

**Планирование потребности
в водителях грузовых автотранспортных предприятий**

Коржицкий Д.Л.

Белорусский национальный технический университет

Выбор направления для исследования обусловлен обострением в последние годы проблем в области занятости населения, как в нашей стране, так и за рубежом. В государственной программе занятости населения Республики Беларусь на 2006 год запланированы 1,5% уровень безработицы и создание 97,2 тыс. новых рабочих мест, что практически соответствует численности занятых на автомобильном транспорте. В США на апрель 2006 года было запланировано создание 200 тыс. новых рабочих мест, а создано только 130 тыс. Этот показатель имеет важное значение для оценки интенсивности развития экономики. Специалисты связывают невыполнение плана по созданию рабочих мест в США с падением курса доллара. Развитые страны мира и Евросоюза столкнулись с огромным объемом "недоиспользованных" трудовых ресурсов, среди которых безработные, те, кто вынужден работать неполный рабочий день и стремится к полной занятости. Во Франции и Италии доля такой "недоиспользованной" рабочей силы достигла в 2004 году 21%. В таких условиях возрастает значимость качества методик оценки потребности в персонале, поскольку во многом от них будет зависеть эффективность использования трудовых ресурсов в отдельных секторах экономики.

Анализ статистических данных, характеризующих занятость населения в различных отраслях экономики Республики Беларусь показал, что за период с 1990-1995 год численность занятых в экономике Республики Беларусь сократилась на 14,4%, а за период с 1996 - 2005 год - на 2,1%. Это объясняется действием государственной политики в области занятости, проводимой в Республике Беларусь с 1995 года.

На транспортных предприятиях трудоустроено около 6% от общей численности занятого во всех отраслях экономики населения. Третья часть из них - это работники автомобильного транспорта. В этой отрасли ситуация с занятостью населения

была гораздо хуже, чем в целом по республике. За период с 1996 - 2005 год численность работников автомобильного транспорта сократилась на 31%. Тем не менее, снижение численности персонала значительно отставало от сокращения производственной базы. Среднесписочное количество автомобилей уменьшилось за этот период на 92%. В 2005 году масштабы вынужденной неполной занятости в этой отрасли составили 5,3% от списочной численности работников в среднем за период, тогда как в целом по экономике - только 3,45%. Вместе с ростом производительности труда в тонно-километрах на 50% убыточность выполняемых перевозок также увеличилась на 50%. Все это говорит о недостаточно эффективном использовании персонала в этой отрасли.

В 2005 году структура занятых на автомобильном транспорте была следующей: 48% - водители автомобилей, каждый второй из которых - это водитель грузового автомобиля, 35% - ремонтные и вспомогательные рабочие, 6% - руководители и 11% - это специалисты и другие служащие.

В условиях внедрения в практику хозяйствования отечественных предприятий логистических технологий подвижной состав автомобильного транспорта стал использоваться не только для осуществления перевозок, но и для временного хранения груза, выполняя функцию склада для временного хранения. Время хранения товаров в грузовом отделении автомобиля относится к простоям под погрузкой-разгрузкой, которое является непроизводительным с точки зрения использования рабочего времени водителя. На предприятиях автомобильного транспорта с 1999 года наметился ежегодный прирост на 1% удельного веса продолжительности простоев под погрузкой-разгрузкой во времени в наряде. В 2004 году на каждом пятом автотранспортном предприятии он достигал 30%, в том числе удельный вес целодневных простоев - 7%. Обеспечивая выполнение погрузо-разгрузочных работ водитель выполняет функции экспедитора, поэтому при продолжительных простоях происходят нерациональные затраты средств на оплату труда. Для сокращения этих затрат предлагается не использовать водителей для обеспечения погрузки-разгрузки при целодневных простоях, а вводить должность экспедитора. При

этом прогнозирование численности водителей предлагается производить с помощью модифицированного метода расчета численности работников по нормам обслуживания, который учитывает неравномерность продолжительности рабочего дня водителей, занятых на различных видах перевозок и целодневные простои под погрузкой-разгрузкой.

Для расчета численности водителей предлагается корректировать используемый метод с помощью коэффициента загрузки автомобиля по времени, который предлагается определять по следующей формуле:

$$K_{з} = \frac{\sum_{k=1}^{D_p} T_{нк}^{\phi} - K_{пр} * P_{в}}{\sum_{k=1}^{D_p} T_{нк}}$$

где D_p - количество рабочих дней за период; $K_{пр}$ - количество целодневных простоев под погрузкой-разгрузкой, дн.; $P_{в}$ - продолжительность рабочего дня водителя, час; $T_{нк}^{\phi}$ - фактическое время пребывания в наряде за предыдущий период; $T_{нк}$ - планируемое время пребывания автомобиля в наряде.

С помощью усовершенствованного метода можно определить способы закрепления водителей за автомобилями, которые позволяют наиболее эффективно использовать фонды рабочего времени водителей и автомобилей за счет сокращения непроизводительных затрат рабочего времени, повышения уровня специализации труда и его производительности.

Использование предложенного метода позволяет лучше, по сравнению с существующими учесть особенности организации труда водителей, специфику работы отдельных АТП, а также увязать планирование численности с другими планами, разрабатываемыми на предприятии.

Проблемы развития рынка международных автомобильных перевозок

Антюшеня Д.М., Нарушевич С.С.

Белорусский национальный технический университет

Рынок международных автомобильных перевозок грузов является составной частью общего рынка транспортных услуг, а автомобильный транспорт - конкурентом на этом рынке. Конкуренция на рынке транспортных услуг определяется соотношением спроса на перевозки со стороны потребителей и предложения со стороны транспортных компаний.

Важнейшими показателями становятся: скорость доставки, сохранность груза, специализация транспортных средств, своевременное информирование о местонахождении груза.

Эффективное выполнение международных перевозок грузов и конкурентоспособность белорусских перевозчиков в значительной степени зависит от технического обеспечения этих перевозок и, в первую очередь, от наличия современных автопоездов, отвечающих по своим характеристикам международным экологическим и техническим стандартам.

Во всех странах ЕС устойчивой тенденцией является постоянное ужесточение требований к подвижному составу.

В ближайшее время ожидается несколько новых принципиально важных изменений в ЕС в отрасли автоперевозок. Во-первых, разрабатывается законодательный акт для повышения их безопасности. Его суть в том, что будет учитываться не только время, потраченное водителем на управление автомобилем и отдых, но также время, которое он уделит любым другим посторонним работам. В связи с этим владельцам транспортных компаний придется тщательно организовывать действия экипажа подвижного состава. На смену всем известным аналоговым самописцам придут электронные карточки с микрочипом, который будет аккумулировать всю информацию о водителе и режиме его работы. Соблюдение режима труда и отдыха водителей - важный фактор безопасности движения. С введением цифровых тахографов скорость и время вождения можно будет регистрировать за весьма длительный период, значительно