

Е. В. ХОВПУН

(г. Гомель, Гомельский государственный университет имени Ф. Скорины)

Науч. рук. **А. В. Орлова**

НАПРАВЛЕНИЯ ОПТИМИЗАЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ МЕЖРАЙОННЫХ ПЕРЕВОЗОК НАСЕЛЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Транспорт является одной из ключевых отраслей экономики любого государства. Объем транспортных услуг во многом зависит от состояния экономики страны. Однако сам транспорт часто стимулирует повышение уровня активности экономики. Он освобождает возможности, таящиеся в слаборазвитых регионах страны или мира, позволяет расширить масштабы производства, связать производство и потребителей. Основной задачей транспорта является своевременное качественное и полное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в пассажирских перевозках. Становление и развитие рыночных отношений предъявляют новые требования к организации перевозок, систем управления предприятием и к оценке результатов его деятельности.

На территории Гомельской области Минтранс непосредственно взаимодействует с отделом транспорта и коммуникаций Гомельского областного исполнительного комитета по вопросам государственного управления транспортом Республики Беларусь и, в частности, Гомельской области [1]. Следует отметить, что экономическая сбалансированность развития транспорта может быть достигнута только в том случае, если, с одной стороны, каждый вид транспорта будет использоваться в сфере эффективного применения, а с другой, – отрасль в целом будет обеспечивать полное количественное и качественное удовлетворение постоянно изменяющегося в объеме, времени и пространстве спроса народного хозяйства на перевозки.

Основными направлениями развития межрайонных перевозок пассажиров транспортом общего пользования являются:

– выполнение Государственной программы развития автомобильного транспорта Республики Беларусь на 2011-2015 гг., которая содержит перечень механизмов реализации мероприятий по развитию автомобильных перевозок пассажиров и грузов, необходимых для достижения устойчивого роста их объемов, а также повышения эффективности и качества обслуживания экономики и населения, а так же разработка новой программы на 2016-2020 гг.;

– формирование единого информационно-технологического пространства автомобильных перевозок пассажиров;

– формирование оптимальных транспортных сетей, соответствующие необходимым требованиям, и достичь максимального уровня обеспечения потребностей экономики и населения в услугах надежного и безопасного транспорта;

– повышение эффективности транспортной системы, что позволит сделать её конкурентоспособным элементом, при этом будет обеспечиваться существенный рост пассажироперевозок;

– формирование сети железнодорожного высокоскоростного движения в Беларуси и в Гомельской области.

Принимаемые меры по развитию и совершенствованию транспорта позволят обеспечить комплекс транспортных услуг более высокого качества.

Управление организациями автомобильного транспорта, находящимися в республиканской собственности, осуществляется Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, а коммунальной – местными исполнительными и распорядительными органами. Транспортные организации имеют фактически двойную подчиненность, что не позволяет местным исполнительным и распорядительным органам в полной мере осуществлять оперативное управление перевозками в регионе, затрудняет оптимизацию структуры автомобильного парка в отдельно взятом регионе и препятствует повышению эффективности работы транспортных организаций.

Необходимо отметить ещё одну проблему – в сфере выполнения государственных социальных стандартов по обеспечению перевозок пассажиров автобусами по регулярным маршрутам. Здесь проблема носит двоякий характер: с одной стороны, Гомельский облисполком в соответствии с законодательством несёт ответственность за реализацию государственных социальных стандартов в области транспорта, а с другой стороны – выполнение этих стандартов приводит к убыточности автотранспортных предприятий области в связи с большим количеством низкоокупаемых маршрутов.

В настоящее время ещё одной серьёзной проблемой осуществления транспортной деятельности в регионе является финансирование транспортных предприятий. Источниками возмещения затрат транспортных организаций по перевозкам пассажиров и затрат на обновление подвижного состава являются собственные средства организаций, а также средства, выделяемые организациями из местного бюджета. Субсидии, выделяемые на приобретение автобусов организациям автомобильного транспорта, ежегодно снижаются. В соответствии с Государственной программой развития автомобильного транспорта Республики Беларусь на 2011-2015 годы, начиная с 2014 года, предполагается полное прекращение бюджетного финансирования закупок автобусов [2, с. 10].

Ещё одним проблемным вопросом для финансового состояния транспортных организаций является тарифное регулирование пассажирских перевозок. Применяемые в настоящее время тарифы на социально значимых городских и пригородных пассажирских перевозках не соответствуют реальной себестоимости и не могут обеспечить безубыточность этих перевозок. Кроме того, сдерживание тарифов на пассажирские перевозки при объективном росте себестоимости услуг приводит к увеличению убыточности организаций пассажирского транспорта и невыполнению прогнозного показателя по валовой добавленной стоимости.

Для совершенствования системы управления транспортным комплексом Республики Беларусь были разработаны следующие предложения. Так, на железнодорожном транспорте целесообразно развитие скоростных сообщений. С целью повышения эффективности системы управления пассажирским автомобильным транспортом в Гомельском регионе целесообразно создание в областном центре государственного предприятия – оператора автомобильных перевозок пассажиров, не осуществляющего деятельность по перевозке пассажиров, с передачей ему функций заказчика по организации перевозок, диспетчерскому управлению и контролю за выполнением перевозок, предусмотрев в его структуре контрольно-ревизорскую службу.

Создание такого предприятия позволит усовершенствовать отношения при организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении и обеспечить контроль за полной оплатой проезда в соответствии с законодательством Беларуси.

Для развития системы управления маршрутной сетью на базе предприятия целесообразно создать центр управления информационной электронной базой данных по городским, пригородным и междугородным маршрутам для обработки и анализа информации в масштабе реального времени путем внедрения системы GPS мониторинга.

Рассчитанный экономический эффект от внедрения системы GPS мониторинга транспорта на ОАО «Гомельоблавтотранс» составляет около 830 тыс. руб. в месяц для одного автомобиля, а годовой эффект для парка с количеством 644 автомобилей составит 6,4 млрд. руб., при этом период окупаемости системы по подсчитанным данным составит не более 2-3 месяцев. В более масштабном плане экономический эффект от внедрения системы GPS мониторинга транспорта проявится в повышении качества обслуживания клиентов, снижении себестоимости услуг, и как результат – повышение конкурентоспособности предприятия на рынке, выход на лидирующие позиции, рост оборотов и, соответственно, рост прибыли.

Список используемой литературы

1 Транспорт // Официальный интернет-портал Президента Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – 2015. – URL: <http://www.president.gov.by> (дата обращения: 18.12.2015).

2 Основные показатели работы транспорта и связи Гомельской области в 2014 году: стат. ежегод. / под ред. В.М. Буйневич. – Гомель: Глав. стат. упр-е Гомельской области, 2015. – 15 с.