

и на основе этого получается интегральный эффект в виде снижения удельных издержек на перемещение товаров.

Как видим, это два совершенно различных вида деятельности.

В настоящее время в нашей республике начался процесс логистики отечественного транспорта. Так, в республике создан логистический центр, идет активный процесс формирования логистической инфраструктуры.

Однако тормозом развития данного процесса на отечественном транспорте является острая нехватка специалистов по транспортной логистике – на сегодняшний день лишь Белорусский национальный технический университет с 2009 года начал готовить специалистов по специальности «Транспортная логистика».

При этом Министерство образования республики ежегодно выделяет на данную специальность лишь несколько бюджетных мест. Такой подход государства к сфере транспортной логистики не позволяет совершить качественный скачок в развитии не только транспорта, но и всей экономики республики в целом.

УДК 339.138

## **СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

А.А. Косовский, Т.Р. Кисель, Д.В. Коржицкий  
Белорусский национальный технический университет

Основной целью работы автотранспортных организаций является полное удовлетворение спроса населения и экономики республики в перевозках грузов и пассажиров с минимальными затратами. За 2010 год автомобильным транспортом Минтранса перевезено 78,1 млн. тонн грузов, что на 20,5 % больше, чем в 2009 году. Грузооборот увеличился на 24,2 %, объем перевозок пассажиров составил 949,9 млн. человек и увеличился на 3,9 % и в целом потребности населения и экономики республики в перевозках обеспечиваются.

Однако макроэкономические процессы, происходящие в республике (значительный рост цен, особенно на топливно-энергетические ресурсы, ухудшение демографической ситуации в сельской местно-

сти и другие) создают для автотранспортных организаций ряд проблем, решать которые необходимо уже сегодня.

Поскольку затраты на материальные ресурсы, необходимые для осуществления транспортной деятельности, напрямую зависят от цен на них, а девальвация белорусского рубля приводит к резкому росту цен не только на импорт, но и на товары отечественного производства, в текущем году расходы организаций на материально-технические ресурсы в структуре затрат значительно увеличились. Это повлияло и на структуру себестоимости услуг организаций автомобильного транспорта. По результатам ее анализа было установлено, что наибольший удельный вес в ней занимают затраты на оплату труда и топливо. Уже в первом квартале текущего года увеличился удельный вес затрат на топливо, которое в марте текущего года в среднем подорожало на 25 %. При этом доля транспортных средств с дизельным двигателем по автобусам составляет 95,5 %, а по грузовым – 82 %.

Общая численность работников организаций автомобильного транспорта составляет 30,9 тысяч человек или 19,1 % от общего количества работников организаций системы Минтранса. Причем эта численность имеет тенденцию снижения, в том числе в связи с оттоком квалифицированных кадров и, в первую очередь, водителей на социально-значимых перевозках из-за невысокого уровня оплаты труда. Так, по данным Белстата за 2010 год начисленная среднемесячная зарплата по всем областным организациям автомобильного транспорта ниже средней в целом по областям.

Одним из существенных факторов, определяющим эффективность организации производственного процесса, является структура предприятий в разрезе категорий работников. В среднем по автотранспортным организациям, доля водителей, кондукторов и ремонтников, непосредственно выполняющих работу или оказывающих услугу, составляет 68,2 %, а остальные – это руководители и вспомогательные рабочие. Наиболее низкая доля водителей (38,6 %) в Гомельской области, а самая большая (46,1 %) в Гродненской области.

Как показывает анализ, ремонтные рабочие наиболее эффективно задействованы в Гродненской области, где на одно автомобильное транспортное средство приходится менее 0,4 человека, а коэффициент технической готовности транспортных средств самый вы-

сокий (0,87 - по грузовым перевозкам и 0,89 – по пассажирским). Вместе с тем следует особо отметить тот факт, что в Гродненской области самая высокая в республике доля автобусов со сроком эксплуатации более 10 лет – 24,7 %, а доля грузовых автомобильных транспортных средств со сроком эксплуатации более 8 лет составляет 52,3 %.

На основании исследований оптимальное число служащих в организациях автомобильного транспорта не должно превышать 12-15 % от общей численности работников. В тоже время в Витебской и Могилевской областях эта доля составляет 16,6 %, а в Минской области – 19,1 %.

С течением времени пробег автомобиля постоянно возрастает и увеличиваются затраты на его ремонт. В этой связи актуальным является определение экономически целесообразного ресурса транспортного средства, основанного на минимуме удельных затрат. При этом нельзя забывать и о качестве ремонта автомобилей. Для этого необходимо не только иметь квалифицированный персонал, но и использовать современное диагностическое оборудование. В настоящее время около 40 % автотранспортных организаций отрасли не имеют тормозных стендов, 21 % организаций не имеют оборудования для проверки и регулировки топливного насоса высокого давления, а 8 % даже не имеют шиномонтажного оборудования. Однако приобрести дорогостоящее диагностическое оборудование могут позволить себе лишь наиболее крупные и финансово стабильные предприятия.

Учитывая вышесказанное, для сохранения и дальнейшего развития общественного автотранспорта, на наш взгляд, необходимо продолжить реорганизацию автотранспортных объединений на основе формирования кустовых групп автотранспортных предприятий по принципу выделения в области нескольких (3-4) базовых предприятий, имеющих развитую материальную базу, расположенных в крупных населенных пунктах, и объединения вокруг них в качестве структурных подразделений более мелких, в которых оставить лишь площадки для стоянки транспортных средств и оборудование для мелкого текущего ремонта. Это, прежде всего, вследствие расширения специализации и кооперации с филиалами значительно повысит загрузку базовых предприятий, которые имеют хорошо развитую производственно-техническую базу и высококвалифицированный управленческий и ремонтный персонал, позволит акку-

мулировать значительные финансовые ресурсы для приобретения высокопроизводительного оборудования, уменьшит удельную численность руководителей и служащих, увеличит коэффициент технической готовности, на основе роста производительности и зарплаты уменьшит текучесть кадров, что в конечном итоге снизит себестоимость, увеличит безопасность и повысит качество транспортного обслуживания. Так, например, по предварительным оценкам формирование кустовой группы на базе автобусного парка № 3 г. Орша с присоединением к нему автотранспортных предприятий № 20 г. Сено, № 12 г. Дубровно, № 11 г. Толочин позволит снизить суммарные производственные затраты не менее чем на 10%, а себестоимость автотранспортных услуг не менее чем на 15 %. Полагаем также, что создание кустовых групп автотранспортных предприятий с концентрацией на базовых предприятиях интеллектуальных, материальных и финансовых ресурсов позволит развивать дополнительные виды услуг, в том числе и автосервис. Актуальность формирования в нашей республике сети кустовых групп автотранспортных предприятий подтверждает и аналогичная направленность научных исследований в сфере организации автотранспортного производства, в частности, в России.

По сравнению с первым кварталом прошлого года в структуре себестоимости перевозок грузов и пассажиров имеет место снижение доли общехозяйственных расходов. В тоже время еще имеются непроизводительные затраты, связанные с содержанием неиспользуемого имущества. Так, на начало текущего года остаточная стоимость неиспользуемого имущества (производственные, административные площади, объекты непроизводственного назначения) в целом по организациям автомобильного транспорта составила 314,3 млрд. рублей. В ряде организаций отрасли имеются объекты, которые не используются более 10 лет (21 объект). Поэтому необходимо выявить объекты, которые уже не будут использованы предприятиями, и определить их судьбу: или сдать их в аренду или выставить их на реализацию или продать за символическую плату.

Уже не одно десятилетие затраты на городские и пригородные перевозки пассажиров в регулярном сообщении не окупаются собственными доходами организаций с учетом выделяемых из средств местных бюджетов субсидий. В первом квартале 2011 года ни одна из областных территориальных организаций не вышла на заплани-

рованный уровень возмещения расходов собственными доходами (городские перевозки – 72 %, пригородные перевозки – 65 %). При прочих равных условиях низкий уровень возмещения расходов субсидиями свидетельствует о непринятии местными органами власти решений о выделении требуемых финансовых средств, что в ряде случаев говорит о недостаточной работе организаций с местными исполнительными органами, а недостаток собственных доходов – о недостаточной эффективности принимаемых мер по обеспечению полноты сбора выручки и снижению общего уровня затрат на перевозки. При этом в настоящее время автотранспортные организации Минтранса имеют фактически двойную подчиненность. С одной стороны это Министерство транспорта и коммуникаций, с другой – исполкомы. Минтранс заключает контракт с руководителем, а исполком ставит оперативные задачи, которые зачастую не учитывают необходимость выполнения показателей, установленных Минтрансом. Руководитель территориальной организации становится заложником существующей системы подчиненности организации.

При этом каждый государственный орган преследует свои цели. В компетенцию местных исполнительных и распорядительных органов, как заказчиков перевозок пассажиров в регулярном сообщении, входят организация автомобильных перевозок пассажиров, выполнение нормативов системы государственных социальных стандартов по транспортному обслуживанию населения республики, финансирование местными бюджетами транспорта общего пользования. А в компетенцию Минтранса - выполнение задач по росту объемов перевозок, инвестиций, повышению рентабельности работы организаций и другие. Поэтому одним из направлений совершенствования работы пассажирского транспорта общего пользования с нашей точки зрения является передача автотранспортных организаций, акции и имущество которых находится в республиканской собственности, в коммунальную собственность.

Для улучшения ситуации в работе организаций автомобильного транспорта кроме вышеназванных мер также необходимо:

- создать механизм, позволяющий своевременно повышать тарифы на городские и пригородные перевозки пассажиров в соответствии с ростом затрат на материальные ресурсы;

- внедрить новую систему оплаты за проезд пассажиров в транспорте общего пользования, позволяющую исчислять стоимость проезда в зависимости от дальности поездки;

- совместно с местными исполнительными органами провести оптимизацию регулярной маршрутной сети и расписаний движения на маршрутах в соответствии со сложившимся пассажиропотоком;

- провести оптимизацию численности и состава работников автотранспортных организаций;

- использовать все доступные организациям механизмы снижения затрат на топливо, включая инновационные (АСДУ, спутниковую связь и др.);

- ускорить работу по формированию сети транспортно-логистических центров с провайдерами логистических услуг, что позволит оптимизировать как маршруты движения транспортных средств, так и их загрузку;

- оптимизировать системы учета и распределения затрат, позволяющие объективно оценивать эффективность каждого вида деятельности предприятия.

Реализация всех вышеназванных мер обязательно позволит, по нашей оценке, снизить себестоимость автотранспортных услуг не менее чем на 15 %.

УДК 656.13

## **ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА. ПРЕИМУЩЕСТВА И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

А.Ф. Зубрицкий, Т.А.Пашкевич

Белорусский национальный технический университет.

Транспортная логистика определяется как сфера деятельности, охватывающая три области:

- процесс планирования, организации и осуществления рациональной и недорогой доставки (перевозки) грузов (товаров) от мест их производства и до мест потребления;

- контроль за всеми транспортными и другими операциями, возникающими в пути следования грузов с использованием современных средств телекоммуникации, информатики и других информационных технологий;