

Д. Н. КУШНЕРОВ  
Учреждение образования  
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ТРАНСПОРТА»  
Гомель, Беларусь

Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (Минтранс), являясь республиканским органом государственного управления, осуществляет государственное регулирование и управление в области транспорта и дорожной деятельности. Кроме транспортных предприятий в подчинении Минтранса находится и ряд промышленных организаций: 2 авторемонтных завода; 2 вагоноремонтных (вагоностроительных) завода; 5 предприятий по производству узлов, агрегатов и оборудования; судоремонтный завод; шпалопропиточный завод и строительный трест.

Исследование деятельности указанных предприятий позволило установить ключевые проблемы в их развитии, а также предложить направления, в которых следует им двигаться. В частности, в результате выполненного SWOT-анализа были выявлены сильные и слабые стороны каждого предприятия, оценены существующие угрозы и определены их потенциальные возможности. Исследование выполнялось сотрудниками университета в соответствии с заданием Минтранса.

Анализ деятельности авторемонтных заводов показал, что основной проблемой, с которой они столкнулись (как, впрочем, и остальные промышленные предприятия Минтранса), является снижение спроса на их продукцию, в т. ч., со стороны крупных клиентов. Объясняется это как ухудшением экономической конъюнктуры в стране и регионе, так и сокращением потребности в обслуживании и ремонте техники тех марок, которые постепенно «уходят с арены»: ПАЗ, КАВЗ, Икарус, ГАЗ. Географическое расположение заводов (Борисов, Мозырь) не позволяет предприятиям других городов, имеющим в своем парке, например, технику МАЗ, направлять ее на обслуживание на эти заводы. В настоящее время большинство производителей автотракторной техники отошли от практики установления нормативов пробега до капитального ремонта, а обслуживание осуществляют на своих сервисных станциях. Поэтому дальнейшее развитие авторемонтных заводов Минтранса видится в освоении рынка ремонта автомобилей физических лиц, развитии станций диагностики.

Основным направлением деятельности вагоностроительного (Гомель) и вагоноремонтного (Минск) заводов является производство, ремонт и техническое обслуживание железнодорожного подвижного состава, узлов и запасных частей к нему. Заводы до недавнего времени входили в состав

Белорусской железной дороги и нацелены на удовлетворение, прежде всего, ее нужд. Но такая ориентация на одного крупного заказчика имеет и обратную сторону: Белорусская железная дорога переориентируется на высокоскоростной подвижной состав, в перспективе спрос на ремонт и изготовление обычных пассажирских вагонов будет снижаться. Поэтому направлением развития заводов должна стать ориентация на новые запросы железной дороги, а также изготовление и ремонт новых видов подвижного состава, в т. ч. для иностранных железных дорог.

Заводы Минтраса по производству узлов, агрегатов и оборудования также имеют высокую зависимость от Белорусской железной дороги. Для повышения эффективности их функционирования необходимо выполнить диверсификацию имеющегося у них ассортимента продукции и снизить зависимость от одного крупного заказчика.

Судостроительно-судоремонтный завод (Пинск) осуществляет строительство судов, техническое обслуживание, переоборудование, ремонт судов и других плавсредств различного назначения. Однако программой развития транспортного комплекса не предусмотрено приобретение и модернизация судов транспортного флота, т. е. основная продукция завода не будет востребована. Поэтому заводу необходимо подключиться к мероприятиям по обновлению технического флота, обновлению и модернизации перегрузочной техники, модернизации барж-площадок. Экспортный потенциал завода является крайне низким, что обусловлено географическим расположением завода: изготавливаемые на заводе суда могут конкурировать по цене и качеству с аналогами, но расходы на их последующую транспортировку к заказчику делают цену абсолютно неконкурентной.

В структуру Минтранса входит строительный трест, основным направлением деятельности которого является выполнение строительно-монтажных и иных специальных работ. Кроме того, на заводах треста осуществляется производство строительных материалов. У предприятия отмечена положительная динамика в работе, является лауреатом конкурса «Лидер отрасли», но для закрепления имеющихся тенденций необходимо проводить постоянную работу по поиску новых рынков сбыта, а также диверсифицировать портфель заказов, усилив экспортную составляющую.

Следует отметить, что изучение характера деятельности отдельных промышленных предприятий Минтранса показало, что с целью повышения управляемости их целесообразно передать в ведение соответствующих профильных министерств. Предложено рассмотреть вопрос о передаче авторемонтных заводов, заводов по производству запасных частей и автоматических линий в ведение Министерства промышленности, строительного треста – в ведение Министерства архитектуры и строительства.

Внедрение комплекса предлагаемых мероприятий на промышленных предприятиях Минтранса будут способствовать повышению эффективности их деятельности и обеспечению конкурентоспособности.