

поставку песка. Следовательно, речной транспорт, реализуя песок по договорам, скорее всего, относится к добывающей, а не к транспортной отрасли.

Эффективность перевозочного процесса и использования транспортных средств во многом зависит от нормативной правовой базы, регулирующей транспортную деятельность. Вместе с тем необходимо развивать организационно-правовой механизм, направленный на обеспечение системных организационных и юридических основ регламентации экономических отношений в области логистической деятельности в Беларуси.

Таким образом, реализация важнейших приоритетов совершенствования работы транспорта будет способствовать развитию в Республике Беларусь высокоэффективной логистической системы и значительно повысит за счет этого экономический потенциал государства.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

■ Чижонко Василий Денисович, Минск, УО «Белорусский национальный технический университет», доцент кафедры «Транспортные системы и технологии», канд. техн. наук.

УДК 656.2(476)

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СТРУКТУРЫ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

В. Д. ЧИЖОНОК

УО «Белорусский национальный технический университет», г. Минск

В настоящее время деятельность всех видов транспорта (кроме трубопроводного) координирует Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. Выполненный анализ показывает, что серьезным недостатком существующей структуры управления транспортом является отсутствие реального разделения функций государственного и хозяйственного управления транспортной отраслью. Министерство транспорта и коммуникаций имеет в своем подчинении хозяйствующие субъекты и несет ответственность перед правительством за результаты их работы.

Вторым недостатком существующей структуры управления является недостаточная оперативность управления на Белорусской железной дороге. Основная причина данного положения состоит в высокой степени централизации управления, когда практически все решения в многоотраслевой системе железнодорожного транспорта принимаются на уровне руководства дороги. Результатом использования таких принципов управления является нарастание проблем в развитии и повышении эффективности работы железнодорожного транспорта республики. Так, перед Белорусской железной дорогой в настоящее время стоит задача пополнения и обновления вагонного парка. Несколько смягчить эту проблему можно было бы путем улучшения показателей использования грузовых

вагонов, снизив время их оборота с 4,3 суток до 2,0–3,0 суток за счет совершенствования технологии перевозочного процесса. Однако достижение такого показателя использования подвижного состава проблематично.

Одним из путей реального улучшения показателей использования вагонного парка является включение экономических рычагов воздействия на пользователей вагонами. В настоящее время основным собственником вагонов и предприятием, организующим их использование, является Белорусская железная дорога. Вследствие этого вся ответственность за эффективность использования подвижного состава возлагается на собственника вагонов, который не может воздействовать экономическими мерами на подведомственные предприятия, так как практически это приводит к перекладыванию средств из одного «кармана» в другой. Экономически воздействовать на грузоотправителей и грузополучателей Белорусская железная дорога может, взимая плату за хранение грузов в вагонах. Однако это влияние настолько слабое, что практически не приводит к снижению времени оборота вагонов. Таким образом, существующий механизм управления вагонным парком сформирован так, что обеспечивает средний простой вагона под одной грузовой операцией на уровне 39,0 часа, а время оборота грузового вагона – на уровне 4,3 суток. За оборот с вагоном, как правило, выполняется две грузовые операции и, следовательно, он простаивает при выполнении начально-конечных операций около 78 часов, что составляет 75 % общего времени оборота.

Для формирования реальных рычагов экономического воздействия на эффективность использования вагонного парка, а также учитывая опыт Российской Федерации, предлагается на базе Белорусской железной дороги образовать три самостоятельных субъекта хозяйствования:

а) предприятие по управлению перевозочным процессом на железнодорожных магистральных линиях РУП «Белжелдормагистраль»;

б) предприятие по организации пассажирских перевозок железнодорожным транспортом РУП «Белжелдорпассажи́рсервис»;

в) предприятие по оказанию транспортно-экспедиционных и логистических услуг РУП «Национальная транспортно-логистическая компания».

Предлагается, что РУП «Национальная транспортно-логистическая компания» будет образована на базе грузовых пунктов Белорусской железной дороги и крупных промышленных предприятий республики. В состав данной компании могут быть, при условии технико-экономического обоснования, включены государственные грузовые автотранспортные предприятия, а также на добровольной основе – предприятия частной формы собственности.

Для государственного регулирования деятельности данных предприятий рекомендуется образовать в Министерстве транспорта и коммуникаций департамент железнодорожного транспорта. Конкретный состав подведом-

ственных организаций предлагаемых предприятий должен быть определен в результате дополнительных исследований и обоснований.

Экономический механизм взаимодействия предлагаемых предприятий железнодорожного транспорта может быть сформирован, основываясь на том, что собственником вагонного парка будет перевозчик, т. е. предприятие по управлению перевозочным процессом на железнодорожных магистральных линиях РУП «Белжелдормагистраль». Данное предприятие на договорной основе будет сдавать в аренду в заявленном количестве подвижной состав РУП «Национальная транспортно-логистическая компания», грузоотправителям и грузополучателям, а также осуществлять перевозку грузов на магистральных линиях и осуществлять в необходимых случаях подачу вагонов на грузовые пункты собственными маневровыми локомотивами. Доходы от этих услуг будут являться источником для самофинансирования хозяйственной деятельности, при этом арендная плата за пользование вагонами должна быть установлена на уровне, стимулирующем эффективное их использование, а также приобретение собственного вагонного парка РУП «Национальная транспортно-логистическая компания», грузоотправителями и грузополучателями.

На Белорусской железной дороге в отличие от железных дорог Российской Федерации неоправданно длительное время ведутся работы по созданию на дорожном уровне Центра управления перевозками (ЦУП) с переводом в него всех поездных диспетчеров дороги. Введение нового ЦУП будет способствовать повышению эффективности перевозочного процесса и формированию интегрированной системы автоматизированного контроля поездной и грузовой работы. Вместе с тем, предлагается значительно расширить функции данного центра, дополнив их решением логистических задач по управлению грузовыми потоками (например, определение целесообразности отправления поездов с уменьшенным количеством вагонов и т.д.). Реализация вышеизложенных предложений создаст предпосылки для перевода железнодорожного транспорта республики на двухзвенную систему управления с координирующим органом в лице Министерства транспорта и коммуникаций.

Реформированию необходимо подвергнуть структуру управления автомобильным и городским пассажирским транспортом. Необходимость реформ в данной отрасли обуславливается:

- малочисленностью парка автотранспортных средств, находящихся в организациях, подведомственных Министерству транспорта и коммуникаций;
- отсутствием рычагов воздействия со стороны областных объединений автотранспорта на работу подведомственных организаций.

Основными направлениями реформирования структуры управления автомобильным и городским пассажирским транспортом можно рекомендовать:

- передачу по опыту г. Минска автобусных парков в коммунальную собственность городов;

– приватизацию и передачу акций грузовых автотранспортных предприятий их трудовым коллективам или РУП «Национальная транспортно-логистическая компания».

Реализация данных мероприятий позволит упразднить областные объединения автотранспорта и получить за счет этого значительный экономический эффект без снижения качества обслуживания пассажиров, промышленных и сельскохозяйственных предприятий.

Внутренний водный транспорт выполняет не более 1 % перевозок. Объем перевозок внутренним водным транспортом соответствует примерно работе трех, средней мощности, автотранспортных предприятий. В номенклатуре перевозимых грузов преобладают песок и песчано-гравийная смесь, щебень и каменный отсев. Фактически внутренний водный транспорт выполняет технологические перевозки для строительной отрасли республики. Учитывая данное обстоятельство, а также значительное влияние водного транспорта на экологию рек, необходимо провести технико-экономические обоснования по сужению сферы деятельности внутреннего водного транспорта. При этом представляется целесообразным рассмотреть вариант передачи мощностей речного транспорта в хозяйственное распоряжение предприятий строительной отрасли.

В случае реализации мероприятий по реформированию структуры управления транспортной отраслью представится возможность сократить расходы на аппарат управления, повысить оперативность управления и эффективность функционирования транспортного комплекса.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:

■ Чижонек Василий Денисович, г. Минск, УО «Белорусский национальный технический университет», доцент кафедры «Транспортные системы и технологии», канд. техн. наук.

УДК 656.2(476)

ЦЕЛЕВЫЕ ИНТЕРЕСЫ УЧАСТНИКОВ РЫНКА ВАГОНОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

А. Ю. ШКРЫЛЬ

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Одним из участников перевозочного процесса является собственник подвижного состава (владелец вагонов) – субъект хозяйствования, который осуществляет свой бизнес за счет предоставления клиентам потребного для перевозки их грузов подвижного состава. Рынок собственников подвижного состава является развивающимся, и субъекты хозяйствования создают на транспортном