

УДК 334.735:656

Н. Г. Петухова (kaff_komm@rambler.ru),
кандидат экономических наук, доцент
Белорусского торгово-экономического
университета потребительской кооперации

Т. В. Бондарева (tatbon2013@ya.ru),
старший преподаватель Белорусского
торгово-экономического университета
потребительской кооперации

ПРОБЛЕМЫ И ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ СИСТЕМЫ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЙ КООПЕРАЦИИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

В статье приведены результаты работы транспортной отрасли потребительской кооперации Республики Беларусь за 2006–2011 годы, освещены проблемы и приоритетные направления ее совершенствования, предложенные в отраслевой программе развития потребительской кооперации, и мнения авторов.

The article presents the results of the work of transport sector of consumer cooperatives of the Republic of Belarus for 2006–2011, the problems and priorities for its improvement proposed in the sectoral development program of consumer cooperatives and opinions of the authors are highlighted.

Ключевые слова: Транспортные услуги; инфраструктура транспортной отрасли; малотоннажные, большегрузные и специализированные автомобили; выход на линию; справочно-информационная служба; грузоотправители и грузополучатели; спутниковый контроль; мониторинг; спутниковая навигация; маршрут доставки; себестоимость транспортных перевозок; автомобильный парк; диагностика; диспетчерское регулирование; телекоммуникационные системы; международные перевозки; логистические подходы.

Key words: transport services; infrastructure of transport sector; low-tonnage, heavy hauler and special vehicles, yield on the line, information service, shippers and consignees, satellite controlling, monitoring, satellite navigation, route of delivery, the cost of transportation, car park, diagnostics, dispatching regulation, telecommunication systems, international transportation, logistics approaches.

Введение

В Отраслевой программе развития потребительской кооперации на 2011–2015 годы отмечено, что основной задачей повышения уровня удовлетворения потребностей сельского населения является предоставление широкого спектра высококачественных востребованных услуг, в том числе и транспортных, по доступным ценам.

Чтобы решать эту задачу, важно выявить основные проблемы и выработать приоритетные направления (стратегию) развития транспортной отрасли в системе.

Основными проблемами развития транспортной отрасли потребительской кооперации Республики Беларусь являются следующие:

- недостаточное развитие производственно-технической и социально-экономической инфраструктуры транспортной отрасли;
- сокращение количества, низкий технический уровень, значительный износ транспортных средств и снижение эффективности их использования;
- недостаточное количество малотоннажных, большегрузных и специализированных автомобилей;
- длительные простои транспортных средств под погрузкой и разгрузкой;
- низкие коэффициенты выхода на линию и пробега транспорта;
- невысокое качество перевозок и обслуживания клиентов: на грузовом транспорте отсутствуют такие важнейшие в условиях рынка виды услуг, как гарантированная доставка грузов к определенному сроку, срочная доставка грузов большой скоростью; слабо развита справочно-информационная служба, имеются трудности в организации транспортно-экспедиционного обслуживания грузоотправителей и грузополучателей;
- не во всех кооперативных организациях внедрены современные логистические системы спутникового контроля за рациональным использованием транспортных средств и др.

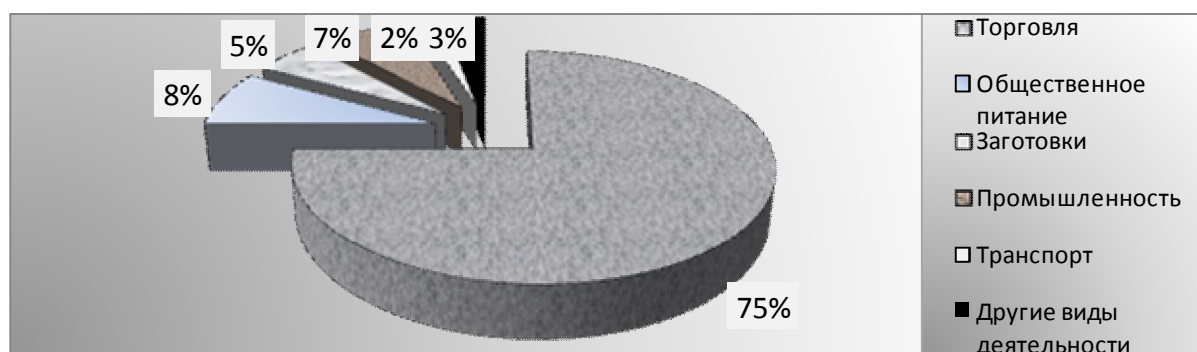
Несмотря на существующие проблемы, в потребительской кооперации Республики Беларусь имеются необходимые стартовые условия для формирования современной, эффективной транспортной системы.

Для разработки стратегии необходимо проанализировать динамику развития этой отрасли по основным составляющим: организационной структуре, состоянию материально-технической базы, используемым технологиям, экономическим показателям и др.

Основную роль в грузоперевозках системы потребительской кооперации играет собственный транспорт, которым осуществляется, в среднем, 80% грузоперевозок для собственных нужд и 20% грузоперевозок – сторонним организациям и населению.

На сегодняшний день транспорт потребительской кооперации сосредоточен в унитарных транспортных предприятиях областных потребительских союзов и в автобазах райпо. Уже практически не осталось в районах филиалов областных автокомбинатов.

В инфраструктуре всех отраслей деятельности потребительской кооперации транспортная отрасль занимает 2%, что видно на нижеприведенном рисунке.



Доля транспортной отрасли в выручке от всех видов деятельности потребительской кооперации, %

За пятилетний период наметилась отрицательная тенденция сокращения среднесписочного числа автомашин, эксплуатируемых в системе (таблица 1).

Таблица 1 – Динамика количества транспортных средств в потребительской кооперации Республики Беларусь за 2006–2011 годы

Облпотребсоюзы	Среднесписочное число грузовых автомобилей, единиц в году					Темп роста (снижения), %; отклонение (+; –)	
	2006	2008	2009	2010	2011	2011 год к 2006 году	2011 год к 2010 году
Брестский	1 230	1 249	1 246	1 169	1 133	92,1	96,9
Витебский	913	879	987	972	893	97,8	91,9
Гомельский	1 073	1 088	1 072	1 044	1 044	97,3	100
Гродненский	773	756	831	756	699	90,4	93,1
Минский	1 146	1 130	1 241	1 123	1 057	92,2	94,1
Могилевский	833	783	818	729	681	81,8	93,4
Белкоопсоюз	5 968	5 885	6 165	5 793	5 507	92,3	95,1

Примечание – Таблица составлена на основании источников [1–6].

В системе потребительской кооперации эксплуатируется 5 507 единиц механических транспортных средств различного назначения.

Согласно Программе совершенствования деятельности транспортной отрасли потребительской кооперации на 2005–2010 годы, за этот период обновлен парк грузовых автомобилей на 1 784 единицы и переоборудовано 1 050 грузовых автомобилей с карбюраторными двигателями для работы на газомоторном топливе.

Совершенствуется система мониторинга работы автомобильного транспорта при помощи приборов спутниковой навигации, что позволяет осуществлять действенный контроль за их работой на линии, расходом топлива, а также оптимизировать маршруты доставки.

Такие системы активно внедряются в организациях потребительской кооперации Брестской и Гомельской областей, где уже установлено на автомобили 168 приборов спутниковой навигации.

Вместе с тем автомобильный парк потребительской кооперации остается достаточно изношенным – 68% всего подвижного состава эксплуатируется свыше восьми лет с полностью начисленной амортизацией.

Существенно влияют на транспортные издержки длительные простои под погрузочно-разгрузочными операциями, удельный вес которых во времени нахождения автомобиля в наряде составляет 47,3%.

В связи с этим необходимо безотлагательно принять меры по совершенствованию системы транспортной составляющей во всех звеньях цепи товародвижения, начиная с механизации погрузочно-разгрузочных работ, предварительной подготовки к отправке и приемке товаров на всех входящих в эту цепь объектах. Здесь требуется комплексный, а не односторонний отраслевой подход.

Примером эффективной отраслевой работы может служить ЧУП «Бресткооптранс», в котором на бензине работают только 10,2% автомобилей, на дизельном топливе – 40,6% и на газомоторном топливе – 49,2%.

В противовес этому в целом по системе Белкоопсоюза на бензине работают 59% общего количества автомобилей. Работа на старых автомобилях – это дополнительные затраты на топливо, техническое обслуживание, ремонт и низкие технико-эксплуатационные показатели [7].

Результаты технико-экономических показателей работы транспортной отрасли Белкоопсоюза за 2006–2011 годы представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Основные показатели деятельности транспортной отрасли потребительской кооперации Республики Беларусь за 2006–2011 годы

Показатели	Годы				Темп роста (снижения), % (раз); отклонение (+; –)	
	2006	2009	2010	2011	2011 год к 2006 году	2011 год к 2010 году
Объем валового дохода, млн р.	116 202,2	135 254	222 841,6	285 425	в 2,5 раза	128,0
в % к предыдущему году	108,9	116,4	113,0	128,0	19,1	15,0
Объем валовых доходов на один автомобиль, млн р.	19,5	21,9	38,5	51,8	в 2,7 раза	134,5
в % к предыдущему году	109,6	117,7	135,0	135,0	25,4	–
Уровень рентабельности, %	1,53	1,1	1,3	2,0	0,47	0,7

Окончание таблицы 2

Показатели	Годы				Темп роста (снижения), % (раз); отклонение (+; -)	
	2006	2009	2010	2011	2011 год к 2006 году	2011 год к 2010 году
Среднемесячная заработная плата одного работника, тыс. р.	376,6	449	766,7	1 168	в 3,1 раза	152,3
в % к предыдущему году	124,3	119,2	115,8	152,0	27,7	36,2
Примечание – Таблица составлена на основании источников [1–6].						

Данные свидетельствуют о том, что объем валового дохода транспортной отрасли потребительской кооперации за исследуемый период увеличился в 2,5 раза, а в расчете на один автомобиль – в 2,7 раза.

Среднемесячная заработная плата одного работника имеет тенденцию к росту более чем в 3 раза, и вместе с тем это низкий уровень заработной платы по сравнению с уровнем заработной платы работников отраслей народного хозяйства Республики Беларусь.

Уровень рентабельности отрасли колеблется от 1,5 до 2% с некоторым снижением в промежуточные годы. Для сравнения следует отметить, что в 2000 году этот показатель составлял 3,2%.

Это свидетельствует о недостаточно эффективном использовании транспорта. Особенно следует отметить, что расходы на эксплуатацию автомобильного транспорта только за 2011 год увеличились и составили более 200 млрд р., из которых 37% – это расходы на топливо, горюче-смазочные материалы и содержание автомагазинов. В 2011 году по сравнению с 2010 годом расходы на топливо увеличились в 1,7 раза [8].

Правление Белкоопсоюза неоднократно уделяло внимание этой проблеме. В принятых документах определялись предельные уровни транспортных расходов по отраслям деятельности: в торговле – 2,4%, в общественном питании – 1,8%, в заготовках – 2,3%.

В таблице 3 отражена доля транспортных расходов в уровне затрат по отраслям деятельности потребительской кооперации за 2006–2011 годы.

Таблица 3 – Доля транспортных расходов в уровнях затрат по отраслям деятельности потребительской кооперации Республики Беларусь за 2006–2011 годы, %

Отрасли деятельности	Годы						Отклонение (+; -)	
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011 год от 2006 года	2011 год от 2010 года
Торговля, всего	18,25	18,29	18,05	18,31	18,44	17,57	-0,68	-0,87
В том числе транспорт	2,48	2,57	2,46	2,33	2,25	2,06	-0,42	-0,19
Общественное питание, всего	25,56	25,67	25,45	25,74	26,02	25,6	0,04	-0,42
В том числе транспорт	1,93	1,92	1,8	1,87	1,8	1,52	-0,41	-0,28
Заготовительная деятель- ность, всего	13,8	13,69	14,86	14,95	15,3	12,97	-0,83	-2,33
В том числе транспорт	2,67	2,39	2,72	2,78	3,05	2,5	-0,17	-0,55
Примечание – Таблица составлена на основании источников [1–6].								

В целом следует отметить положительную тенденцию сокращения транспортных расходов по всем отраслям деятельности потребительской кооперации. Вместе с тем в заготовительной отрасли в целом по системе включительно по 2010 год отмечается увеличение уровня транспортных расходов, и только в 2011 году наметилась тенденция его сокращения.

Поиск путей сокращения транспортных расходов необходимо вести по всем направлениям следующим образом:

- совершенствовать подвижной состав транспортных средств;
- повышать коэффициенты технической готовности парка и выпуска автомобилей на линию;
- сокращать время простоя под погрузочно-разгрузочными операциями до 3,6 часа, или 45% от времени автомобиля в наряде (в 2010 году данный показатель составлял 47,3%). Между тем сокращение простоев автотранспорта хотя бы на 0,1 часа в целом по системе Белкоопсоюза позволит получить годовую экономию, равную 1,2 млрд р. [9].

Одним из резервов уменьшения транспортных расходов является снижение себестоимости транспортных перевозок. Как уже отмечалось, в себестоимости перевозок более 37% занимают за-

траты на топливо и горюче-смазочные материалы. В этой связи неплохой экономический эффект дает переоборудование автомобилей для работы на газомоторном топливе. По сравнению с дизельным биотопливо дешевле на 25%. И хотя переоборудование автомобиля требует значительных расходов, затраты окупаются в среднем в течение девяти месяцев.

Данные об уровнях транспортных расходов по отраслям деятельности областных потребительских союзов представлены в таблице 4.

Таблица 4 – Уровень транспортных расходов по отраслям деятельности областных потребительских союзов за 2006–2011 годы, %

Отрасли деятельности	Год						Отклонение (+; -)	
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011 год от 2006 года	2011 год от 2010 года
<i>Брестский облпотребсоюз</i>								
Торговля	2,48	2,62	2,48	2,27	2,02	1,91	-0,57	-0,11
Общепит	1,71	1,91	1,75	1,79	1,66	1,47	-0,24	-0,19
Заготовки	2,78	2,38	2,67	2,37	3,0	1,94	-0,84	-1,06
<i>Витебский облпотребсоюз</i>								
Торговля	2,61	2,67	2,51	2,47	2,25	2,09	-0,52	-0,16
Общепит	1,73	1,79	1,78	1,90	1,75	1,47	-0,26	-0,28
Заготовки	1,96	1,79	2,22	2,75	2,66	2,46	0,7	-0,2
<i>Гомельский облпотребсоюз</i>								
Торговля	2,56	2,55	2,5	2,35	2,26	2,0	-0,56	-0,26
Общепит	2,08	2,11	1,88	1,88	1,84	1,37	-0,71	-0,47
Заготовки	2,96	2,74	3,0	3,32	3,3	2,98	0,02	-0,32
<i>Гродненский облпотребсоюз</i>								
Торговля	2,2	2,26	2,12	1,95	2,35	2,13	-0,07	-0,22
Общепит	1,7	1,49	1,47	1,41	1,53	1,54	-0,16	0,01
Заготовки	2,0	1,62	2,03	1,72	3,09	2,52	0,52	-0,57
<i>Минский облпотребсоюз</i>								
Торговля	2,54	2,66	2,49	2,45	2,37	2,07	-0,47	-0,3
Общепит	2,29	2,10	1,8	2,13	2,08	1,77	-0,52	-0,31
Заготовки	2,98	2,83	3,05	3,09	3,12	2,16	-0,82	-0,96
<i>Могилевский облпотребсоюз</i>								
Торговля	2,47	2,53	2,49	2,23	2,16	1,96	-0,51	-0,2
Общепит	2,12	2,14	2,23	2,24	2,02	1,7	-0,42	-0,32
Заготовки	3,88	3,36	3,53	3,46	3,09	3,16	-0,72	0,07

Примечание – Таблица составлена на основании источников [1–6].

Данные таблицы свидетельствуют о том, что по всем областным потребительским союзам наблюдается процесс сокращения уровня транспортных расходов по исследуемым отраслям деятельности, что следует оценить как положительное явление. Следует отметить, что наибольшее внимание сокращению транспортных расходов в 2011 году в сравнении с 2006 и 2010 годами было уделено Гомельским, Минским и Могилевским облпотребсоюзам. Однако это сокращение по отраслям имеет резкие отличия.

Например, в Могилевском облпотребсоюзе уровень транспортных расходов по заготовительной отрасли является самым высоким в системе потребительской кооперации, а темп его сокращения в 2011 году по сравнению с 2010 годом – предельно низкий.

Таким образом, в соответствии с Отраслевой программой развития потребительской кооперации на 2011–2015 годы основными направлениями развития транспортной отрасли потребительской кооперации являются [10]:

1. Оптимизация структуры автомобильного парка. Так, до 2015 года обновится парк грузовых автомобилей на 1 020 единиц, планируется приобрести 89 модернизированных автомагистралей.

2. Обновление автомобильного парка с использованием более дешевых видов топлива, в том числе переоборудование 90 автомобилей для работы на газомоторном топливе.

3. Совершенствование технологии организации доставки грузов: автоматизация и механизация погрузочно-разгрузочных работ; использование ЭВМ и телекоммуникационных систем для обеспечения контроля и режима работы транспортных средств; использование логистических подходов при создании сквозных технологических систем товародвижения; составление рациональных маршрутов и графиков транспортировки грузов.

4. Снижение себестоимости перевозки грузов и повышение эффективности транспортных услуг по перевозке грузов за счет увеличения коэффициентов технической готовности, выпуска автомобилей на линию, сокращения простоев транспорта и применения инновационных технологий.

5. Создание современной диагностической и эксплуатационной производственной базы для обслуживания автомобилей, мастерских, гаражей и автостоянок, которое предполагает:

- разработку схем размещения автотранспорта потребительской кооперации на основе оптимизации пробега и условий интенсивного использования транспортных средств;
- выбор типов диагностических пунктов и определение количества требуемого оборудования для новых и реконструируемых предприятий;
- определение потребности в технических средствах, приборах, оборудовании.

В качестве положительного целесообразно использовать опыт следующих субъектов потребительской кооперации:

- ЧУП «Бресткооптранс», который за счет услуг сторонним организациям получает около 11% доходов и выполняет шлифовку и расточку блоков двигателей, диагностику, ремонт узлов и агрегатов, а также топливной аппаратуры для дизельных автомобилей, в нем открыли участок мойки автомобилей, осуществляют подготовку водителей различных категорий и др. Всего по Белкоопсоюзу открыто девять автошкол, которые за 9 месяцев 2010 года принесли валовой доход, равный 1,2 млрд р. Это довольно значительная прибавка для потребительской кооперации [11].

В 2010 году учебными организациями республики подготовлено 167 290 водителей, в том числе автошколами потребительских обществ – 1 518, что составляет около 1% [12].

- «Автотранса № 9» Гродненского облпотребсоюза и его филиала в Волковыске, которые кроме вышеперечисленных услуг проводят на станции диагностики годовые технические осмотры легковых автомобилей и микроавтобусов, имея при этом 24% рентабельности.

- Светлогорского райпо Гомельского облпотребсоюза – по обновлению подвижного состава и оснащению автомобилей системами навигации, с помощью которой все данные о перемещениях автомобиля поступают на монитор диспетчера. Фиксируются пробег в километрах, время нахождения в рейсе, простои и другая исчерпывающая информация. Это позволяет совершенствовать контроль перевозочного процесса и экономить транспортные расходы.

6. Развитие платных транспортных услуг сторонним организациям и населению, доведение к 2015 году суммы платных услуг до 154,6 млрд р.

Реализация мероприятий Программы развития транспортной отрасли позволит оптимизировать затраты по доставке грузов во все отрасли системы потребительской кооперации, увеличить объемы деятельности, эффективно использовать подвижной состав.

Важной задачей повышения эффективности транспортной отрасли является усиление контроля за работой транспорта, в частности, создание таких служб, как экспедиторская, диспетчерского регулирования, механизации погрузочно-разгрузочных работ, а также нормирование и строгий спрос за соблюдение уровней транспортных затрат.

7. Решение задач по оптимизации доставки грузов транспортными средствами и снижению затрат на перемещение грузов не может обойтись без формирования системы транспортно-логистических центров [13]. В потребительской кооперации это предполагает объединение усилий частных унитарных оптовых предприятий республиканского и областного значения с транспортными организациями. Это будет способствовать оптимизации всех операций логистической цепочки; ускорению доставки грузов за счет инвариантного планирования перевозочного процесса с помощью различных транспортных моделей, оптимизации маршрутов, включая варианты централизованных перевозок, кольцевых маршрутов, оперативности терминальной обработки груза на складах; применению современных информационных технологий для поддержания связи между логистическим центром и его партнерами; оказанию широкого спектра посреднических услуг.

Таким образом, основные направления развития транспортной отрасли системы потребительской кооперации сводятся к следующему:

- совершенствованию материально-технической базы: подвижного состава, гаражно-ремонтного хозяйства, погрузочно-разгрузочных средств механизации, диагностических пунктов и их оснащения, приборов, оборудования;
- снижению себестоимости автомобильных перевозок за счет сокращения транспортных затрат, увеличения коэффициентов технической готовности и выпуска автомобилей на линию, сокращения простоев транспорта;
- использованию современной технологии транспортировки и управления перевозочным процессом с применением ЭВМ и телекоммуникационных систем для обеспечения контроля за их продвижением и соблюдением режима работы транспортных средств;

- развитию платных транспортных услуг сторонним организациям и населению: диагностике, техническому обслуживанию и ремонту, мойке, заправке личного транспорта; подготовке водителей; международным перевозкам; обслуживанию дачных участков, садоводческих кооперативов и фермерских хозяйств и др.;
- использованию логистических подходов при создании «сквозных» технологических систем товародвижения [14];
- подготовке высокопрофессиональных специалистов-логистов на базе высших учебных заведений и путем дополнительной профессиональной подготовки и переподготовки специалистов транспортной и других отраслей потребительской кооперации.

Заключение

Таким образом, приоритетные направления развития транспортной отрасли системы потребительской кооперации Республики Беларусь (развитие производственно-технической и социально-экономической инфраструктуры; совершенствование материально-технической, диагностической, ремонтно-восстановительной базы; снижение себестоимости перевозок; внедрение современных логистических систем, спутникового, навигационного контроля за перевозочным процессом; подготовка высококвалифицированных кадров (транспортных логистов); развитие платных услуг населению, своим и сторонним организациям) позволят повысить конкурентоспособность данной отрасли потребительской кооперации.

Список литературы

1. **Основные** показатели хозяйственно-финансовой деятельности потребительской кооперации Республики Беларусь за 2006 год : стат. сб. – Минск : Белкоопсоюз, 2007. – 76 с.
2. **Основные** показатели хозяйственно-финансовой деятельности потребительской кооперации Республики Беларусь за 2007 год : стат. сб. – Минск : Белкоопсоюз, 2008. – 75 с.
3. **Основные** показатели хозяйственно-финансовой деятельности потребительской кооперации Республики Беларусь за 2008 год : стат. сб. – Минск : Белкоопсоюз, 2009. – 77 с.
4. **Основные** показатели хозяйственно-финансовой деятельности потребительской кооперации Республики Беларусь за 2009 год : стат. сб. – Минск : Белкоопсоюз, 2010. – 76 с.
5. **Основные** показатели хозяйственно-финансовой деятельности потребительской кооперации Республики Беларусь за 2010 год : стат. сб. – Минск : Белкоопсоюз, 2011. – 71 с.
6. **Основные** показатели хозяйственно-финансовой деятельности потребительской кооперации Республики Беларусь за 2011 год : стат. сб. – Минск : Белкоопсоюз, 2012. – 65 с.
7. **Рудницкий, А.** На рыночных перекрестках / А. Рудницкий // Вести потребкооперации. – 2008. – № 69. – С. 1.
8. **Рудницкий, А.** Всевидящее око / А. Рудницкий // Вести потребкооперации. – 2012. – № 22. – С. 2.
9. **Рудницкий, А.** Лежат дороги на четыре стороны / А. Рудницкий // Вести потребкооперации. – 2011. – № 207. – С. 2–3.
10. **Отраслевая** программа развития потребительской кооперации на 2011–2015 годы : утв. постановлением Правления Белкоопсоюза от 20 окт. 2010 г. № 581. – Минск : Белкоопсоюз, 2010. – 58 с.
11. **Аникевич, И.** В добрый путь, автошкола! / И. Аникевич // Вести потребкооперации. – 2011. – № 3. – С. 1.
12. **Градюшко, Н.** Берегись автомобилиста / Н. Градюшко // Вести потребкооперации. – 2011. – № 27. – С. 1.
13. **Логистический** центр – будущее транспортной отрасли : материалы междунар. науч. конф. «Применение логистических подходов на рынке транспортных услуг» // Компас экспедитора и перевозчика. – 2007. – № 3. – С. 7–8.
14. **Программа** развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года : постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 29 авг. 2008 г. № 1249 // Нац. реестр правовых актов Респ. Беларусь. – 2008. – № 223.
15. **Сидько, С. Д.** Принципы – кооперативные, подходы – рыночные / С. Д. Сидько // Вести потребкооперации. – 2010. – № 97. – С. 1–3.