

**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