

Секция 6. КАДРОВОЕ И НАУЧНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

331.2:656.078.1:338.121

Додонов Олег Владимирович, кандидат экономических наук, доцент, e-mail: oleg.dodonov.68@mail.ru

*Додонова Елизавета Олеговна, e-mail: elizavetta1220@icloud.com
Полоцкий государственный университет (Беларусь, Новополоцк),
211440, г. Новополоцк, ул. Блохина, 29*

СТИМУЛИРОВАНИЕ ПЕРСОНАЛА ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА К ИННОВАЦИОННОМУ РАЗВИТИЮ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Выявлены проблемы транспортного комплекса в контексте инновационного развития логистической системы Республики Беларусь; проблемы стимулирования персонала к инновационному развитию логистической системы на макро- и микроуровнях экономики Республики Беларусь; разработаны научно-практические рекомендации по стимулированию персонала транспортного комплекса к инновационному развитию логистической системы Республики Беларусь для макроуровня и уровня предприятий.

Ключевые слова: инновационный труд; логистическая система; стимулирование персонала; транспорт; эффект.

Развитие логистической системы (далее – ЛС), основной частью которой является транспортный комплекс, невозможно без внедрения инноваций. В то же время учеными опосредовано рассмотрены аспекты стимулирования персонала к их внедрению на различных стадиях логистической цепи, включая транспортировку грузов и материалов.

Научные проблемы в части недостаточного изучения вопросов стимулирования персонала к инновационному развитию ЛС нашли свое отражение в несовершенстве основных программных документов, направленных на развитие ЛС в Республике Беларусь, где до сих пор не принят базовый нормативный акт, регулирующий логистическую деятельность. В Республиканской программе развития логистической системы и транзитного потенциала Республики Беларусь на 2016–2020 годы (далее – Программа) определено, что для эффективного функционирования ЛС Республики необходимо соблюдать ряд принципов, среди которых «модернизация логистической инфраструктуры, средств механизации

ции и автоматизации погрузочно-разгрузочных работ» [1, с. 3]. В этой же Программе отмечается, что для повышения «эффективности функционирования логистической инфраструктуры Республики необходимо продолжить развитие логистической деятельности за счет активного использования инновационных технологий управления и автоматизации» [1, с. 4]. Считаем, что данные мероприятия не могут быть реализованы без стимулирования персонала транспортного комплекса к внедрению инноваций. Однако в Программе роль кадров, и в частности персонала транспортных предприятий, в обеспечении данных мероприятий незначительна и рассмотрена как «необходимость повышения уровня профессиональной подготовки специалистов в сфере логистики» [1, с. 8] с целью минимизации рисков в дальнейшем развитии ЛС Республики Беларусь.

На основе проведенных эмпирических исследований можно выделить общие проблемы низкой инновационной активности как в экономике, так и в отраслях, обеспечивающих развитие транспортного комплекса. За 2011–2016 гг. сократился удельный вес организаций промышленности, осуществлявших затраты по всем видам инноваций, в общем числе обследованных организаций промышленности (с 24,3 до 21,7 %). При снижении индекса производительности труда в целом по экономике на 10,2 % в такой отрасли, как ремонт автомобилей, он снизился на 22,9 %, а в транспортной деятельности – на 12,2 %. В производстве автомобилей, прицепов и полуприцепов, прочих транспортных средств и оборудования доля работающих в высокотехнологичных и наукоемких видах экономической деятельности составила всего 1,2 % и сократилась на 0,5 %, в деятельности водного транспорта этот показатель составил всего 0,02 % при сокращении на 0,02 %, а в деятельности воздушного транспорта – всего 0,1 % [2, с. 13, 16, 25–26, 32, 81–82].

Для выявления проблем стимулирования персонала к инновационному труду на микроуровне в 2018 г. были проведены полевые исследования на ряде предприятий, занимающихся оптовой торговлей и транспортными перевозками грузов в Республике Беларусь. На одном из них выявлены следующие проблемы: несовершенное программное обеспечение в транспортном отделе, что приводит к повышению цен на транспортировку товаров при ограниченном количестве поставщиков; непродуманный выбор транспортных средств при составлении маршрутов доставки; незаинтересованность персонала к внедрению инноваций при доставке грузов, так как уровень оплаты их труда не зависит от количества и качества инновационных предложений. На другом предприятии выявлены такие проблемы, как несовершенство программного обеспечения при транспортировке грузов; отсутствие стимулов у персонала транспортного отдела к повышению своей квалификации; применение

ограниченного пакета прикладных программ, используемых в транспортно-экспедиционной деятельности предприятия.

Проблемы, которые проявились на обследованных предприятиях, являются следствием того, что не применяются эффективные системы стимулирования в работе с персоналом, мотивирующие его к внедрению инноваций при транспортировке грузов.

Таким образом, целью научного исследования является разработка рекомендаций для разрешения выявленных проблем как на макро-, так и на микроуровне.

В ЛС от качества труда зависит выполнение всех логистических операций, для эффективного выполнения которых персонал должен быть мотивирован, оплата труда его должна быть построена на применении адекватных форм и методов стимулирования работников, выполняющих логистические функции, в том числе и по доставке грузов транспортом.

В Руководстве Осло инновация рассматривается как «введение в употребление какого-либо нового или значительно улучшенного продукта (услуги) или процесса, нового метода маркетинга или нового организационного метода в деловой практике, организации рабочих мест или внешних связях» [3, с. 34]. В Законе Республики Беларусь «О государственной инновационной политике и инновационной деятельности в Республике Беларусь» инновация рассматривается как «введенные в гражданский оборот или используемые для собственных нужд: новая или усовершенствованная продукция; новая или усовершенствованная технология; новая услуга; новое организационно-техническое решение производственного, административного, коммерческого или иного характера, способствующие продвижению технологий, продукции и услуг на рынок» [4]. Из приведенных определений можно сделать вывод о том, что внедрение инноваций должно способствовать совершенствованию любой из подсистем ЛС. Например, в подсистеме «кадры» это может быть новый (усовершенствованный) метод организации рабочих мест, организационное решение административного характера; в подсистеме «транспорт» это может быть введение нового или значительно улучшенного процесса и (или) технологии транспортировки грузов.

Труд инноваторов (инновационный труд [5, с. 120]) является признаком эффективного выполнения всех логистических операций и управления потоками. В основе оценки труда таких специалистов должна быть заложена компенсационная система с учетом критериев, определяющих уровень инновационного потенциала работников и их способность внедрять технологические и организационные инновации на всех стадиях транспортировки груза. Такими критериями должны быть: количество внедренных инновационных проектов для развития ЛС; используемые информационные системы; используемые информационные технологии,

направленные на рационализацию материальных и финансовых потоков; внедренные технологические инновации в процессе перевозки, хранения и доставки грузов (включая погрузочно-разгрузочные операции); организационные инновации, направленные на оптимизацию параметров логистических бизнес-процессов; инновации, направленные на оптимизацию затрат.

Разрешение проблем несовершенства нормативно-правового регулирования заключается, в первую очередь, в доработке проекта Закона Республики Беларусь «О логистической деятельности» [6], представленного Министерством транспорта и коммуникаций Республики Беларусь. В табл. 1 изложены положения программ, с которыми должны быть согласованы нормы Закона Республики Беларусь «О логистической деятельности» и Концепция развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года [7] с точки зрения стимулирования персонала к инновационному развитию ЛС.

Таблица 1

Основные положения государственных программ Республики Беларусь, с которыми необходимо согласование положений проекта Закона и Концепции для стимулирования персонала к инновационному развитию ЛС

Программа	Положения программы
Государственная программа инновационного развития Республики Беларусь на 2016–2020 годы [8]	1. Одним из основных направлений государственной инновационной политики Республики Беларусь на 2016–2020 годы является кадровое обеспечение [8, с. 8], которое предполагает, в том числе: развитие многоуровневой системы непрерывной подготовки, переподготовки и повышения квалификации специалистов, повышение престижа научной и инновационной деятельности и обеспечение притока талантливой молодежи в инновационную сферу путем создания условий для финансовой поддержки реализации проектов от идеи до внедрения разработок [8, с. 13].
Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы [9]	1. Перспективные направления, характерные для всех видов транспорта: координация развития различных видов транспорта на основе применения или интеграции информационных систем; формирование адаптированной к международной практике системы электронного документооборота на транспорте, включая единую электронную товарно-транспортную накладную для всех видов транспорта [9, с. 2]. 2. Одним из основных условий для устойчивого развития железнодорожного транспорта являются высокие кадровый и инновационный потенциалы, эффективные механизмы, обеспечивающие рост образовательного и профес-

Программа	Положения программы
	<p>сионального уровня работников, а также формирование действенных стимулов к высокопроизводительному труду [9, с. 8–9].</p> <p>3. В рамках выполнения программы в сфере грузовых перевозок железнодорожным: внедрение прогрессивных технологий...; совершенствования маркетинговой работы; оптимизации транспортно-логистических схем доставки грузов; применения современных информационных технологий [9, с. 8–9].</p> <p>4. В области развития кадрового потенциала железнодорожного транспорта: мотивация эффективного труда работников [9, с. 10].</p>

Стимулирующими методами государственного регулирования инновационной деятельности являются прямые и косвенные средства воздействия органов государственного управления на поведение субъектов хозяйствования и других субъектов инновационной деятельности для того, чтобы повысить их заинтересованность в создании, развитии и распространении инноваций. Это могут быть как нормативные акты или другие акты директивного характера, регулирующие отдельные аспекты инновационной деятельности, так и государственные программы и стратегии.

В то же время ряд проблем развития ЛС на микроуровне могут быть разрешены на основе стимулирования персонала к инновационной деятельности: повышения производительности труда, обоснованного роста заработной платы, повышения квалификации персонала и привлечения наиболее высококвалифицированных специалистов с достойным уровнем оплаты труда.

На локальном уровне стимулирование персонала основано на его мотивировании к внедрению инноваций в ЛС. Для достижения этой цели принято использовать различные методы: прямого стимулирования (размер окладов, надбавок, бонусы, награды, преимущества, страхование, пенсионное обеспечение и др.); косвенные методы (поездки на конференции, право на автономию в выборе темы научных исследований, развитие карьеры, конкуренция между подразделениями предприятия и автономными творческими коллективами, присуждение наград и титулов, вручение дипломов, сертификатов, публикация результатов исследований в корпоративных информационных бюллетенях); методы отрицательного стимулирования (право менеджера уволить или перевести работника на более низкую должность, понизить размер заработной платы, лишить льгот).

В табл. 2 предложены критерии оценки инновационного труда работников, выполняющих функции по транспортировке грузов в ЛС на микроуровне.

Таблица 2

Критерии оценки инновационного труда работников, выполняющих функции по транспортировке грузов в ЛС

Эффект от инновационного труда	Критерии оценки	
		технологических инноваций (технологические нововведения в транспортном процессе – введение новой или значительно улучшенной технологии транспортировки грузов (систем отслеживания перемещений транспортных средств с использованием системы GPS; электронной системы оформления проездных документов для транспортных средств))
ΔTi	$\Delta Tm = (Пб - Пn) + (Oen - Oгб) - Зат.м.,$ руб., где $Пб, Пn$ – потери (порча) груза в пути соответственно в базисном и плановом периодах, руб.; $Oгб, Oen$ – объем грузоперевозок соответственно в базисном и плановом периодах, руб.; $Зат.м.$ – затраты на данные технологические инновации, руб.	$\Delta To = Oen - Oгб, \text{ руб.},$ где $Oгб, Oen$ – объем грузоперевозок соответственно в базисном и плановом периодах, руб.

Примечание: собственная разработка.

Внедрение инноваций в транспортном комплексе позволяет сократить логистические издержки при транспортировке грузов до 30 %. С появлением GPS, GSM, WI-FI и других беспроводных способов передачи информации отслеживать состояние и местонахождение груза возможно онлайн, что позволяет быстро реагировать на появление трудностей и принимать решения в процессе транспортировки грузов. В то же время в данной подсистеме перспективными могут стать технологические инновации, ранее находившие применение только в промышленности, в сочетании с ресурсными.

В частности, при возникновении неисправности автомобиля ее код может автоматически передаваться в офис механикам, а те могут передать на смартфон водителя рекомендации по ее устранению. Подобная технология открывает новые возможности по планированию техническо-

го обслуживания поставок запасных частей. Все диагностические данные могут быть получены не по возвращении автомобиля из рейса, а непосредственно во время его работы [10, с. 345].

Полученный экономический эффект от внедрения инноваций в подсистемах ЛС на микроуровне позволяет усовершенствовать систему оплаты труда на транспортных предприятиях на основе развития стимулирования персонала. При этом полученный экономический эффект распределяется в равных пропорциях: 50 % направляется на выплату премий и доплат к заработной плате тех работников, которые внедрили инновации; 50 % аккумулируется в инновационном фонде предприятия, которым распоряжаются работники, обеспечившие его получение для внедрения инноваций в дальнейшем.

В табл. 3 приведен перечень должностей, занимая которые работники имеют право на получение дополнительного вознаграждения от полученного экономического эффекта в случае внедрения ими инноваций в подсистеме «транспорт» ЛС.

Таблица 3

Перечень должностей работников, имеющих право на получение дополнительного вознаграждения от результатов инновационного труда – полученного экономического эффекта в подсистеме «транспорт» ЛС

Должность	Вид инноваций	
	Технологические	Организационные
Начальник транспортной службы	+	+
Заведующий гаражом	+	
Логист	+	+
Логист-экспедитор	+	
Специалист по грузоперевозкам	+	+
Инженер-программист, технический специалист	+	
Инспектор по кадрам, специалист по персоналу		+
Водитель автомобиля, механик, слесарь по ремонту автомобиля, грузчик	+	
Экспедитор		+

Примечание: собственная разработка.

Очевидно, что перечень должностей может быть дополнен или изменен в зависимости от численности персонала и организационной структуры предприятия.

1. Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала Республики Беларусь на 2016–2020 годы [Электронный ресурс] : утв. постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 18.07.2016 № 560. – Режим доступа: <http://government.by/upload/docs/file10f0af8923c585e3.PDF>. – Дата доступа: 23.09.2017.
2. Наука и инновационная деятельность в Республике Беларусь: стат. сб. – Минск : Нац. стат. ком. Респ. Беларусь, 2017. – 140 с.
3. Руководство Осло: Рекомендации по сбору и анализу данных по инновациям. – 2-е изд. – М., 2010. – 107 с.
4. О государственной инновационной политике и инновационной деятельности в Республике Беларусь [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь от 10.07.2012 № 425-3. – Режим доступа: <http://www.pravo.by/document/?guid=3871&p0=h11200425> – Дата доступа: 23.09.2017.
5. Додонов, О.В. Інноваційна активність у сфері праці: теоретичні основи, практичні проблеми та механізми їх вирішення: монографія / О.В. Додонов. – Луганськ : ТОВ «Віртуальна реальність», 2012. – 222 с.
6. О логистической деятельности : проект Закона Респ. Беларусь. – Минск : М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, 2012. – 41 с.
7. Концепция развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.baif.by/novosti/utverzhdjena-kontseptsiya-razvitiya-logisticheskoi-sistemy-belarusi/. – Дата доступа: 24.06.2018.
8. Государственная программа инновационного развития Республики Беларусь на 2016–2020 годы [Электронный ресурс] : утв. Указом Президента Респ. Беларусь от 31.01.2017 № 31. – Режим доступа: <http://gknt.gov.by/deyatelnost/innovatsionnaya-politika/gpir/>. – Дата доступа: 24.06.2018.
9. Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы [Электронный ресурс] : утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь от 28.04.2016 № 345. – Режим доступа: <http://www.government.by/upload/docs/file591cd03b057946c1.PDF>. – Дата доступа: 24.06.2018).
10. Лавринович, М.В. Тренды развития транспортной логистики в мире / М.В. Лавринович, Д.А. Гурин, А.С. Данилова // Логистические системы в глобальной экономике. – 2012. – № 2. – С. 343–347.

Dodonov Oleg, PhD in Economics,
Associate Professor, e-mail: oleg.dodonov.68@mail.ru
Dodonova Elizabeth, e-mail: elizavetta1220@icloud.com
Polotsk State University (Belarus, Novopolotsk),
211440, Novopolotsk, Blokhina str., 29

STIMULATION OF PERSONNEL OF TRANSPORT COMPLEX TO THE INNOVATION DEVELOPMENT OF THE LOGISTIC SYSTEM OF THE REPUBLIC OF BELARUS

The problems of transport complex are revealed in the context of the innovation development of the logistic system of the Republic of Belarus; the problems of the stimula-

tion of personnel to the innovation development of the logistic system on the macro- and the microlevels of the economy of the Republic of Belarus'; practical-scientific recommendations regarding the stimulation of personnel of transport complex to the innovation development of the logistic system of the Republic of Belarus are developed for macrolevel and level of enterprises.

Key words: innovation labor; logistic system; the stimulation of personnel; transport; effect.

УДК 656.13.05+656.13.052.8

Ляхов Сергей Владимирович, кандидат технических наук

Унучек Иван Иванович

Белорусский научно-исследовательский институт

транспорта «Транстехника» (Беларусь, Минск),

e-mail: ot@niit.by, 220005, г. Минск, ул. Платонова, 22

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ПОДГОТОВКИ, ПЕРЕПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ В АВТОШКОЛАХ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Предложены изменения и дополнения в нормативные документы по сертификации услуг автошкол, порядку обучения и проведения экзаменов в Республике Беларусь.

Ключевые слова: автошкола; подготовка водителей; услуги; сертификация; экзамены; стандарты.

В рамках плана научно-исследовательских работ Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь на 2017–2018 гг. разработаны редакции технических нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность автошкол:

– СТБ 2191.1-2011 «Услуги по подготовке, переподготовке и повышению квалификации водителей механических транспортных средств. Часть 1. Основные требования»;

– СТБ 2191.2-2011 «Услуги по подготовке, переподготовке и повышению квалификации водителей механических транспортных средств. Часть 2. Требования к проведению экзаменов в учебных организациях»;

– ТКП 5.3.14-2013 «Национальная система подтверждения соответствия Республики Беларусь. Сертификация оказания услуг по подготовке, переподготовке и повышению квалификации водителей механических транспортных средств».