

Построенная таким образом ОСУ АТП будет, во-первых, адекватно отражать общую цель его функционирования - обеспечение качественного обслуживания клиентов, а во-вторых, объективно учитывать необходимость разделения функций и компетенция между управленческими звеньями.

Вильнюсский технический университет

Поступила
10.09.1991

NAUJOS ORGANIZACINĖS VALDYMO STRUKTŪROS LIETUVOS AUTOTRANSPORTO ĮMONĖSE

R. Baltrušaitis

Re z i u m ė

Nagrinėjamas autotransporto įmonių organizacinės valdymo struktūros pertvarkymas pagal Lietuvos Respublikos Valstybinių įstatymų įmonių įstatyme numatyta reglamenta. Pažymima, kad ankstesniu laikotarpiu susiklosčiusios АТІ valdymo struktūros nebeatitinka šiandieninių laisvos ekonomikos reikalavimų ir gali būti rimtu stabdžiu didinant transporto efektyvumą.

Pateikiami konkretūs pasiūlymai ir iliustruota medžiaga, kaip turėtų formotis naujos valdymo struktūros autoįmonėse.

NEW ORGANISATION MANAGEMENT STRUCTURES IN AUTOTRANSPORT ENTERPRICES OF LITHUANIA

R. Baltrušaitis

S u m m a r y

The article deals with reorganisation of management structures in autotransport enterprises (AE), according to the law of Lithuanian republic. The previous structures don't fit for free economics demands. That's why the efficiency of autotransport decreases.

Concrete proposals and illustrated material are presented in the article.

ПРЕДПОСЫЛКИ ПРИВАТИЗАЦИИ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Т. Дризина, М. Озолиньш

Разгосударствление собственности как один из способов перехода к рыночным отношениям в народном хозяйстве будет иметь свои отличительные особенности на транспорте вообще и особенно на автотранспорте. Это обусловливается распыленностью подвижного состава между многими владельцами. На пассажирском автотранспорте, имея в виду автобусные как самые массовые перевозки (более 200 поездок на автобусе в год на 1 человека), число владельцев автобусов превышает 25 министерств и ведомств Латвийской Республики (табл. 1), а подвижной состав имеется на более, чем 100 автопредприятиях. С точки зрения собственности в настоящее время автобусы находятся в общем пользовании (Министерство сообщения), в государственном секторе, в кооперативных организациях и у индивидуальных владельцев.

Из данных табл. 1 следует, что на транспорте общего пользования сосредоточено около 1/3 всех автобусов, в государственном секторе - около 2/3 и лишь незначительная их часть принадлежит другим владельцам. Если по количеству автобусов можно

Таблица 1. Распределение автобусов Латвийской Республики по министерствам и ведомствам^{*)} на начало 1990 года

Владелец транспортных средств	Число автобусов, шт.	Средняя вместимость, мест	Общая вместимость, мест
-------------------------------	----------------------	---------------------------	-------------------------

Государственный агро-промышленный комитет,	3790	23	87170
в том числе:			
колхозы	1592	24	38208
совхозы	1087	24	26068

ПО "Латвемелиорация"	289	23	6647
прочие	822	20	18245
Государственный промышленный комитет	299	19	5681
Государственный строительный комплекс	392	21	8232
Министерство транспорта и дорожного хозяйства, в том числе:	3117	31	96627
транспорт общего пользования	2773	32	88736
ПО "Латвияс цели"	300	22	6600
прочие	44	30	1291
ПО "Латвияс межи"	225	18	4050
Латпотребсоюза	83	19	1577
Министерство торговли	42	13	546
Госкомитет по топливу и энергетике	57	19	1083
Министерство бытового обслуживания	44	15	660
Министерство связи	79	14	1106
Госкомитет по культуре	133	20	2689
Министерство просвещения	232	20	4640
Министерство здравоохранения	91	18	1638
Министерство социального обеспечения	25	21	525
Министерство финансов	1	11	11
Госкомитет по телевидению и радиовещанию	21	13	273
Академия наук	51	17	867
Совет профсоюзов Латвийской Республики	41	21	861
ДОСААФ	18	18	324
Министерство коммунального хозяйства	180	16	2880

Госснаб	31	22	682
Союз рыболовецких колхозов	95	25	2575
Предприятия союзного подчинения	1307	23	30061
Итого	10354	25	254529

* Названия министерств и ведомств даны в соответствии со структурой управления на начало 1990 года.

сопоставить транспорт общего пользования и Госагропром, то по объему перевозок пассажиров на первый приходится 50,8%, на второй - 5,8% (соответственно 73,8 и 11,7% - по пассажирообороту в год). Понятно, что эти результаты отражаются на финансовых показателях работы автобусного парка Латвийской Республики. Так за 1989 год в республике убытки на автобусных перевозках составили 36 млн. руб., из которых 18,5% приходится на транспорт общего пользования, а 50,1% - на Госагропром. При этом ни одному из министерств и ведомств не удалось обеспечить сбалансированность доходов и расходов, а тем более получить прибыль. Поэтому повышение эффективности автобусных перевозок на основе конкуренции и создания рынка услуг представляется не только актуальным, но и безусловно необходимым.

Чтобы решить эту задачу, необходимо предпринять конверсию собственности, передачу собственности предпринимателям, заинтересованным в конечном результате. Однако практическое осуществление этого шага существенно затруднено, с одной стороны, низкой реальной покупательной способностью возможных предпринимателей, а с другой - неудовлетворительным состоянием автобусного парка. По оценке Министерства сообщения из всего количества автобусов транспорта общего пользования 43,9% их марки "Икарус". В Риге, городах республиканского подчинения и многих районах используются автобусы только этой марки. Для того, чтобы устойчиво обеспечить потребности в перевозке пассажиров в республике, ежегодно требуется не менее 200 новых автобусов. Однако за период с 1984 по 1989 год поставки "Икарусов" уменьшились с 200 до 159 автобусов в год. В 1989 году поступило лишь 177, а в 1990 году только 40

автобусов. Кроме того, за указанный период снизились поставки автобусов и других марок, например, поставки автобусов марки "ЛАЗ" сократились на 49,7% за год (от 92 до 45 автобусов в год). Положение усугубляется тем, что стремительно стареет парк автобусов (табл. 2) и не обеспечивается достаточное количество запасных частей к ним.

Таблица 2. Средний возраст автобусов (по фактическому пробегу с начала эксплуатации), тыс. км

Марка автобуса	1989	1990	1991	1992 прогноз)	Нормативный пробег до списания
Икарус	361,3	389,4	476,5	650	556-588
ЛАЗ	313,3	326,1	365,7	410	556-588
КАВЗ, ПАЗ	237,0	265,6	295,5	300	435-455
РАФ-2203	236,0	238,2	245,4	300	455

Данные табл.2 свидетельствуют о том, что средние пробеги автобусов марки "Икарус", а затем и "ЛАЗ" приближаются к нормативным пробегам до списания, а провозные мощности с 1989 по 1996 год существенно снижаются (табл. 3).

Таблица 3. Прогноз числа автобусов, имеющих технический ресурс по городу, шт.

Марка автобуса	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Икарус	1025	1011	954	805	629	400	130	0
ЛАЗ	1074	1060	1031	957	873	750	550	325
КАВЗ, ПАЗ	95	75	92	100	90	0	0	0
РАФ-2203	200	240	217	170	60	60	40	0
Всего	2394	2386	2294	2032	1656	1210	720	325

Если ситуация с поставкой автобусов в ближайшее время не изменится, то приватизация собственности в форме продажи подвижного состава отпадает. Чтобы улучшить положение с

перевозками пассажиров сейчас и замедлить снижение технического ресурса имеющихся автобусов, следует обратить внимание на то, что только 1% всех автобусов марки "Икарус" используется в регулярном сообщении.

Необходимо разработать такой механизм конверсии, который заинтересовал бы всех владельцев транспорта эффективно использовать провозные мощности не только для собственных нужд, но и, например, для организации школьных маршрутов, туристических поездок, обслуживания пассажиров всех категорий. Это потребует совершенствования налоговой политики, выдачи лицензий и патентов на отдельные маршруты и перевозки, акционирования собственности и стимулирования других разнообразных форм предпринимательской деятельности. Таким образом, на пассажирском транспорте будут созданы предпосылки для формирования параллельных структур на конкурсной основе.

Рижский технический университет

Поступила
10.01.1992

PERVEZIMU AUTOBUSAIS PRIVATIZAVIMO PRIELAIDOS

T. Drizina, M. Ozolinš

R e z i u m ē

Sīdroma pirmoju etapu pervežimus autobusais vykdyti pagal atskirus maršrutus ir pervežimu rōsis.

CONVERSION OF BUS TRANSPORTATION

T. Drizina, M. Ozolinsh

S u m m a r y

Work contains analyse of passengers transportation conditions. On this bases the conversion of bus transportation is suggested.