

## ИССЛЕДОВАНИЕ ПРОБЛЕМ СНИЖЕНИЯ ЗАТРАТ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Пивоварчик А.А.

Научный руководитель канд. техн. наук доц. каф. ЭОПЭТК Феоктистов О. Г.  
*Сибирский федеральный университет*

Себестоимость перевозки груза складывается из затрат на проведение погрузо-разгрузочных работ, непосредственно транспортирования из пункта погрузки в пункт отгрузки, ремонт и содержание автомобильных дорог, организацию складского хранения груза, операции по подготовке груза к перевозке и складированию после разгрузочных работ. Следует учитывать, что в России передвижение транспортных средств осуществляется преимущественно по дорогам общественного пользования, находящимся на постоянном содержании государства и муниципалитетов. Поэтому затраты на ремонт и восстановление дорог выплачиваются в виде пошлин и сборов, как правило, на суммы меньшие, чем необходимо для проведения полноценных работ (остальное компенсируется за счет налоговых сборов). Так же на себестоимость приходится налоги на загрязнение окружающей среды. Их величина так же незначительна по сравнению с остальными видами затрат.

Наибольшие затраты приходится на выплаты заработных плат водителям, ремонтным и вспомогательным рабочим, служащим и управленцам. По некоторым оценкам доля заработной платы в общем списке расходов составляет до 30..45%, по некоторым автотранспортным предприятиям - до 60%. Снизить себестоимость, понижая выплаты по заработным платам, в российских условиях практически невозможно. На транспорте выплаты примерно на 10% меньше, чем в других областях народного хозяйства. Большая доля и у материальных затрат (горюче-смазочные материалы, шины, запчасти) - 15..20%. Кстати, в промышленности доля этих затрат несравненно больше и составляет 40..80%. Объяснение простое, продуктом деятельности транспорта является не материальный объект, а невещественная услуга, а потому транспортная отрасль не нуждается в сырье. А вот сократить себестоимость, уменьшая затраты на эксплуатационные материалы и запасные части можно. Для этого необходимо использовать более современную технику, с пониженным расходом топлива. К сожалению, в плане надежности продукция российского автопарома уступает европейскому, американскому и японскому примерно в 1,5-2 раза.

Применение тахометров косвенным образом влияет на потребление топлива, например, через повышенный контроль за водителями. Из организационных мероприятий самым очевидным является сокращение непроизводительного пробега. Для автобусов, действующих во внутригородском сообщении эта мера себя полностью исчерпала, коэффициент использования пробега здесь составляет 0,9..0,95. А вот в грузовых перевозках не редки случаи когда он составляет 0,4..0,5. Исправить столь плачевную ситуацию можно разработкой кольцевых маршрутов, в т.ч. развозочных и сборно-развозочных.

Перспективным в российских условиях считается повышение коэффициента использования пробега на грузовом транспорте до 0,7. При установившихся грузопотоках и значительном объеме перевозок в себестоимость входит затраты на резервирование транспортных средств. В отдельных случаях до 25..30% задействованных в перевозках автомобилей выступают в роли резерва, большая часть из них не задействуется или задействуется менее чем в половину доступного времени. Снижение резерва является перспективным направлением при организации перевозок. На складирование продукции тратится до 20..25% суммарных затрат, на проведение погрузо-разгрузочных работ 25..30%

. Снизить расходы на складирование можно более полным использованием складских помещений (за счет многоярусного штабелирования), расходы на проведение

ПРР - за счет комплексной механизации. Себестоимость также может быть снижена за счет снижения налогового бремени на транспортные предприятия, но этот рычаг является внешним фактором, а потому не может рассматриваться как способ или мероприятие.

Себестоимость транспортных перевозок – один из основных параметров, влияющий на эффективность деятельности торгового предприятия. Затраты подразделяются на прямые и косвенные. К прямым относятся расходы, непосредственно связанные с оказанием услуг по перевозке. Сюда входят оплата труда, социальные отчисления, затраты на горюче-смазочные материалы, техническое обслуживание, ремонт автомобилей и т. п. Прямые расходы состоят из двух составляющих: переменные расходы, непосредственно зависящие от пробега автомобиля (расходы на топливо, смазочные материалы, шины и другие расходные материалы), и постоянные, не зависящие от общего пробега автомобиля (заработная плата, амортизационные отчисления, аренда помещений, финансовая аренда, ОСАГО).

Косвенные (накладные) расходы – это расходы, связанные с управлением и обслуживанием производства (оказание услуг по перевозке). Их включают в себестоимость пропорционально пробегу автотранспорта. Необходимо отметить следующее: если заработная плата водителей начисляется в форме фиксированного оклада – это постоянные затраты, если применяется сдельная (повременная) оплата труда – переменные. При расчете общей рентабельности автотранспортного предприятия необходимо учитывать тот факт, что переменные затраты (горюче-смазочные материалы, техническое оборудование, текущий ремонт автомобилей) растут прямо пропорционально увеличению оборачиваемости транспорта, а постоянные остаются неизменными. Также необходимо отметить, что с увеличением грузоподъемности транспортных средств себестоимость перевозок уменьшается. Конечно, при доставке грузов по Красноярску не всегда удастся использовать большегрузные транспортные средства – порой они просто не могут подъехать к адресу доставки из-за припаркованных автомашин. Рассмотрим доставку груза на 4-х тонном грузовике и 20-тонной фуру. Затраты на заработную плату и эксплуатацию примерно одинаковы. Расход топлива у 4-тонника вполтину меньше, однако фура перевезет в 5 раз больше груза. Таким образом, доставка на фуру позволяет нам уменьшить затраты в 2,5 раза. За счет чего можно снизить себестоимость грузоперевозок Рыночная экономика заставляет поддерживать тарифы на перевозки на конкурентоспособном уровне, то есть постоянно снижать себестоимость перевозок. Конечно, затраты на аренду, налоги, фонд заработной платы уменьшить не удастся, они будут только увеличиваться в связи с существующей инфляцией. В целях снижения себестоимости перевозок компания «ТрансКоннект» использует следующие методы, доказавшие свою эффективность:

- использование оптимальных норм расхода горюче-смазочных материалов для каждого автомобиля, учитывающих категорию транспортного средства, выполняемую работу, условия эксплуатации и еще ряд факторов;
- повышение коэффициента использования транспортного средства, включающего в себя оптимальную загрузку каждого конкретного автомобиля, установление оптимального маршрута и скорости движения;
- снижение затрат на техническое обслуживание и ремонт автомобильного парка без потери качества работы;
- совершенствование и автоматизация методов погрузки/выгрузки машин, что значительно позволяет сократить простой автотранспорта;
- повышение производительности труда на всех уровнях;
- повышение квалификации работников предприятия за счет дополнительного обучения и различных тренингов;

- постоянное материальное стимулирование работников «ТрансКоннект», направленное на обеспечение бережного и компетентного использования материальных ценностей предприятия.

## Как организовать учет затрат на грузоперевозки

Любой производственный процесс требует грамотного управления, ведь от этого зависит объем и качество перевозок, а как следствие – финансовое благополучие компании. Поэтому важнейшую роль играет управленческий и бухгалтерский учет, в котором непрерывно и взаимосвязано отражаются все документально подтвержденные хозяйственные операции. Правильная организация учета затрат обеспечивает действенный контроль за эффективным использованием на предприятии материальных, трудовых и финансовых ресурсов, позволяет выявить фактическую себестоимость оказанных услуг. Для учета всех затрат на нашем предприятии используется единая информационная система, которая позволяет:

- своевременно и достоверно отражать фактические затраты на оказываемые услуги по доставке;
- исчислять фактическую себестоимость отдельных видов и всего объема перевозок;
- предоставлять менеджменту предприятия информацию, необходимую для принятия решений и оперативного управления производственными процессами;
- осуществлять контроль за экономным и рациональным использованием материальных, трудовых и финансовых ресурсов.

Также необходимо отметить, что правильная организация учета затрат на грузоперевозки и их отражение в отчетных документах позволяет предприятию избежать спорных ситуаций во взаимоотношениях с налоговой службой, при решении вопросов налогообложения прибыли. Каждый предприниматель заботится об эффективности своего автотранспортного бизнеса. В различных сферах деятельности есть свои особенности, существуют они и в автотранспортных перевозках. Перечислим некоторые специфические риски этого бизнеса:

- возможность частичной или полной потери груза в результате порчи или хищения;
- нецелевое или неэффективное использование автопарка;
- хищение топлива.

В разных компаниях, связанных с автотранспортным бизнесом, по-разному борются с этими рисками, но как показывает практика, до победы еще далеко. С развитием новых технологий появилась надежда, что риски эти удастся если не устранить вообще, то, по крайней мере, снизить до приемлемого уровня. О чем идет речь?

Недавно на рынке появились новые технические средства - системы спутникового мониторинга транспорта (системы GPS-мониторинга). С их помощью можно с точностью до нескольких метров определить местоположение объекта (автомобиля, корабля, контейнера и т.д.), а также получить показания датчиков, установленных на объекте (например, датчиков расхода топлива или открытия/закрытия грузового отсека). Системы GPS-мониторинга построены следующим образом. На подвижные объекты (автомобили, корабли, контейнеры и т.д.) устанавливаются специальные устройства - бортовые контроллеры. Эти устройства получают через спутники информацию о своем местоположении (географические координаты и время). Дальнейшая судьба этой информации зависит от того, является система онлайн-овой (работающей в режиме реального времени) или офлайн-овой

(режим "черный ящик"). В первом случае информация по беспроводным каналам связи и каналам Интернета отправляется на диспетчерский компьютер, где отображается на электронной карте в виде точки или трека. Во втором - накапливается в памяти устройства и попадает в диспетчерский компьютер после прибытия объекта на место. Теперь посмотрим, как такие системы могут быть использованы для снижения рисков в автотранспортном бизнесе. Безопасность грузов. Если автомобиль или контейнер оснащен системой GPS-мониторинга, то можно в любой момент времени узнать где именно он находится в данную минуту и восстановить весь его предыдущий маршрут. Систему можно настроить таким образом, чтобы она автоматически информировала диспетчера об отклонении объекта от заданного заранее маршрута или о срабатывании датчиков (например, открытия/закрытия контейнера или грузового отсека). В случае угона автомобиля остается возможность отследить маршрут его перемещения и принять соответствующие меры.

Нецелевое или неэффективное использование автопарка. Постоянный или выборочный мониторинг маршрутов, сравнение их с заданными в путевых листах, анализ пробега автомобиля позволяет легко выявить (и предъявить убедительные доказательства) нецелевого использования автотранспорта, или, как говорят, "левых рейсов". Причем это можно сделать практически сразу, в момент отклонения от маршрута, так и по прошествии времени - вся история перемещений хранится в базе данных. Если система GPS-мониторинга оснащена логистическим модулем, то она способна оптимизировать регулярные маршруты с точки зрения минимального суммарного пробега и времени доставки. Хищение топлива. К системе GPS-мониторинга можно подключить штатные или специальные датчики расхода топлива и получить полную информацию о фактическом использовании топлива, местах, времени и объеме заправок и сливов. Эта информация представляется в виде сводных отчетов и легко позволяет выявить практически все известные схемы воровства, начиная от банального слива до изощренных вариантов сговора с персоналом бензозаправок. Более того, анализ потребления топлива во время движения позволяет выявить факты заправки некачественным топливом и принять соответствующие меры. Таким образом, внедрение систем GPS-мониторинга позволяет значительно снизить риски и затраты, возникающие в автотранспортном бизнесе.