

УДК 656.13.003

ПРИНЦИПЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Курган Е.Г., Ветрова Т.А. Автомобильно-дорожный институт государственного высшего учебного заведения «Донецкий национальный технический университет»

Экономика транспорта является одним из важнейших разделов экономической теории, прикладной экономической наукой, изучающей природу и особенности транспорта, специфический характер закономерностей, форм проявления экономических законов и развития транспорта как отрасли материального производства.

Основными принципами повышения эффективности производственной программы автотранспортного предприятия являются:

- уменьшение себестоимости перевозок;
- увеличение доходов от перевозок;
- повышение рентабельности перевозок;
- увеличение прибыли от перевозок.

Транспортные расходы на производство включают у себя расходы на перевозку грузов и пассажиров, погрузочно-разгрузочные работы, расходы на экспедирование грузов и пр. Они являются основной частью себестоимости продукции промышленных и автомобильных предприятий и значительно влияют на экономическую эффективность производства. В областях экономики и на предприятиях, которые используют в основном автомобильный транспорт, расходы на перевозку составляют 20 %-30 %, а иногда достигают 50 % себестоимости продукции [1,2].

Под себестоимостью понимают расходы, которые приходятся на единицу продукции. В себестоимость включают потребленные оборотные средства, часть основных фондов в виде амортизационных отчислений, заработную плату работников и отчисление на социальное страхование. Себестоимость продукции является одним из оценочных показателей, которые характеризуют эффективность работы предприятия. Она является важнейшим элементом отображения хозяйственной деятельности предприятия. На себестоимость влияет много разных факторов, поэтому ее величина может быть разной для автотранспортных предприятий, которые выполняют перевозки одного типа.

Себестоимость – это денежное выражение расходов предприятия на производство и реализацию продукции. Это важный экономический показатель эффективности работы АТП.

Беспрерывное снижение себестоимости перевозок грузов и пассажиров позволяет периодически пересматривать оптовые цены – тарифы на перевозку и обеспечивать снижение себестоимости продукции других областей народного хозяйства за счет уменьшения доли транспортных расходов.

Задачами экономического анализа себестоимости перевозок грузов и пассажиров является выявление непроизводительных расходов денежных, материальных и трудовых ресурсов и определение основных направлений в деятельности предприятия, которые обеспечивают снижение затрат по отдельными статьям и элементам. Целевое назначение анализа состоит в исследовании резервов снижения производственных и административно-управленческих расходов, повышении прибыли и рентабельности предприятия.

Экономический анализ себестоимости перевозок практически сводится к:

- оценке результатов выполнения плана по себестоимости перевозок за определенный период времени и установление ее динамики;
- к выявлению причин и факторов, которые вызывают отклонение фактической себестоимости от плановой в целом и по отдельным статьям или элементам расходов (в статье калькуляции себестоимости объединяют затраты по экономическим признакам с целью составления сметы расходов на производство);
- к определению влияния технико-эксплуатационных показателей использования подвижного состава на себестоимость перевозок; к разработке мероприятий по реализации выявленных резервов снижения себестоимости перевозок [2].

Себестоимость автомобильных перевозок составляется из разных расходов на производство, которые объединяют в статьи калькуляции. Процесс определения затрат по статьям и в целом на единицу продукции называют калькуляцией себестоимости продукции.

Статьи калькуляции себестоимости обычно разделяют на две группы по видам расходов в зависимости от пробега автомобиля – на переменные и постоянные.

Переменные – те, которые меняются с изменением общего пробега автомобилей, в частности: расходы на топливо, смазочные и другие эксплуатационные материалы, техническое обслуживание и текущий ремонт подвижного состава, восстановление и ремонт автомобильных шин.

К постоянным расходам относят те, которые не зависят от пробега автомобилей. Это накладные расходы и амортизационные отчисления. Условно к постоянным расходам иногда относят часть заработной платы водителей и кондукторов, которые работают на почасовой системе оплаты труда, не зависящей от пробега автомобилей.

Получение доходов является завершающим этапом кругооборота средств в хозяйстве, конечным звеном производственно-хозяйственной деятельности предприятия. Общий объем доходов грузового автотранспортного предприятия определяется как сумма доходов от перевозок, вычисленных отдельно по каждому виду перевозок и доходов от выполнения транспортно-экспедиционных работ, погрузочно-разгрузочных операций и прочих работ и услуг. Самый большой удельный вес в общей сумме доходов занимают доходы, полученные от основной деятельности автотранспортного предприятия – от перевозок грузов и пассажиров. На исполнение плана по доходам от перевозок оказывают непосредственное влияние следующие факторы.

При перевозке грузов автомобилями, которые работают по тарифу за перевезенную тонну:

- выполнение плана перевозок в тоннах;
- изменение структуры объема перевозок по классам грузов;
- расстояние перевозки грузов;
- степень специализации парка автомобилей.

При перевозке грузов автомобилями, которые работают по часовому тарифу:

- выполнение плана по автомобиле-часам работы,
- изменение структуры парка почасовых автомобилей по грузоподъемности и степени применения автомобилей со специальными кузовами, а также за счет увеличения эксплуатационной скорости (свыше 9 км/ч).

Анализируя отчетные данные о доходах предприятий в сопоставлении с планом, необходимо, в первую очередь, установить правильность употребляемых

предприятием тарифов, проверить, не использует ли предприятие не предусмотренные законом льготные или повышенные тарифы. Если на протяжении отчетного периода были утверждены новые тарифы, необходимо выполнение плана доходов рассмотреть отдельно за два периода: когда действовали бывшие тарифы и когда применялись измененные.

Общая балансовая прибыль автотранспортного предприятия - это различие между доходами, полученными в результате всей производственно-хозяйственной деятельности эксплуатационных и других хозяйств, которые находятся на балансе предприятия, и общими расходами, связанными с его работой.

Сумма расходов предприятия зависит от многочисленных факторов. Все меры, направленные на повышение производительности работы, снижение себестоимости перевозок, в частности меры, связанные с внедрением новой техники, новых методов организации работы и производства, обеспечивают, как правило, относительное снижение суммы расходов. Причины отклонения отчетной суммы расходов от плановой определяют в результате анализа расходов на эксплуатацию (производство) и калькуляции себестоимости.

Балансовая прибыль предприятия составляется из прибыли от перевозок, выполнения транспортно-экспедиционных операций, погрузочно-разгрузочных работ и других работ и услуг, а также из внереализационных результатов.

Систематическое снижение себестоимости перевозок основной источник увеличения прибыли.

Второй источник увеличения прибыли – постоянный рост объема перевозок за счет расширения производства и повышения фондоотдачи.

Расширение транспортно-экспедиционного обслуживания, выполнение погрузочно-разгрузочных операций, прочих работ и услуг – также важный источник роста прибыли предприятия.

Третий фактор изменения прибыли автотранспортного предприятия – внереализационные прибыли и убытки. Внереализационные прибыли и убытки, как правило, не планируются (например, убытки от стихийных бедствий, списание долгов по растратам, убытки прошлых лет, выявленные в отчетном году, штрафы, пени и неустойки, уплаченные и полученные в связи с нарушением хозяйственных договоров, и т.п.). Неплановые доходы и убытки учитываются в составе отчетных прибылей и убытков.

По внереализационным убыткам на автотранспортных предприятиях планируются только две статьи: убытки от эксплуатации жилого и коммунального хозяйства, и расходы (убытки) по хозяйственному содержанию зданий, помещений, сооружений, детских садов, пионерских лагерей, переданных в бесплатное пользование профсоюзным организациям.

Анализ прибыли нужно начинать из сопоставления фактической ее суммы с планом и предыдущим годом в целом на предприятии и по элементам.

На отклонение фактической общей прибыли от плановой влияет изменение величины прибыли, полученной от каждого вида деятельности, которая и вызывает изменение отчетной структуры прибыли. Влияние „структурных сдвигов” в прибыли нельзя не учитывать, поскольку может оказаться, что выполнение и перевыполнение плана прибыли было достигнуто за счет „второстепенных” источников, а не за счет основной деятельности. Изменение балансовой прибыли за счет отклонения отчетной прибыли от плановой по каждому виду деятельности определяется по формуле:

$$\Delta БП_r = П_{БП_r} - 100 = \sum_1^n \frac{Д_{П_{ri}}}{100} (Д_{П_r} - 100)\% , \quad (1)$$

где $\Delta БП_r$ – изменение балансовой прибыли;

n – количество видов деятельности;

$Д_{П_{ri}}$ – доля прибыли по i -му виду деятельности в плановой структуре балансовой прибыли;

$Д_{П_r}$ – процент выполнения плана по прибыли по i -му виду деятельности.

Обычно в балансовой прибыли основную часть составляет прибыль от перевозок и экспедиции. В прочую прибыль порой могут входить большие суммы штрафов, полученных автотранспортным предприятием от клиентов в основном за сверхнормативный простой автомобилей под нагрузкой и разгрузкой. При анализе суммы штрафов целесообразно выделять особенно.

Дальнейшее углубление анализа требует особого внимания к прибыли, полученной от основного вида деятельности автотранспортного предприятия – перевозок. На изменение величины этой прибыли влияют выполнения плана по каждому виду перевозок, уровень себестоимости перевозок; изменение средней прибыльной ставки.

Важным показателем финансового плана является рентабельность предприятия. На АТП при разработке финансового плана рассчитывают общую плановую рентабельность предприятия [3].

Общая плановая рентабельность предприятия характеризует эффективность использования производственных фондов и определяется отношением плановой суммы балансовой прибыли к запланированной среднегодовой стоимости основных производственных фондов и нормированных оборотных средств:

$$R_{общ} = \left(\frac{П_{бал}}{\Phi_{осн} + \Phi_{об.н.}} \right) \cdot 100\% , \quad (2)$$

где $П_{бал}$ – балансовая прибыль предприятия,

$\Phi_{осн}$ – среднегодовая стоимость основных производственных фондов предприятия, грн.;

$\Phi_{об.н.}$ – среднегодовая сумма оборотных нормированных средств, грн.

Для оценки эффективности отдельных видов работы предприятия рекомендуется использовать и такие показатели рентабельности, как рентабельность перевозок, производства и хозяйственных подразделов.

Рентабельность перевозок определяют делением прибыли предприятия, полученного от перевозки, на сумму затрат на перевозку по формуле

$$R_{пер} = \left(\frac{П_{пер}}{C_{пер}} \right) \cdot 100\% , \quad (3)$$

где $П_{пер}$ – прибыль за перевозочной работой, грн.;

$C_{пер}$ – сумма эксплуатационных затрат на перевозку, грн.

По показателю рентабельности перевозок можно оценить эффективность расходов предприятия на производство транспортной продукции. Рентабельность

перевозок можно характеризовать также отношением прибыли за перевозки к среднегодовой стоимости подвижного состава предприятия, то есть

$$R_{пер} = \left(\frac{\Pi_{пер}}{\Phi_{п.с.}} \right) \cdot 100\% \quad (4)$$

где $\Phi_{п.с.}$ - среднегодовая стоимость подвижного состава предприятия, грн.

Рентабельность реализованной продукции характеризуется отношением прибыли от реализации транспортной продукции к расходам на ее производство и реализацию, которые включаются в себестоимость продукции. Этот показатель используется для определения ставок налога на прибыль и служит основой для усовершенствования тарифов на транспортную продукцию.

Рентабельность хозрасчетных подразделений – автоколонны, ремонтной службы, отдела главного механика и др. – характеризуется отношением прибыли подразделений к стоимости закрепленных за ними производственных фондов. Этот показатель позволяет оценить участие хозрасчетных подразделений в повышении эффективности работы всего предприятия.

Экономика и перевозки взаимно влияют друг на друга. Как развитие экономики вызывает рост перевозок, так и высокий уровень и возможности перевозочных услуг благотворно влияют на уровень инвестиций и темпы роста экономики в регионе. Поэтому основной задачей менеджмента автотранспортных предприятий является поиск путей повышения эффективности производственной программы АТП.

Список литературы:

1. Малышев А.И. Экономика автомобильного транспорта: Учебник для вузов/ А.И. Малышев – М.: Транспорт, 1983. – 366 с.
2. Горев А.Э. Грузовые автомобильные перевозки: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / А.Э. Горев – М.: Издательский центр «Академия», 2004. – 288 с.
3. Геронимус Б.Л. Экономико-математические методы в планировании на автомобильном транспорте/ Геронимус Б.Л. – М.: Транспорт, 1982. – 192 с.