

Обобщенным показателем эффективности работы транспорта может служить величина транспортной составляющей в конечной цене товара. В Беларуси она составляет 33–35 процентов, что в три раза выше средневропейской. Это как раз и свидетельствует об отсутствии логистического управления и взаимодействия разных видов транспорта. Две трети грузовых перевозок осуществляются неспециализированными перевозчиками. Еще одним фактором, ослабляющим позиции отечественных транспортников, является неразвитость информационного обеспечения.

С одной стороны, сбор, обработка и анализ информации о грузопотоках, производителях и потребителях транспортных услуг в единой, доступной всем пользователям, системе позволила бы свободно ориентироваться на рынке коммерческим компаниям, занимающимся перемещением товаров. А с другой, – могла бы стать основой для стратегического государственного планирования в области развития транспортной инфраструктуры. Только создание единого информационного поля позволит выстроить рациональную, логическую транспортную политику, органично сочетающую интересы бизнеса и государства.

УДК 331.526

ПОТЕНЦИАЛ ЗАНЯТОСТИ НАСЕЛЕНИЯ В СТРОИТЕЛЬНОМ КОМПЛЕКСЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Н. А. ГРОМЫКО

Белорусский государственный университет транспорта

На современном этапе устойчивого социально-экономического развития республики в условиях расширения системы ипотечного кредитования, а также увеличения строительства жилья в агрогородках, важным вопросом является использование потенциала занятости населения, реализуемого в процессе жилищного строительства и развития инфраструктуры районов.

Два основополагающих фактора позволяют обеспечить жилищному строительству значительный потенциал занятости. Во-первых, в этот сектор экономики сравнительно легко привлечь сбережения населения, а во-вторых, строительство создает существенный производственный спрос на продукцию смежных отраслей, содействуя, таким образом, их развитию и, как следствие, увеличению в этих отраслях спроса на рабочую силу. На жилищное строительство в различных странах приходится от 10 до 30 % инвестиций в основной капитал. В Республике Беларусь указанный показатель в 2007 г. составил 18,2 % от общего объема инвестиций, или 123,7 % к уровню 2006 г. При этом прирост инвестиций в основной капитал в Беларуси в 2007 г. к уровню 2006 г. составил 15,1 %.

Сохранение достаточно высокой инвестиционной активности отражает нацеленность экономики на ускоренное техническое перевооружение, сопровождающееся высокими темпами строительства (темп роста строительно-монтажных работ в 2007 г. составил 117,1, а в 2006 г. – 126,4 %), включая ввод общей площади жилых домов (соответственно 114,1 и 108,3 %). За счет всех источников финансирования в 2007 г. введено в эксплуатацию 4678 тыс. кв. м общей площади жилых домов, в том числе в сельских населенных пунктах и малых городских поселениях – 1929 тыс. кв. м. По сравнению с 2006 г. ввод в действие жилья увеличился на 577 тыс. кв. м, или на 14,1 %.

Следует отметить, что основными источниками финансирования жилищного строительства остаются собственные средства населения и кредиты банков (соответственно 51,2 и 39,9 % общего объема ввода в действие общей площади жилых домов).

По данным Министерства статистики и анализа Республики Беларусь оборот рабочей силы в стране в 2007 г. составил 1773 тыс. человек, или 50,1 % от среднесписочной численности работающих (в 2006 г. указанный показатель сложился в размере 50 %). При этом возросла непосредственная занятость в строительстве. Численность занятых в данной отрасли в 2006 г. увеличилась по сравнению с предшествующим годом на 5,4 % и составила 356,8 тыс. человек.

По методике, предлагаемой С. А. Кузьминым, потенциал непосредственной (прямой) занятости в строительстве объекта может быть рассчитан как отношение стоимости жилья (в расчетах учитывается средний размер построенных квартир), скорректированной на долю оплаты труда в стоимости жилья к среднемесячной оплате труда в строительстве. Указанный показатель позволяет определить потенциал создания новых рабочих мест в строительном комплексе.

На основании статистических данных можно рассчитать потенциал занятости в строительстве. Так, согласно нашим расчетам, потенциал занятости населения в строительстве жилья в 2007 г. составил 42 человека (т. е. возможность создания 42 новых рабочих мест при строительстве объекта), и увеличился по сравнению с предшествующим периодом на 2,4 %. При этом в расчетах учитывался средний размер построенного жилья,

который в 2007 г. составил 87,9 кв. м, а также доля оплаты труда в стоимости жилья, и среднемесячная оплата труда в строительстве. Все показатели основаны на данных Министерства статистики и анализа Республики Беларусь и не требуют проведения дополнительных исследований.

Следует отметить, что строительство жилья обеспечивает значительную дополнительную занятость:

- создаваемую спросом строительных организаций на материалы и оборудование;
- формируемую производством по сооружению объектов инфраструктуры;
- в сфере обслуживания нового жилого фонда, в т. ч. населения.

Мировая практика показывает, что в развитых странах на одно рабочее место в строительстве необходимо еще одно рабочее место в других отраслях, таких как производство стройматериалов, торговля, транспорт, услуги. Следует отметить, что чем выше техническая вооруженность в строительстве, тем меньше прямая занятость при одновременном увеличении сопряженной занятости.

Что касается занятости, создаваемой последующими связями в строительстве жилья, то она не может быть значительной, за исключением тех случаев, когда жилье используется для организации самозанятости на дому. В то же время к последующим связям жилищного строительства можно отнести развитие бытовой и социальной инфраструктуры с ее собственной занятостью. В частности, строительство дорог с гравийным покрытием в сельской местности обеспечивает занятость порядка 300 человеко-дней на 1 км при условии использования высокопроизводительной техники, или 2000 человеко-дней – при использовании трудоемких методов строительства. Помимо этого, значительный потенциал занятости заключается в развитии и обслуживании водопроводных сетей, обеспечении санитарных условий населенного пункта, транспортном обслуживании населения, а также грузовых потоков.

Таким образом, потенциал занятости, реализуемый в результате жилищного строительства и развития инфраструктуры районов, позволяет создавать дополнительные рабочие места, расширяя тем самым занятость населения и обеспечивая социальную стабильность в обществе.

УДК 338.47

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ЗАТРАТ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Я. В. ЕФРЕМОВ

Белорусский государственный университет транспорта

Процесс транспортировки грузов связан с затратами различных факторов производства (труд, капитал, предпринимательская способность).

Затраты на транспортировку грузов с использованием водного транспорта складываются из трёх групп затрат: 1) на погрузку в порту отправления; 2) перевозку; 3) разгрузку в порту назначения. Первая и третья группы затрат планируются и учитываются по портам и рассчитываются на основе себестоимости погрузо-разгрузочных работ. Затраты, связанные с перевозкой, планируют и учитывают по флоту и включают в себестоимость перевозок.

Структура эксплуатационных расходов на водном транспорте различается по видам флота. Например, по самоходному сухогрузному флоту, где отсутствуют расходы на топливо и заработную плату, более 60% затрат приходится на амортизацию. Эксплуатационные расходы самоходного судна включают: 1) сырьё и материалы; 2) топливо и электроэнергия; 3) оплату труда; 4) отчисления на социальное страхование; 5) амортизацию; 6) ремонт; 7) рацион бесплатного питания; 8) прочие затраты.

Особенностью водного транспорта является выделение отдельной статьи затрат на рацион бесплатного питания судовой команды и расходы на ремонт флота в зимний отстой. Например, в 2007 г. в структуре эксплуатационных расходов РТУП «Белорусское речное пароходство» наибольший вес занимали затраты на оплату труда (29,3%), топливо и электроэнергия (20,2%) и прочие расходы (25,7%). Специфика водного транспорта проявляется в трудоёмкости и энергоёмкости перевозочного процесса. Более четверти всех затрат приходится на прочие расходы. В их состав на водном транспорте входят все затраты в иностранной валюте при перевозке грузов в заграничном сообщении (навигационные расходы, судовые сборы, агентирование, стоимость дезинфекционных работ и др.).

Калькуляция эксплуатационных расходов производится на основе расчёта суточных нормативов по каждой статье затрат на ходу, стоянке и на маневрах. Нормативы переменных расходов, топлива и смазочных материалов рассчитывают по паспортным данным конкретного судна. Затраты, которые на водном транспорте относятся к постоянным, рассчитывают путём деления годовых расходов по каждой статье на длительность навигационного периода.

Следующий этап – объединение суточных нормативов по видам работы флота: 1) на ходу; 2) на маневрах; 3) на стоянке.

Используя укрупнённые данные расходов, вычисляют эксплуатационные расходы за рейс по элементам времени рейса.