

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

АНТЮШЕНЯ Ю. Д., КИСЕЛЬ Т. Р.

Белорусский национальный технический университет

Транспорт в большинстве стран мира – одна из самых динамичных отраслей. Опережающее развитие отрасли – объективная закономерность рыночного хозяйства, отражающая его потребности в адекватном транспортном обеспечении. Роль транспорта в социально-производственной инфраструктуре важна, так как без стабильно работающей транспортной системы невозможно нормальное функционирование рынков товаров и услуг, развитие городов и регионов, расширение международных связей.

Насущная потребность в максимальном ускорении обращения товаров и снижении общественных издержек на транспорте определяет то особое внимание, с которым государственные и деловые круги стран с развитой экономикой относятся к эффективности национальных транспортных систем своих стран, а в эпоху глобализации – континентальных и мировой транспортной системы.

Другим важнейшим фактором, определяющим в последние годы всеобщее внимание к транспортной системе как к единому целому, выступает резко возросшая значимость экологических критериев. Транспорт, являющийся, как известно, источником более трети всех загрязнений окружающей среды, оказался в фокусе внимания политиков, экономистов, ученых и общественности. Мировая практика показывает, что для создания надежно работающей, экономичной, безопасной и экологически чистой транспортной системы, ориентированной на интересы граждан, организаций и общества в целом, необходимо наличие общих принципов развития транспортной системы и отдельных ее элементов. В этой связи безусловный интерес представляет изучение опыта разработки и реализации финансовой (в том числе и налоговой) политики в сфере транспорта в странах Западной Европы, США, ряде других экономически развитых стран.

Транспорт – важнейший структурный элемент экономики Европейского сообщества. Общие расходы, связанные с транспортным сектором, ежегодно составляют около 800 млрд евро, или около 10 % ВВП государств ЕС. В сфере транспорта в 15 государствах ЕС в настоящее время занято более 10 млн чел.

Транспорт играет существенную роль и в жизни населения государств ЕС, обеспечивая его все возрастающую мобильность (средняя протяженность поездок возросла с 1970 г. более чем в 2 раза, с 17 до 35 км в день на человека).

Транспортная политика стран ЕС изложена в Белой книге «Европейская транспортная политика на период до 2010 года – время решать». В финансовой сфере основными приоритетами являются совершенствование механизма финансирования пассажирского транспорта и развитие транспортной инфраструктуры [1].

Для Республики Беларусь развитие внешней торговли – одно из важнейших условий равноправного вхождения страны в систему международного разделения труда. Важную роль в этом процессе призван сыграть автомобильный транспорт, который не только служит средством обеспечения внешнеэкономических связей, но и выполняет самостоятельную функцию транспортных услуг.

Удельный вес автотранспортного рынка в транспортном секторе является наибольшим и ежегодно увеличивается вследствие высокой гибкости, надежности, скорости и более низкой возможности ущерба. В настоящее время, например, грузовые автомобили перевозят около 80 % всех грузов в промышленно развитых странах, ежегодно они доставляют 70 кг грузов на каждого человека, живущего в этих странах.

В то же время экспортный потенциал автомобильного транспорта Республики Беларусь используется еще не в полной мере. Один из

основных факторов такого положения – недостаточная конкурентоспособность отечественных транспортных организаций. Конкурентоспособность транспортной организации – это ее способность удовлетворять платежеспособный спрос клиентов в перевозках определенного объема и качества [2].

В мировом масштабе транспортный рынок достаточно насыщен предложениями услуг, а сфера международных перевозок представляет собой поле жесткой конкурентной борьбы. Чтобы выдержать конкуренцию, необходимо располагать современным подвижным составом транспортных средств, обеспечить высокий уровень его сервисного обслуживания, развить сеть придорожных структур, вложив в этот бизнес значительные финансовые средства [3].

Автомобильный транспорт республики такими ресурсами не располагает. Из года в год он наращивает убытки, которые к себестоимости составили в 2004 г. – 1 %, в 2005 г. – 2,0, в 2006, 2007 гг. – по 0,5 %. Убыточно работают автотранспортные организации всех форм государственной собственности: республиканской и коммунальной.

Конкурентоспособный парк автотранспортных средств Республики Беларусь, соответствующий экологическим требованиям Евро 2 и Евро 3, составляет 31, 5 % от общего количества автомобилей, осуществляющих международные перевозки и не улучшается на протяжении последних двух лет. В том числе доля автотранспортных средств Евро 3 составляет всего лишь 12 %.

Во всех европейских странах устойчивой тенденцией является постоянное ужесточение требований к подвижному составу. Так, в 2006 г. введен в действие международный стандарт Евро 4. В связи с этим единственным путем увеличения объемов перевозок в европейские страны при таких условиях служит замена устаревших автопоездов современными, отвечающими требованиям стандарта Евро 4.

В Республике Беларусь более 3 млн т внешнеторговых грузов ежегодно перевозится автомобильным транспортом, и еще 7 млн т грузов следует транзитом через территорию нашего государства. В объеме поступлений от экспорта транспортных услуг доля автомобильного грузового транспорта составляет около 26 %.

В первом полугодии 2007 г. экспорт транспортных услуг, по данным формы № 1-тр. (международные), составил 1066,8 млн дол. США, или 73 % экспорта услуг, импорт – 476,2 млн дол. США, или 47 % импорта услуг. По сравнению с первым полугодием 2006 г. в 2007 г. наблюдалось увеличение доли экспорта на 1,1 процентного пункта и увеличение доли импорта на 9 процентных пунктов. Положительное сальдо баланса услуг формируется в большей степени за счет положительного сальдо транспортных услуг, которое в первом полугодии 2007 г. составило 590,6 млн дол. США. В бюджет уплачено 53460 млн руб. В организации и осуществлении международных автомобильных перевозок в первом полугодии 2007 г. было задействовано около 35 тыс. работников, в т. ч. водителей – более 16 тыс.

Почти 90 % выручки от эксплуатации автомобилей обеспечено благодаря работе международных перевозчиков, имеющих допуск к процедуре МДП.

Транспортными организациями в первом полугодии 2007 г. перевезено 28,94 млн т грузов, выполнено 208,2 тыс. рейсов.

За последние пять лет оборачиваемость автомобиля возросла почти на 50 %. Если в 2002 г. в среднем выполнялся автомобилем один кругорейс в месяц, то в 2007 г. – 1,43 кругорейса. Рост фрахтовых ставок за 2007 г. по отдельным направлениям перевозок составил более 20 % по сравнению с 2004 г.

Рентабельность реализованных услуг по международным перевозкам в первом полугодии 2007 г. составила 9,7 % и возросла в сравнении с аналогичным периодом 2006 г. (7,3 %).

Сложившаяся в первом полугодии 2007 г. структура затрат и их удельный вес представлены на диаграмме (рис. 1).

Основной статьей затрат является топливо, удельный вес которого составил 36,1 % в затратах, связанных с выполнением международных перевозок. Следует отметить в целом рост затрат на международных перевозках, который характерен не только для белорусских перевозчиков. Соответствующие процессы происходят и у перевозчиков стран ЕС. Однако их размер и структура существенно отличаются от уровня и структуры затрат отечественных перевозчиков.

Структура затрат юридических лиц, связанных с эксплуатацией автомобильных транспортных средств

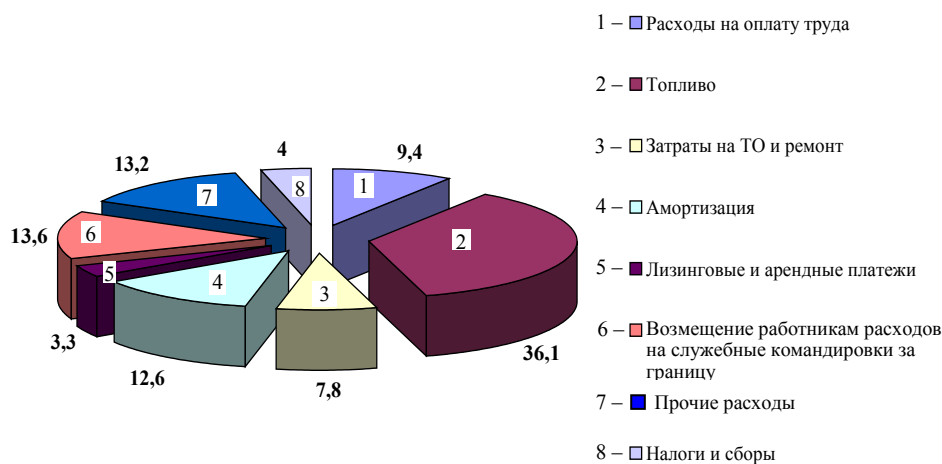


Рис. 1

Так, расходы белорусских перевозчиков в расчете на 1 км пробега являются одними из самых низких – в среднем 0,7 евро, в то время как в странах ЕС достигают 1,15 евро на 1 км. Это создает конкурентное преимущество белорусским перевозчикам.

Важное направление развития международных автомобильных перевозок – увеличение объемов перевозок в третьи страны и из третьих стран, т. е. перевозок между иностранными странами.

Удельный вес этого вида перевозок в общем объеме поездок, выполняемых белорусскими перевозчиками, имеет устойчивую тенденцию к росту: если в 2001 г. он составлял 25,2 %, то в 2007 г. вырос до 45,5 %.

Увеличение объемов перевозок в третьи страны и из третьих стран полностью зависит от передачи ими Республике Беларусь достаточного количества разрешений на такой вид перевозок и транспортной политики, проводимой ЕС. В последние годы эти условия ими выполняются (за исключением России) в связи со смещением акцента западноевропейских перевозчиков с чисто перевозочной работы на комплексные логистические услуги и другие специализированные рынки, которые позволяют обеспечить большой оборот, большую добавленную стоимость и более высокую норму прибыли в расчете на одного работника. Доход на одного работника европейского перевозчика составляет 2200–2300 евро в месяц при 9100–9200 евро на работника логистической системы, занимающе-

гося управлением доставки, складированием и распределением грузов, или в четыре раза меньше. Расходы перевозчика ЕС в среднем на 60,0 % больше расходов перевозчика СНГ. Этот разрыв в основном связан с разницей в заработной плате, которая в ЕС в среднем в пять раз больше, чем в СНГ. Рентабельность международных перевозок в ЕС носит изменчивый характер. Например, в Нидерландах в течение двух десятилетий норма прибыли изменялась в пределах от 6,4 до –1,3 %. В целом рентабельность международных перевозок в ЕС начинает снижаться, достигая в некоторых сегментах рынка критических уровней. Стоимость перевозки из СНГ в ЕС в два раза меньше, чем обратно. При этом грузопотоки в прямом и обратном направлениях отличаются. В этих условиях выбор грузоотправителем перевозчика из СНГ обуславливается, главным образом, разницей в расходах. Доля перевозок между Западом и Востоком в общем объеме международных автомобильных перевозок ЕС по объемам перевозок составляет 10 %. Если же рассматривать эту долю с точки зрения стоимости грузов, перевозимых автотранспортом, то она и того меньше – всего лишь 3 %.

ВЫВОД

Исходя из изложенного выше, можно сделать вывод, что перевозчикам стран ЕС экономически нецелесообразно осуществлять чисто перевозочные операции и они освободили эту

нишу транспортного рынка в направлении Запад – Восток для перевозчиков СНГ. Это подтверждается ростом удельного веса поездок белорусских перевозчиков в (из) Германию (и) с 5,3 % в 2001 г. до 76,4 % в 2007 г., или в 14,4 раза, в (из) Бельгию (и) – с 2,4 до 80,3 %, или в 33,4 раза, в (из) Италию (и) – с 12,8 до 38,8 %, или в 3,0 раза. Данное направление для белорусских перевозчиков по сравнению с экспортом белорусской продукции в экономическом плане является приоритетным.

ЛИТЕРАТУРА

1. **Основные** тенденции в развитии транспортной системы и транспортная политика в США // Материалы общественного фонда «Транспортная безопасность РФ».
2. **Экономика** железнодорожного транспорта / под ред. Н. П. Терешинной, Б. М. Лapidуса, М. Ф. Трихункова. – М.: УМК МПС РФ, 2001. – 600 с.
3. **Показатели** мирового развития – 2005 / <http://web.worldbank.org>

Поступила 30.10.2007

УДК 159.9:35(042.3)

РЕГУЛИРОВАНИЕ ПСИХОЛОГИЧЕСКОГО КЛИМАТА В ОРГАНИЗАЦИИ

ВОЛОДЬКО О. М.

Белорусский национальный технический университет

Термин «психологический климат», ныне широко употребляемый, тесно связан с понятием «корпоративная культура». Психологический климат нередко ставят в один ряд с понятиями духовной атмосферы, духа коллективизма и преобладающего настроения. Однако психологический климат имеет свою специфику. Он означает характер взаимоотношений в коллективе.

Психологический климат коллектива характеризуется специфической для совместной деятельности людей атмосферой психического и эмоционального состояния каждого его участника, индивида и, несомненно, зависит от общего состояния окружающих его людей. В свою очередь атмосфера той или иной общности или группы проявляется через характер психической настроенности людей, которая может быть деятельной или созерцательной, жизнерадостной или пессимистичной, целеустремленной или анархичной, будничной или праздничной и т. д.

В психологии и социологии утвердилась точка зрения, согласно которой главной структурой, образующей психологический климат,

является настроение. Известный советский психолог К. К. Платонов считал, что психологический климат как свойство группы является одним – хотя и важнейшим – из компонентов внутренней структуры коллектива. Он определяется межличностными отношениями в группе, создающими в ней стойкие настроения, от которых зависит степень активности в достижении целей.

Психологический климат представляет собой преобладающий и относительно устойчивый настрой коллектива, который находит многообразные формы проявления во всей его жизнедеятельности. Психологический климат как любое сложное социальное образование имеет свою специфическую внутреннюю структуру. Последняя является существенным элементом в его общей характеристике.

Наличие внутренней структуры предполагает возможность вычленения основных компонентов в рамках рассматриваемого социального явления по некоему единому основанию, в частности по категории отношения [1, с. 114]. Если в рассматриваемом понятии учитывается социальный аспект, то климат следует считать