

УДК 658:629.113

ПУТИ СНИЖЕНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

М.М. Жигайло, студент гр. АПм-131, II курс

Научный руководитель: Л.Н. Клепцова, к.т.н., доцент

Кузбасский государственный технический университет имени Т.Ф. Горбачева
г. Кемерово

Постоянный рост объемов перевозок автомобильным транспортом вызывает необходимость более эффективного его использования. К числу факторов, определяющих интенсивное использование автомобильного транспорта, относятся: улучшение использования грузоподъемности транспортных средств; повышение коэффициента сменности работы транспорта; сокращение простоев; ускорение погрузочно-разгрузочных работ [1].

Основное назначение управления затратами на автотранспортных предприятиях (АТП) – их рациональное использование и снижение себестоимости перевозок пассажиров и грузов.

Себестоимость перевозок составляет основу тарифов на услуги транспорта. Поэтому ее снижение обеспечивает улучшение финансового состояния АТП или индивидуального предпринимателя. Кроме того, на грузовом автотранспорте появляется возможность понижения уровня тарифов и условий для снижения себестоимости продукции других отраслей экономики и для расширения сферы их обслуживания транспортом. Снижение тарифов на пассажирские перевозки является важнейшим фактором увеличения объема перевозок и повышения благосостояния населения.

Себестоимость в каждом отдельном АТП определяется условиями труда, степенью технической вооруженности, уровнем производительности труда, организацией производства и управления им, условиями снабжения и сбыта, степенью использования оборотных фондов, уровнем цен, установленных на средства производства, и т.д.

Общими путями снижения себестоимости перевозок грузов и пассажиров на автотранспорте являются: повышение производительности труда; повышение качественных показателей использования подвижного состава; снижение технико-экономических норм; экономия материальных и денежных ресурсов; сокращение административно-хозяйственных расходов [2].

Рост производительности труда, улучшение технико-эксплуатационных показателей, экономия материалов являются факторами, зависящими от работы АТП.

Независящими от работы АТП, но оказывающими влияние на себестоимость перевозок являются следующие факторы: тип подвижного состава;

уровень цен на топливо, запасные части и другие материалы; дорожные условия; вид перевозок (грузовые, пассажирские).

Рост производительности труда позволяет сокращать общественно необходимый труд для производства единицы продукции. За счет увеличения производительности труда представляется возможным выполнить тот же объем транспортной работы с меньшим числом водителей и других категорий работающих на АТП. Уровень производительности труда определяется производительностью труда водителей, составляющих около 60-65%, и ремонтных рабочих, на долю которых приходится около 20-25% численности работающих. Таким образом, рациональное использование этих двух категорий рабочих, составляющих 80-90% от общей численности работающих, имеет решающее значение в росте производительности труда. В этих условиях сокращение численности обслуживающего персонала и ИТР и повышение удельного веса работников, непосредственно занятых в производственном процессе, увеличивают производительность труда [2].

На уровень производительности подвижного состава и себестоимости перевозок существенное влияние оказывают технико-эксплуатационные показатели. По характеру влияния они делятся на две группы.

В *первую* группу входят грузоподъемность автомобилей, коэффициент использования грузоподъемности и коэффициент использования пробега. С увеличением показателей этой группы производительность подвижного состава повышается без увеличения, а часто и при снижении пробега. Поэтому себестоимость перевозок в расчете на единицу транспортной работы снижается как по группе постоянных, так и по группе переменных затрат.

Грузоподъемность и пассажировместимость автомобилей оказывают значительное влияние на себестоимость перевозок. Однако при распределении имеющихся в распоряжении перевозчика автотранспортных средств по маршрутам необходимо учитывать условия эксплуатации (мощность и структуру грузопотоков и пассажиропотоков, дальность перевозки, способ выполнения погрузочно-разгрузочных работ и т.д.), поскольку грузоподъемность и пассажировместимость должны соответствовать этим условиям. В противном случае выбранный вариант распределения не будет оптимальным с точки зрения минимума себестоимости перевозок.

Значение коэффициента использования грузоподъемности можно увеличить за счет рациональной укладки груза в кузове автомобиля, применения прицепов и полуприцепов, наращивания бортов при перевозке легковесных грузов и т.д.

Большую роль в улучшении показателей первой группы в настоящее время играет компьютеризация выбора оптимальных вариантов эксплуатации подвижного состава, основанная на применении экономико-математических методов и моделей.

Во *вторую* группу входят время пребывания автомобилей в наряде за сутки, время простоя под погрузочно-разгрузочными операциями, техническая скорость, коэффициент технической готовности и коэффициент выпуска

(использования) автопарка. С улучшением показателей данной группы производительность подвижного состава растет при соответствующем увеличении пробега, а значит, и переменных расходов.

Одним из главных резервов повышения производительности труда водителей и производительности подвижного состава является сокращение времени простоя автомобилей под погрузочно-разгрузочными операциями и оформлением транспортных документов. Общее время нахождения автомобилей в наряде распределяется примерно так: в движении – 50%, под погрузкой-разгрузкой – 30%, прочие простои (техническая неисправность, ожидание оформления документов, бездорожье и т.д.) – 20%. Сокращение указанных простоев и механизация погрузочно-разгрузочных работ позволяют повысить производительность автомобиля.

Снижение себестоимости автомобильных перевозок может быть достигнуто путем повышения технической скорости движения автомобиля и, следовательно, увеличения его пробега и производительности. Увеличению коэффициента использования пробега способствуют эффективная работа коммерческой службы или службы маркетинга на предприятии по выявлению потенциальных грузоотправителей и грузополучателей, внедрение рациональных маршрутов и технологий перевозок грузов и пассажиров, совершенствование диспетчерского руководства транспортным процессом и др.

Себестоимость автомобильных перевозок может быть снижена путем увеличения продолжительности пребывания автомобиля на линии в сутки, так как при этом уменьшаются общехозяйственные расходы на 1 т-км. Это достигается повышением уровня технического состояния подвижного состава, организацией согласованной работы грузоотправителей и грузополучателей с АТП, предварительной подготовкой груза к перевозке и т.д.

На автобусных перевозках снижение себестоимости достигается вследствие повышения эксплуатационной скорости, коэффициентов использования пробега и вместимости автобусов, увеличения продолжительности рабочего дня водителей.

При больших расстояниях перевозок удельный вес переменных затрат больше, чем постоянных. В этой связи на указанных расстояниях нужно стремиться к экономии переменных затрат, разрабатывать для этого соответствующие мероприятия.

На коротких расстояниях удельный вес постоянных затрат приобретает значительную величину, поэтому в данном случае решающее значение в снижении себестоимости имеет внедрение мероприятий по экономии постоянных затрат, и прежде всего накладных расходов. Накладные расходы в расчете на один ходовой автомобиль снижаются, если увеличивается коэффициент выпуска машин на линию. Абсолютная сумма накладных расходов может быть уменьшена за счет механизации труда инженерно-управленческого персонала и научных методов управления.

В частности, при увеличении времени пребывания автомобилей в наряде за сутки, коэффициента выпуска автомобилей на линию, технической ско-

рости рост производительности сопровождается увеличением пробега, причем на 1 км пробега производительность остается неизменной. Поэтому снижение себестоимости происходит за счет сокращения величины накладных расходов на единицу транспортной продукции.

При увеличении значений коэффициентов использования пробега и грузоподъемности происходит рост производительности подвижного состава в расчете на 1 км пробега, при этом увеличивается расход зарплаты и топлива на 1 км пробега. Вместе с тем часовой пробег автомобиля снижается, так как увеличивается время простоя под погрузочно-разгрузочными операциями. Отсюда происходит снижение переменных расходов на 1 ч работы. Постоянные расходы на 1 ч работы автомобиля сохраняются, но их уровень на 1 т-км снижается, так как при увеличении коэффициентов использования грузоподъемности и пробега происходит рост часовой выработки автомобиля в тоннах и тонно-километрах.

Значение всех технико-эксплуатационных показателей зависит от уровня организации труда, состояния материально-технического снабжения, применяемых систем заработной платы.

На расход топлива значительное влияние оказывают коэффициент использования пробега, применение прицепов, дорожные условия, мастерство вождения автомобиля, техническое состояние автомобиля.

По статье “Амортизация основных фондов и восстановление” можно добиться экономии за счет увеличения фондоотдачи, а также за счет быстрого ввода новой техники, использования оборудования в 1,5-2 смены.

Снижение расхода на автошины (износ и ремонт) можно получить за счет правильной технической эксплуатации – регулировкой ходовой части автомобиля, умелым вождением, поддержанием нормального давления и т.д.

Величина накладных расходов (административно-управленческих и общепроизводственных) зависит в основном от режима работы и пробега подвижного состава, а также от мощности АТП, структуры парка, площади застройки, штатного расписания и т.д. Основным способом сокращения накладных расходов является сокращение административно-управленческого аппарата, достигаемое за счет механизации и автоматизации управленческого труда, внедрения компьютерных технологий и т.д.

При повышении коэффициента выпуска автомобилей и увеличении объема работы накладные расходы снижаются. Сумма накладных расходов, приходящаяся на единицу транспортной работы, также снижается при увеличении выработки подвижного состава.

Снижение себестоимости перевозок может быть достигнуто за счет улучшения организации труда работников и системы заработной платы. В соответствии с этим в структуре себестоимости перевозок большой удельный вес занимает заработная плата.

Специализация АТП по видам перевозок способствует снижению себестоимости, так как позволяет применять специализированные автотранспортные средства для перевозок однородных грузов, улучшать использование ав-

томобилей на линии, внедрять поточные методы обслуживания подвижного состава, сокращать расходы на единицу продукции.

Значительное влияние на формирование себестоимости перевозок оказывают региональные факторы: обеспеченность благоустроенными дорогами; размер региональных налогов и платежей, выплачиваемых АТП и индивидуальными предпринимателями; уровень цен на автомобили и потребляемые при выполнении транспортных услуг горюче-смазочные материалы, запасные части, шины; уровень заработной платы работников АТП и др. В каждом регионе данные факторы имеют свое значение, поэтому их влияние на формирование себестоимости будет неодинаковым [2].

Одним из важнейших региональных факторов, оказывающим сильное влияние на уровень себестоимости работы автомобильного транспорта, является обеспеченность территории региона благоустроенными дорогами.

Учитывая сильную зависимость себестоимости транспортных услуг от региональных факторов, в каждом регионе следует больше внимания уделять регулированию этих факторов и создавать благоприятные условия для высокоэффективной работы автомобильного транспорта.

Большая роль в формировании благоприятных условий для развития автомобильного транспорта, а значит, и для снижения себестоимости перевозок пассажиров и грузов в регионах принадлежит, в частности, исполнительной и законодательной власти регионов. В каждом регионе должны действовать региональные законы об автотранспортной деятельности, правила перевозок пассажиров и грузов и другие нормативные документы, регламентирующие деятельность не только перевозчиков, но и их клиентов, банков, страховых компаний, поставщиков нефтепродуктов и запасных частей, дорожных организаций, – всех, от кого зависит формирование транспортных затрат.

Список литературы:

1. Молоткова Н.В., Соседов Г.А.. Организация, технология и проектирование коммерческих предприятий: Учеб. пособие. Тамбов: Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2004. 128 с.
2. Бычков В.П.. Экономика автотранспортного предприятия: Учебник.– М.: ИНФРА-М, 2008.– 384 с.– (Высшее образование).