

Таблица 2

Окружение	Шансы	Опасности
Силы	Число интеракций - 40/2 Взвешенное число интеракций - 8,7 Агрессивная стратегия	Число интеракций - 48/2 Взвешенное число интеракций - 10,2 Консервативная стратегия
Слабости	Число интеракций - 18/2 Взвешенное число интеракций - 4,3 Конкурентная стратегия	Число интеракций - 28/2 Взвешенное число интеракций - 6,0 Оборонная стратегия

Матрица нормативных стратегий деятельности и сводка полученных результатов по методу TOWS/SWOT для ЗАО «Атлант»

Таким образом, на основе произведенных расчетов можно сделать вывод о том, что предприятие ЗАО «Атлант» должно придерживаться консервативной стратегии (maxi-mini). Данная стратегия заключается в минимизации негативного влияния окружения посредством максимального и одновременно активного использования потенциалов предприятия. В частности, к характерным действиям в рамках стратегии такого типа можно отнести селекцию продуктов, сегментацию рынков, снижение затрат, улучшение конкурентных продуктов, развитие рынков, развитие продуктов, выход с новыми продуктами на новые рынки.

БЕЛОРУССКИЕ АВТОПЕРЕВОЗЧИКИ НА РЫНКЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Турбан Г.В., Белорусский государственный экономический университет

Для Республики Беларусь, как для государства, на территории которого пересекаются транспортные потоки, соединяющие Север и Юг, Запад и Восток, развитие транспортных путей и коммуникаций является приоритетным направлением экономического развития страны.

В 2002 году экспорт транспортных услуг составил в Республике Беларусь 712,6 млн. долл. США (54,2% от экспорта услуг в целом), импорт - 136,2 млн. долл. США (15,2%). Грузовые международные автоперевозки в Беларуси развиваются весьма динамично: за 2002 год валютные поступления в республику от экспорта услуг грузового автомобильного транспорта составили 184,4 млн. долл. США, что на 30,2% выше, чем в 2001 году. При этом рост поступления иностранной валюты в республику произошел в основном не из-за увеличения фрахтовой ставки, а за счет интенсивности работы международных автомобильных перевозчиков.

За период с 1995 года по 2002 год в Беларуси выдано свыше 16 500 лицензий на право осуществления перевозок грузов и пассажиров в международном сообщении. 40% общего количества лицензий выдано юридическим лицам различных форм собственности и 60% - индивидуальным предпринимателям. Основными регионами по количеству зарегистрированных предприятий, осуществляющих международные автомобильные перевозки грузов, являются Минск и Минская область - 45%, Гродненская область - 22% и Брестская область - 20%.

По данным использованных разрешений белорусскими перевозчиками из всего объема перевозок на долю стран СНГ в среднем приходится 30% от общего объема международных грузовых перевозок, на долю стран дальнего зарубежья - 70% (табл. 1).

Таблица 1

Страны	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
СНГ, %	36,3	28,2	56,2	54,1	47,7	42,5	36,2	41,4	30,0
Дальнего зарубежья, %	63,7	71,8	43,8	45,9	52,3	57,5	63,8	58,6	70,0

Удельный вес перевозок в страны СНГ и дальнего зарубежья

Если анализировать удельный вес поступлений валютной выручки от экспорта услуг грузового автомобильного транспорта по перевозкам в страны СНГ и дальнего зарубежья, то согласно Платежному балансу Республики Беларусь в среднем соотношение составляет 16,1% и 83,9% соответственно (табл. 2).

Таблица 2

Страны	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Средний показатель
СНГ, %	20,7	26,5	12,8	13,8	11,8	11,3	16,1
Дальнего зарубежья, %	79,3	73,5	87,2	86,2	88,2	88,7	83,9

Удельный вес валютных поступлений по экспорту услуг грузового автомобильного транспорта по перевозкам в страны СНГ и дальнего зарубежья

Дальнейшее развитие рынка международных автомобильных перевозок в Республике Беларусь предполагает решение ряда проблем:

Урегулирование отношений с Российской Федерацией в части выполнения перевозок в/из третьих стран.

Создание благоприятных финансовых, экономических и правовых условий для выполнения автомобильных перевозок грузов по территории Республики Беларусь иностранными перевозчиками. Обмен разрешениями с европейскими странами производится на взаимной основе и, следовательно, чем больше поездок в Республику Беларусь совершат иностранные автомобильные перевозчики, тем полнее будут удовлетворяться потребности белорусских автомобильных перевозчиков в иностранных разрешениях.

Освоение новых рынков экспорта транспортных услуг белорусскими международными автомобильными перевозчиками. Для белорусских перевозчиков стоит задача расширения своего присутствия на транспортных рынках азиатских стран, стран северной и северо-западной Европы (Великобритании, Финляндии, Швеции), а также стран Балканского полуострова (Греции, Македонии, Хорватии, Югославии).

Совершенствование существующей в республике системы налогообложения юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. Расчеты показывают, что индивидуальные предприниматели (в расчете на один кругорейс) уплачивают налогов и обязательных платежей во внебюджетные фонды в 2,1 раза меньше по сравнению с юридическими лицами с численностью работающих более 15 человек и в 1,4 раза меньше по сравнению с предприятиями-юридическими лицами с численностью работающих менее 15 человек.

Упрощение таможенного оформления грузов и снижение продолжительности простоев автомобильных транспортных средств на пограничных пунктах таможенного оформления. Таможенная политика в Республике Беларусь в целом благоприятствует развитию международных перевозок грузов, хотя существует, в частности, проблема достаточно длительной продолжительности таможенного оформления. Существенно упростить таможенные процедуры возможно за счет перехода к практике декларирования товаров и транспортных средств с применением электронного обмена данными. Правовой основой такого перехода являются положения статьи 169 Таможенного кодекса Республики Беларусь, допускающие осуществление декларирования товаров и транспортных средств путем электронной передачи данных, а также Закон Республики Беларусь об электронном документе.

Обновление парка автотранспортных средств, предназначенных для выполнения международных перевозок. Развитие международных перевозок в Республике Беларусь во многом сдерживается из-за серьезной конкуренции, испытываемой белорусскими перевозчиками на европейском рынке транспортных услуг. Располагая современными автотранспортными средствами, зарубежные конкуренты в состоянии гарантировать высокий уровень обслуживания при умеренных ценах. Кроме того, в 2004–2005 годах планируется введение международного стандарта ЕВРО-3. Поэтому одной из главных задач по сохранению достигнутого уровня объемов международных перевозок грузов, а также по его дальнейшему повышению является замена устаревших автопоездов на современные на основе лизинга. При этом белорусские перевозчики могли бы отдать предпочтение отечественному лизингу.

Большинство проблем в области международных перевозок в Республике Беларусь носит комплексный характер и их реализация возможна только при тесном взаимодействии министерств, ведомств республики, местных исполнительных и распорядительных органов, а также при участии кредитно-финансовых, научных и общественных организаций.