13,64	{12615	54,66	2378	10,46
3000-4999			12265	55,54			9814	43,15
5000-6999	3612	13,44	2986	13,52	3165	13,71	3110	13,67
7000-9999	1704	6,34	1567	7,10	3176	13,76	3142	13,81
10000-14999	607	2,26	526	2,38	1324	5,74	1315	5,78
15000 и более	164	0,61	131	0,59	457	1,98	495	2,18
Всего	26867	100	22082	100	23079	100	22745	100

Примечание: по данным Министерства статистики и анализа Республики Беларусь

Таблица 2. Техническое состояние грузового автомобильного транспорта на предприятиях и в организациях АПК Беларуси в 2001–2005 гг.

Показатели	На 01.01.2001 г.		На 01.01.2003 г.		На 01.01.2005 г.	
	сельхозорганизации	предприятия АПК	сельхозорганизации	предприятия АПК	сельхозорганизации	предприятия АПК
Списочное число грузовых автомобилей, шт.	40282	20587	33423	17445	22082	22745
в т.ч. технически исправных	27502	16442	21546	13586	14727	17684
Технически исправные в % к наличию	68,3	79,9	64,5	77,9	66,7	77,7
Процент износа грузовых автомобилей	76,3	73,7	78,8	74,8	83,9	80,7
Количество грузовых машин, находящихся в эксплуатации, шт.:						
до 3 лет	1739	889	501	825	521	1163
от 3 до 5 лет	1640	838	684	727	433	836
от 5 до 8 лет	4039	2064	1638	1258	759	1192
от 8 до 10 лет	9026	4613	4298	2142	1397	1409
от 10 до 13 лет	12660	6470	10140	5418	4389	4238
свыше 13 лет	11178	5713	16162	7075	14583	13907
Средний срок эксплуатации одного грузового автомобиля, лет	10,7	10,3	12,3	11,5	13,1	12,5

Примечание: по данным Министерства статистики и анализа Республики Беларусь

чи на начало 2005 г., технически исправными являлись 32411, или 72,3 %; износ наличной техники составил 82,3%; средний срок эксплуатации одного грузового автомобиля равен 12,8 года. В течение 1998–2004 гг. на предприятиях АПК списана 37131 автомашина, что в 2,7 раза превысило их поступление. Вследствие развития указанных тенденций увеличиваются расходы на текущие ремонты и техническое обслуживание грузовых машин до 25–30% в структуре затрат на эксплуатацию автопарка.

С целью повышения эффективности использования грузового автомобильного транспорта в агропромышленном комплексе, снижения расходов сельскохозяйственных организаций на содержание и эксплуатацию автопарка, обеспечения реальных возможностей его обновления и укрепления на этой основе материально-технической базы АПК предлагается рационально распределять грузопотоки между автотранспортными подразделениями предприятий агропромышленного комплекса на основе сравнительной оценки эффективности грузоперевозок автопарком сельскохозяйственных и обслуживающих их организаций.

ВЛИЯНИЕ СТРАТЕГИИ ПОЗИЦИОННОГО ПОВЕДЕНИЯ ФИРМЫ НА УСТОЙЧИВОСТЬ ЕЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ

Зеньков В.С.,

к.т.н., Белорусский государственный экономический университет,

Рыжанков М.Ф.,

к.э.н., Белорусский государственный аграрный технический университет, г. Минск

Снижение издержек и степени риска в конкурентной борьбе направлено на достижение конкурентного преимущества, как в тактическом, так и в стратегическом плане. Успешное функционирование фирмы в условиях риска и неопределенности обеспечивается позиционно-деятельным и организационным поведением фирмы. Это отражается в юридическом оформлении организации или выбором соответствующей структуры управления, либо конкурентными стратегиями. Исходя из этого, представляется интересным исследование возможностей не только достижения целей, но и повышение стабильности функционирования. Устойчивость позиционирования относительно поставленной цели, функционально зависит от особенностей управления и может быть количественно измерена. От эффективности управления зависит устойчивость объема продаж, приверженность потребителя торговой марке, особый вид конкурентного взаимодействия между субъектами рынка. Управление системой маркетинга, связанное с достижением поставленной цели, также может быть описано соотношениями между управляемыми и неуправляемыми параметрами маркетинговой среды и параметрами, характеризующими цель позиционирования. Важнейшей характеристикой позиционного поведения фирмы является ее взаимодействие с внешней средой, объективным свойством которой является неопределенность. Риск и неопределенность ситуации обусловлены как правило организационно-техническими и социально-экономическими аспектами. Проблемы и затруднения, испытываемые фирмой в связи с организационной структурой, связаны с неправильным распределением прав и ответственности. Оба эти аспекта взаимодействуют довольно тесно и увеличивают управленческий риск, поскольку значительно повышают инвариантность толкований событий, предъявляя к организационному поведению фирмы дополнительные требования по оптимизации структуры управления. Чтобы снизить для себя уровень риска и неопределенности последствий принимаемых решений фирма обязана воздействовать на рыночную ситуацию, с целью усиления неопределенности ее состояния, при ее оценке конкурентом.