

Проведенные исследования позволили выделить основные направления оценки функционирования транспортно-экспедиционных компаний, которые позволили бы оценить как объемные показатели работы, так и результативные показатели, показатели качества и эффективности функционирования. Таким образом, основными направлениями проведения анализа деятельности транспортно-экспедиционного предприятия являются: анализ объемных показателей транспортно-экспедиционной деятельности, доходов, транспортно-экспедиционных расходов, анализ качества оказываемых транспортно-экспедиционных услуг, уровня прибыли и рентабельности предприятия.

Анализ объемных показателей включает в себя оценку динамики и структуры перевозимых грузов; факторный анализ грузооборота по видам грузов; анализ показателей видов вагонов для перевозки грузов.

При оценке доходов от перевозок и расходов, возникающих в процессе оказания экспедиторских услуг анализируют общий объем доходов и текущих затрат, динамику средних доходных и расходных ставок по видам грузов.

Оценивая качество транспортно-экспедиционной деятельности, исследуется точность прибытия грузов, скорость их перемещения, доставка груза без повреждений, технический коэффициент тары вагона, коэффициент удельного объема вагона, коэффициент использования грузоподъемности, коэффициент вместимости. На этом же этапе определяется комплексный показатель конкурентоспособности.

Анализ изменения сроков доставки грузов наряду со стоимостью позволяет охарактеризовать выбранную систему доставки груза. Очевидно, что замедление доставки груза вызывает необходимость отвлечения дополнительных средств в качестве оборотных. Единовременный эффект от ускорения доставки груза, выражается освобождением оборотных средств, без учета потери в средней стоимости груза, пропорциональной времени.

На завершающем этапе анализа оценивается эффективность осуществления транспортно-экспедиционной деятельности на основе расчета рентабельности оказываемых транспортно-экспедиционных услуг, а также динамики средней стоимости доставки одной грузовой единицы; удельной стоимости перевозки одной грузовой единицы на единицу пути; уровня сервиса транспортной логистики как доли числа перевозок, выполненных точно в срок с обеспечением сохранности груза и выполнением требований к условиям его перевозки.

Таким образом, используя предложенную методику анализа эффективности деятельности транспортно-экспедиторской организации, можно определить основные направления совершенствования и разработки новых предложений для повышения эффективности ее функционирования.

УДК 339.5:62/69

## **АНАЛИЗ ИННОВАЦИОННОЙ АКТИВНОСТИ ОРГАНИЗАЦИЙ-ЭКСПОРТЕРОВ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

*А. А. ОРЕШЕНКОВ*

*Витебский государственный технологический университет, Республика Беларусь*

Экспорт инновационной продукции является одним из важных индикаторов состояния внешней торговли и ее вклада в развитие экономики страны. Инновационная активность организаций-экспортеров есть произведение двух сомножителей: экспортной квоты инновационной продукции по виду экономической деятельности (ВЭД) и удельного веса этого ВЭД в промышленном производстве. Общие тенденции можно охарактеризовать следующим образом.

Во-первых, инновационная активность организаций машиностроительного комплекса существенно увеличилась: производителей машин и оборудования с 0,82 % в 2009 г. до 1,79 % в 2011 г., производителей транспортных средств и оборудования за тот же период с 0,75 до 1,95 %. Производство нефтепродуктов несколько откатилось назад и заняло в 2011 г. третье место по этому критерию.

Во-вторых, к организациям низкой инновационной активности в экспорте относятся предприятия горнодобывающей, пищевой, легкой, лесной, деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности. Доля экспорта инновационной продукции в общем объеме промышленного производства страны в этих отраслях не превышает, в среднем, 0,1–0,2 %.



В-третьих, к промежуточной группе (средней инновационной активности в экспорте) относятся организации химического производства, металлургии, приборостроения, производители резиновых и пластмассовых изделий, минеральных продуктов. Инновационная активность организаций-экспортеров этих ВЭД составляла в 2011 г. от 0,30 до 0,55 %.

Результаты исследования свидетельствуют о том, что в экспорте инновационной продукции в 2009–2011 гг. сложились положительные тенденции. В этот период наблюдался ощутимый рост экспортной квоты инновационной продукции (примерно на 2/3). Это означает, что во всех ВЭД, кроме производства нефтепродуктов, продолжался дальнейший рост инновационной ориентации экспорта. В этом контексте проявилось резкое превосходство доли машиностроительного сектора над всеми остальными видами деятельности в рамках промышленного комплекса. Экспортная квота инновационной продукции Республики Беларусь в 2011 г. составила для производителей машин и оборудования 22,6 %, производителей транспортных средств и оборудования 35,4 % соответственно при показателе за 2009–2011 гг. 4,0; 5,7; 6,6 % для всей промышленности в целом.

Основная часть прироста экспорта инновационной продукции в страны ближнего зарубежья за период с 2009 по 2011 гг. приходится на поставки в РФ по: производителям машин и оборудования – 465,1 млн дол., или 75,7 %, производителям транспортных средств и оборудования – 678 млн дол., или 92,2 %. Это, прежде всего, производство сельскохозяйственных и промышленных тракторов (коды 29311, 29523 ОКЭД) и автомобилей (код 34101 ОКЭД). За 2011 г. Республикой Беларусь было экспортировано 64,1 тыс. штук тракторов и седельных тягачей (в 1,5 раза больше, чем годом ранее) на сумму 1390,3 млн дол. Экспорт в страны СНГ за тот же год составил 48,9 тыс. штук (76,3 % всего экспорта), из него на долю России пришлось 73,4 %. Аналогичная картина сложилась и в производстве автомобилей, где экспорт грузовых автомобилей составил 11,8 тыс. штук на сумму 1370,6 млн дол. (против 6,9 тыс. штук на сумму 813,4 млн дол. в 2010 г.), а основными импортерами являлись страны СНГ (97,1 % всего объема экспорта в 2011 г.). Львиная доля экспорта приходится на Россию – 76,4 %. Необходимо также подчеркнуть, что производители этих видов продукции тесно связаны с российскими предприятиями по линии промышленной кооперации.

Аналогичная ситуация с влиянием ВЭД на экспорт инновационной продукции складывается и в экспортных операциях со странами, не входящими в СНГ. В 2010 и 2011 гг. наблюдалось расширение экспорта инновационной продукции в страны дальнего зарубежья упомянутых выше ВЭД, что является некоторым позитивным моментом. Так, из общего абсолютного прироста экспорта инновационной продукции в страны дальнего зарубежья за рассматриваемый период – 308,2 млн дол., за счет производителей машин и оборудования получено – 113,9 млн дол., или 37 % абсолютного прироста экспорта, производителей транспортных средств и оборудования – 110,1 млн дол., или 35,7 %. Следует также отметить, что происходит это в условиях ослабления общей экспортной позиции машинотехнической продукции на рынках стран дальнего зарубежья. Мы произвели соответствующие расчеты. Так, доля машин, оборудования и транспортных средств в экспорте Беларуси в страны дальнего зарубежья сократилась с 5,6 в 2009 г. до 4,3 % в 2011 г., доля стран дальнего зарубежья в экспортных операциях с этой группой товаров за тот же период – с 21,9 до 12,8 %.

Изменения отраслевой структуры основных поставщиков валютных ресурсов за 2009–2011 гг. в принципиальном плане заключались в следующем: во-первых, возросла доля производства нефтепродуктов и химического производства – на 3,0 п.п. по каждому ВЭД; во-вторых, сократился удельный вес машиностроительного комплекса (все виды машиностроительных организаций) – на 0,2 п.п., в том числе производства машин и оборудования на 1,5 п.п.; в-третьих, вырос удельный вес металлургического производства.

В целом по Беларуси показатель инновационной активности остался на малом уровне: 4 коп. в 2009 г. и 6,6 коп. в 2011 г. стоимости экспорта инновационной продукции на каждый рубль произведенной продукции.

Приведенные рассуждения показывают, что положительные тенденции роста инновационной активности экспорта не могут быть обеспечены, если они не сопровождаются проведением структурных преобразований в промышленности страны. Таким образом, выход из сложившейся ситуации лежит в увеличении удельного веса в производстве продукции машиностроения и наращивания машиностроительного экспорта в первую очередь за счет стимулирования развития отраслей, которые являются лидерами роста в этом комплексе.