

ПУТИ СНИЖЕНИЯ ЗАТРАТ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Лихачева В.Е.

студент, Уральский государственный университет путей сообщения, РФ, г. Екатеринбург

Макроэкономические аспекты национальной хозяйственной системы имеют неразрывную связь с технико-экономическими показателями работы транспорта. Транспортные услуги являются продукцией транспорта, осуществляются и потребляются они непосредственно с процессом транспортного производства.

Эффект, возникающий от работы и развития транспорта, аккумулируется за пределами транспортной отрасли, в связи с чем снижение транспортных издержек считается одним из способов повышения эффективности всего общественного производства.

Наиболее гибкой и быстро адаптирующейся к изменениям современной рыночной конъюнктуры частью транспортной системы является автомобильный транспорт.

Одновременно он является наиболее ресурсоемкой транспортной подотраслью. Это связано с относительно высокой себестоимостью перевозок автомобильным транспортом, что обуславливается значительной энерго- и трудоемкостью автотранспортных услуг.

Снижение затрат, возникающих при функционировании автомобильного транспорта, – одна из приоритетных задач автотранспортных предприятий и их клиентской базы.

Переход на рыночные отношения является своеобразным катализатором процессов децентрализации управления экономикой. Он предполагает значительное расширение прав предприятий в управлении производством. Следовательно, анализ, предвидение, а также определение целей и постановка задач, являются важнейшими моментами для автотранспортного предприятия в организации своей производственной деятельности.

В условиях децентрализации роль затрат для эффективного функционирования автотранспортных предприятий возросла, в связи с этим появились глобальные предпосылки для их снижения.

Осуществление производственной деятельности оправдывает себя тогда, когда стоимость благ, произведенных с помощью целого комплекса ресурсов, превышает стоимость этих ресурсов.

Достижение оптимального уровня затрат и дальнейшее поддержание уровня затрат на данном уровне позволяет предприятиям выживать в современных условиях бизнес-среды, которая отличается своей сложностью, динамичностью и неопределенностью. Управление затратами предприятия, функционирующего в условиях такой внешней среды, является основным инструментом, способствующим достижению высоких экономических результатов деятельности предприятия [4].

Транспортная отрасль является одной из важнейших инфраструктурных сфер экономики. Она существенно отличается от других сфер материального производства из-за присущего ей технологического, технического и экономического своеобразия.

В связи с этим проблемы совершенствования экономических показателей работы транспорта, его участия в создании совокупного общественного продукта и национального дохода на всех

уровнях хозяйственной системы государства приобретают все большую практическую значимость.

Автомобильный транспорт является неотъемлемой частью транспортной системы страны.

Основными конкурентными преимуществами данного вида транспорта являются высокая маневренность и оперативность, высокая скорость доставки, возможность доставки грузов от «двери до двери». В противовес этому следует отметить, что себестоимость грузоперевозок автомобильным транспортом в разы выше, чем, например, железнодорожным или водным видом транспорта.

Сравнительно высокая себестоимость автоперевозок обусловлена такими факторами как большая стоимость материально-технической базы, малая грузоподъемность (по сравнению с другими видами транспорта), а также высокая удельная энергоемкость автомобильного транспорта.

Инфраструктура автомобильного транспорта, в отличие от других видов транспорта, отличается гибкостью и адаптивностью под условия внешней среды, так как она может с относительной легкостью менять свою конфигурацию в зависимости от целей предприятия и внешних условий.

В современных экономических условиях, как уже отмечалось выше, для предприятий автотранспорта сохраняются факторы внешней среды, негативным образом влияющие на их финансовое положение.

Об этом свидетельствуют снижающийся объем перевозок, изменение технико-эксплуатационных показателей в худшую сторону, старение подвижного состава и производственно-технической базы автотранспортных предприятий, в связи с чем темпы роста уровня эксплуатационных затрат автотранспортного предприятия опережают темпы роста его доходов.

В особенности, к затратам, величина которых подвержена изменениям в большей степени, относятся затраты на топливо и смазочные материалы, на диагностику, техническое обслуживание и ремонт автомобилей.

Рост тарифов на электроэнергию и теплоснабжение, затрат на содержание и ремонт производственных зданий, помещений, оборудования повышают уровень общехозяйственных расходов автотранспортного предприятия.

Для оптимизации затрат руководству предприятия необходимо организовывать эффективную систему управления затратами.

Управление затратами – это инструмент целенаправленного снижения себестоимости грузоперевозок [6].

Себестоимость грузоперевозок – основа тарифов на транспортные услуги. Следствиями ее снижения являются улучшение финансового состояния автотранспортного предприятия, повышение его финансовой устойчивости.

На каждом предприятии есть определенный ряд факторов, от которого зависит величина себестоимости.

Одними из факторов, влияющих на себестоимость продукции и услуг, являются условия труда работников, созданные на данном предприятии, уровень технической вооруженности и производительности труда, условия материально-технического снабжения и сбыта, степень использования оборотных фондов предприятия [5].

Снижение себестоимости грузоперевозок возможно за счет следующих аспектов:

- повышение производительности труда;

- улучшение технико-эксплуатационных показателей работы подвижного состава;
- экономия материальных и финансовых ресурсов, повышение эффективности их использования;
- оптимизация административно-хозяйственных расходов.

Так, например, рост производительности труда позволяет снизить рабочее время, необходимое для производства единицы продукции (услуги). За счет этого предоставляется возможность выполнения запланированного объема работ с использованием меньшего количества рабочей силы (водителей и других категорий работников).

Рост производительности труда водителей прямо пропорционален росту производительности подвижного состава.

На изменение уровня производительности подвижного состава и себестоимости грузоперевозок в значительной степени оказывают свое влияние технико-эксплуатационные показатели. По характеру влияния они делятся на две группы.

В первую группу включаются такие показатели, как грузоподъемность автомобиля, коэффициент использования грузоподъемности и пробега. Повышение величины коэффициента использования пробега возможно посредством нахождения большего количества потенциальных клиентов, применение оптимальных маршрутов, а также совершенствования процесса оперативного управления перевозочным процессом и т. д.

Для оперативного управления перевозочным процессом на предприятии необходимо организовывать ежедневную проверку путевых листов, проводить анализ фактического пробега машин в сравнении с расчетными (нормативными) расстояниями по маршрутам перевозок, в том числе и на основании показаний GPS-оборудования.

Для этого предприятию целесообразно приобрести комплекты GPS-оборудования с дополнительными возможностями, позволяющими контролировать фактический пробег автомобилей и оперативно отслеживать их местоположение в процессе перевозок.

Значение коэффициента использования грузоподъемности можно увеличить за счет оптимального распределения груза по кузову автомобиля, наращивания бортов при перевозке легковесных грузов и т. д.

Во вторую группу технико-эксплуатационных показателей входят такие показатели как время пребывания автомобилей в наряде за сутки, время простоя под погрузочно-разгрузочными операциями, техническая скорость, коэффициент технической готовности и коэффициент использования автопарка. При оптимизации показателей данной группы рост производительности подвижного состава прямо пропорционален увеличению пробега подвижного состава.

Одним из важнейших аспектов повышения производительности труда водителей и подвижного состава является сокращение времени простоя автомобилей под погрузочно-разгрузочными операциями, а также своевременное оформление транспортной документации.

Повышение коэффициента технической готовности автопарка предприятия возможно при соответствующем повышении коэффициента выпуска автомобилей на линию.

Эффективными способами достижения оптимальной величины коэффициента выпуска автомобилей являются совершенствование производственно-технической базы и процессов технического обслуживания автомобилей, а также системы оперативно-производственного планирования на предприятии.

Снижение себестоимости также возможно за счет правильной и своевременной организации технического обслуживания автопарка, результатом которой будет являться сокращение

затрат на техническое обслуживание и ремонт. В качестве примера можно привести сокращение расходов на ремонт, которые возникают при износе шин, за счет соблюдения всех правил технической эксплуатации, в частности, регулировкой ходовой части автомобиля, умелым вождением, поддержанием нормального давления, соответствующего нагрузке, проведением диагностики и ремонта узлов подвески транспортного средства и т. д.

Следующими мероприятиями, способствующими снижению себестоимости грузоперевозок, являются осуществление работ по улучшению организации труда работников, а также совершенствование системы заработной платы [1].

Основную долю в структуре себестоимости грузоперевозок занимают затраты на оплату труда водителей, административно-технического персонала на осуществление транспортных работ, технического обслуживания и ремонта подвижного состава.

Осуществление всех выше перечисленных мероприятий способствует уменьшению расходов на содержание автопарка по всем статьям и обеспечивает снижение себестоимости грузоперевозок.

Снижение всех видов затрат на осуществление перевозочной деятельности является важнейшим направлением деятельности перевозчиков в современных рыночных условиях.

Все затраты, связанные с осуществлением перевозочной деятельности, условно подразделяются на переменные и постоянные.

Переменными затратами – затраты, изменяющиеся прямо пропорционально общему пробегу автомобиля. К таким затратам относятся затраты на топливо, смазочные материалы, затраты на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, амортизационные отчисления по подвижному составу, по которому нормы амортизации установлены с учетом пробега.

На предприятии должны производиться планирование и учет затрат на ремонт автомобилей, осуществляться контроль за приобретением новых запасных частей, а затем и их использованием. Все это необходимо воплощать в реальность для избежания перерасхода денежных средств, а также нецелесообразного заполнения складов и гаражного комплекса предприятия неликвидами [6].

Для более эффективного управления запасами ТМЦ следует реализовывать меры по сбыту запчастей и материалов, относящихся к неликvidу, а также согласовывать с поставщиками закуп необходимых материалов минимальными партиями.

Важнейшим направлением снижения уровня затрат автотранспортного предприятия является оптимизация расходов на топливо, которая может быть достигнута путем поддержания установленных норм расхода за счет совершенствования эксплуатационной деятельности.

ГСМ списывается на себестоимость по фактическому расходу, но не выше норм, утвержденных для отдельных марок автомобилей.

На расход топлива конкретного автомобиля влияет техническая исправность транспортного средства, срок его эксплуатации, состояние движущихся частей, габаритов кузова, тяжесть перевозимого груза и др. Еще одними факторами, влияющими на расход топлива, являются погодные условия и уровень профессионализма водителя.

Для регулирования общего расхода топлива необходимо оптимизировать расстояния по маршрутам перевозок, так как расход топлива в том числе зависит от пробега транспортного средства.

К постоянным затратам относятся затраты, не зависящие от общего пробега автомобилей. В данную категорию включаются накладные расходы и амортизационные отчисления на восстановление того подвижного состава, по которому нормы амортизации установлены без учета общего пробега.

Заработную плату водителей с отчислениями на социальные нужды условно можно отнести к постоянным затратам. Условность эта состоит в том, что заработная плата водителей, труд которых оплачивается по повременной системе, не зависит от пробега, в то время как заработная плата водителей, труд которых оплачивается по сдельной системе, зависит от пробега, который, в свою очередь, может быть увеличен за счет сокращения времени простоя автомобилей под погрузкой и разгрузкой, а также за счет увеличения средней технической скорости и ряда других факторов. В этих случаях с увеличением транспортной работы в тонно-километрах пропорционально увеличивается и заработная плата водителей [3].

Деление затрат на переменные и постоянные является также условным, так как к переменным могут относиться и такие затраты, которые не зависят от пробега. Это затраты на ежедневное обслуживание подвижного состава, на внутригаражный расход топлива, обтирочные материалы.

Существующая классификация затрат является своеобразной базой для проведения анализа производственно-хозяйственной деятельности автотранспортного предприятия.

Для оценки эффективности работы автотранспортного предприятия и выявления путей снижения себестоимости предоставляемых транспортных услуг необходимо проводить систематический и всесторонний анализ, применяя при этом различные экономико-математические, статистические методы и т. д [2].

Таким образом, руководству автотранспортного предприятия, принимая во внимание степень влияния технико-эксплуатационных показателей на общий уровень затрат, следует опираться на следующие мероприятия:

- 1) Повышение грузоподъемности собственного и привлекаемого подвижного состава.
- 2) Нормирование скорости движения.
- 3) Повышение коэффициента использования грузоподъемности подвижного состава.
- 4) Улучшение загрузки транспортного средства.
- 5) Маршрутизирование грузовых перевозок.
- 6) Снижение непроизводительных пробегов.
- 7) Снижение времени простоя под погрузкой и разгрузкой.
- 8) Увеличение продолжительности времени использования автомобиля [7].

Список литературы:

1. Багиев Г. Л., Асаул А. Н. Организация предпринимательской деятельности: учеб. пособие/под общ. ред. проф. Г. Л. Багиева. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2001. – 231 с.
2. Бухгалтерский учет: учебное пособие / Н. П. Кондраков. – 7-е изд., перераб. и доп. – М.: НИЦ ИНФРА-М, 2014. – 841 с.
3. Корсаков М. Н. Экономика предприятия. Конспект лекций. Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2005. – 50 с.
4. Котенева Е. Н., Краснослободцева Г. К., Фильчакова С. О. Управление затратами предприятия. – М.: Дашков и К, 2008. – 224 с.
5. Серебренников Г. Г. Основы управления затратами предприятия: учебное пособие / Г. Г. Серебренников. – 2-е изд., стер. – Тамбов: Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2009. – 80 с.

6. Тюкавкин Н. М. Управление издержками / Н.М. Тюкавкин // Управленческий учет. – 2008. – № 3. – 50-57 с.

7. Экономика железнодорожного транспорта: учеб. для вузов ж.-д. транспорта / Н. П. Терешина, В. Г. Галабурда, В. А. Токарев и др., под ред. Н. П. Терешиной, Б. М. Лapidуса. – М.: УМЦ ЖДТ, 2008. – 992 с.