

Показатель «совершенствование управления» учитывает экономию от совершенствования управления транспортом и сокращения административно-управленческих расходов (в связи с высвобождением работников, выполняющих функции управления во всех транспортных звеньях). Экономия определяется по заработной плате и начислениям на нее и по другим видам расходов на управление в виде прямого (абсолютного) снижения затрат.

Расход топлива и смазочных материалов для автомобилей снижается за счет улучшения технического состояния подвижного состава, правильной регулировки агрегатов и приборов. Снижение расхода топлива может быть достигнуто путем применения дифференцированных норм расхода для каждого маршрута в зависимости от состояния дорожного покрытия, интенсивности движения, протяженности маршрута и других показателей, а также в результате хорошей организации его выдачи и учета. Расход смазочных материалов снижается благодаря организации контроля за их использованием, а также за счет улучшения технического состояния автомобилей.

Снижение себестоимости перевозок может быть достигнуто путем уменьшения общехозяйственных расходов за счет укрупнения предприятий и отдельных звеньев в них, уменьшения штата административно-управленческих работников, усиления контроля за финансовой дисциплиной и других мероприятий.

Таким образом, реализация всех перечисленных обязательств уменьшает расходы на содержание автомобильного парка по всем статьям и обеспечивает значительное снижение себестоимости перевозок, что в свою очередь приведет к возможности снижения тарифов и соответственно повышению конкурентоспособности транспортных услуг и автотранспортного предприятия.

#### **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Головачев, А. С. Конкурентоспособность организации: учеб. пособие / А. С. Головачев. — Минск: Высш. шк., 2012. — 319 с.
2. Ивуть, Р. Б. Экономические основы формирования механизма оценки конкурентоспособности автотранспортных услуг: монография / Р. Б. Ивуть, А. Ф. Зубрицкой. — Минск: БНТУ, 2010. — 309 с.
3. Ивуть, Р. Б. Экономика автомобильного транспорта: учебно-методическое пособие. В 2 ч. Ч. 1 / Р. Б. Ивуть. — Минск: БНТУ, 2007. — 455 с.

**Костюкова С. Н.,**

*к. э. н., доц. кафедры финансов и отраслевой экономики  
Полоцкий государственный университет  
г. Новополоцк, Республика Беларусь*

## **ВАЛОВАЯ ДОБАВЛЕННАЯ СТОИМОСТЬ КАК ИНСТРУМЕНТ ОЦЕНКИ ДОЛИ РЫНКА СТРОИТЕЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

В условиях насыщенной рыночной конкуренции, при огромном количестве конкурентов, для большинства организаций, в т. ч. строительных (число которых имеет тен-

денцию к росту (рис. 1)) остро стоит вопрос о том, каким образом они смогут удержаться на рынке. Ключом к решению данной проблемы может стать лишь управление собственной конкурентоспособностью и непрестанная оценка занимаемой доли рынка.

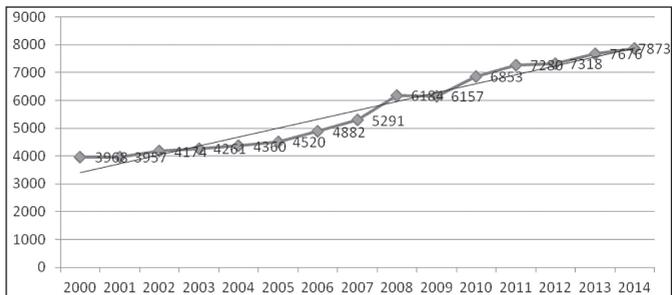


Рис. 1. Динамика количества предприятий строительной отрасли. Источник [1].

Строительный комплекс Республики Беларусь в настоящее время является одной из важнейших составляющих народного хозяйства. Динамика строительства во многом определяет темп роста экономики в целом. В этой связи Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь определяет в качестве приоритетных направлений развитие строительного комплекса в части повышения конкурентоспособности, как самих строительных организаций, так и их продукции.

В последнее время зафиксирован неуклонный рост количества предприятий строительной отрасли с 6 184 в 2009 г. до 7 873 в 2014 г. (рис. 1).

Динамика количества предприятий строительной отрасли, представленная на рисунке 1 свидетельствует о непрестанном разрастании рынка строительных работ и всего спектра организаций, выполняющих строительные и иные специальные работы.

Проблематика оценки организациями строительного профиля собственной занимаемой доли рынка, осложнена отсутствием методик, потенциально применимых для оценки доли рынка организаций строительного профиля. Это обусловлено рядом факторов, среди которых: а) специфичность деятельности строительной отрасли; б) разнообразие способов технологического выполнения работ; в) уникальность объектов строительства; г) срочность и длительность выполнения работ и др.

Следует отметить, что оценка доли рынка строительной организации возможна с применением графического материала — матричными методами, например, методом, предложенным Бостонской консалтинговой группой; матрицей Портера; методом, разработанным Азоевым и Челенковым и др. Однако это может быть сделано с некоторой долей условности, поскольку категории, необходимые для расчета должны претерпеть изменения.

Сложность применения разработанных учеными расчетных формул заключается в том, что большая часть из них оценивает долю рынка, как результат деятельности организации по объему реализованной продукции (коэффициент Герфиндла-Гиршмана, коэффициент Джини, коэффициент относительной концентрации и т. д.). Это означает, что каждая организация, выпускающая однородную продукцию в

своем сегменте, может оценить объем произведенной продукции, т. е. чем больше продукции она произвела по сравнению с конкурентами, тем больше ее доля при известном объеме всего рынка.

Однако следует отметить, что в строительстве в стоимости объекта недвижимости материальные затраты занимают порядка 65 %. Это означает, что один и тот же объект может иметь одинаковое функциональное назначение, но при этом он может существенно отличаться количеством и качеством используемых материалов, что естественным образом окажет значительное влияние на его стоимость. Таким образом, вывод о том, что организация, построившая объект из более дорогих материалов, имеет большую выручку от реализации строительно-монтажных работ, а, следовательно, занимает большую долю рынка является неверным.

Решение указанной проблемы представляется возможным посредством использования в расчетах такого показателя, как валовая добавленная стоимость.

Согласно Методических рекомендаций «По расчету добавленной стоимости и добавленной стоимости на одного среднесписочного работника (производительности труда по добавленной стоимости) на уровне организации» (в ред. постановления Минэкономики, Минтруда и соцзащиты от 14.03.2013 N 22/25) добавленная стоимость представляет собой объем производства продукции (работ, услуг) в отпускных ценах за вычетом начисленных налогов и сборов из выручки минус материальные затраты (без учета платы за природные ресурсы) и прочие затраты, состоящие из арендной платы, представительских расходов и услуг других организаций [2].

Таким образом, мы можем сделать вывод о том, что категория «добавленная стоимость» объективно отражает вклад каждой строительной организации в общий объем строительно-монтажных работ региона. Поскольку данная экономическая категория в общем понимании иллюстрирует именно объем чистых затрат организации по объектам недвижимости в отчетном периоде, не поддаваясь при этом искажению стоимостной оценки строительно-монтажных работ за счет исключения стоимости используемых материалов при строительстве объектов.

Используя показатель валовой добавленной стоимости, предлагается оценивать долю рынка по следующей формуле: отношение валовой добавленной стоимости строительной организации за отчетный период к валовой добавленной стоимости региона за указанный период.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что исключение стоимости материалов из выручки от реализации строительно-монтажных работ каждой строительной организации позволит объективно оценить ее долю рынка в масштабах региона и даже отрасли.

#### **СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

1. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс] — 2015. Режим доступа: <http://belstat.gov.by/> — Дата доступа: 13.04.2015.

2. Методические рекомендации «По расчету добавленной стоимости и добавленной стоимости на одного среднесписочного работника (производительности труда по добавленной стоимости) на уровне организации» (в ред. постановления Минэкономики, Минтруда и соцзащиты от 14.03.2013 N 22/25).