

Н.С. Богачёва, старший преподаватель кафедры учета и налогообложения ТГАМЭУП, г. Тюмень

Е.Г. Князева, доктор экономических наук, профессор, заведующая кафедрой страхования УрФУ им. первого Президента России Б.Н. Ельцина, г. Екатеринбург

КОНЦЕПЦИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ СТОИМОСТНОГО ПРИРОСТА ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Ключевые слова: автопоезд, грузоперевозки, инновация, мониторинг, техническое обслуживание, хозяйствующие субъекты, финансовые ресурсы.

Предприятиям требуется получение нужных материалов в необходимом количестве в нужном месте и в нужное время. Перевозочный комплекс нацелен на выполнение определенных перевозок грузов по конкретному маршруту или маршрутам с наибольшей продуктивностью. Следовательно, эффективная организация деятельности транспортной компании заключается в результативности перевозки груза.

Для успешного достижения основной цели хозяйственной деятельности работа автоперевозчика носит многофункциональный характер. Организации, как правило, состоят из структурных звеньев: основное, обслуживающее, или вспомогательное, и управленческое. Каждое звено представлено в виде отдельных частей, выполняющих различные задачи, а также взаимно дополняющих друг друга, и имеет свои функции и цели, которые подчинены единым концепциям перевозочного комплекса. Любая отдельно взятая структура, в силу своей ограниченной особенности, не может выполнять функции целостного перевозочного комплекса, обязанности между звеньями разделе-

ны и специализированы. Добавление или исключение какого-либо элемента или этапа изменяет соотношение между остальными элементами, оказывая влияние на параметры перевозочного процесса в целом, уменьшая или увеличивая продолжительность цикла перевозочного процесса [1; 2].

По нашему мнению, аспекты, связанные именно с организацией работы транспортной компании, играют большую роль в формировании прироста финансовых ресурсов не только непосредственно грузоперевозчика и заказчика, но и национального производства в целом. Ведь грамотная организация транспортных операций позволяет сократить издержки, связанные с производством продукции и ее доставкой от места изготовления до места потребления. Это, в свою очередь, приведет к снижению общих затрат в цепи «поставка сырья – производство – сбыт готовой продукции».

Рассмотрим поэтапно систему перевозочного комплекса, участвующую в формировании финансовых ресурсов (см. рис. 1).

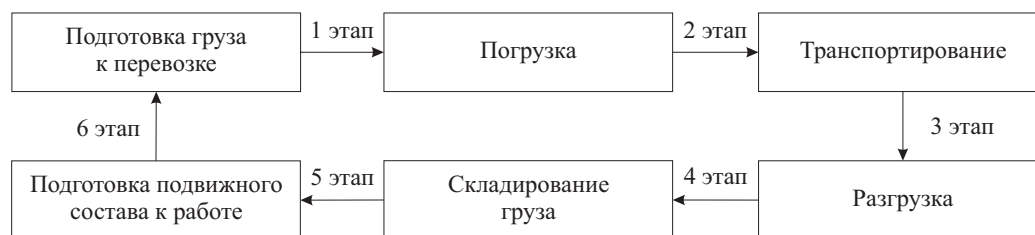


Рис. 1. Поэтапная система перевозочного комплекса

Процесс перевозки груза осуществляется непрерывно, перемещение груза совершается повторяющимися производственно-перевозочными этапами, следующими один за другим, т.е. имеет циклический характер. Частота этапов устанавливается в зависимости от средней продолжительности одного цикла. Цикл перевозочного процесса характеризуется высокой степенью динамизма, непрерывной сменой состояния про-

цесса и изменением состава элементов. На входе (первый этап) имеется определенное число видов подвижного состава, а также заказы на перевозку грузов, а на выходе – своевременная доставка грузов в пункты назначения и их складирование. Циклы отдельных процессов перевозки грузов колеблются во времени. Процессы грузоперевозки представляют собой процессы преобразования входа в выход, т.е. своевременную, с надлежащим

качеством и малыми затратами доставку грузов. Это добавляет к затратам на входе определенную стоимость, соответствующую цене или себестоимости транспортировки [3; 4].

Специфика грузоперевозок заключается в том, что рыночная экономика требует минимизации себестоимости, чтобы выигрывать соревнования по ценам у конкурентов. Важным направлением снижения себестоимости является сокращение времени простоя машин в ремонте, т.е. исключение шестого этапа из рассматриваемой схемы. Только у крупных предприятий это может быть обеспечено деятельностью собственных хорошо оснащенных ремонтных баз. Для остальных содержание ремонтников, соответствующих помещений и оборудования является тяжелым бременем. Считается, что иметь ремонтные цехи невыгодно.

Как правило, техническое обслуживание и ремонт грузовых машин осуществляется по мере необходимости, в случае какой-либо возникшей неисправности. Конечно, транспорт проверяется водителем перед отправлением в грузовую экспедицию, но не только собственники, но и наемные водители, одержимые идеей прибыли, нарушают регламент эксплуатации машин.

Отлаженная работа с клиентами, своевременная доставка грузов не являются основным аспектом успеха компании, предоставляющей услуги грузоперевозок. Конечно, в идеале транспорт обязан обеспечивать перевозку грузов в короткие сроки с наибольшим комфортом и безопасностью. Чтобы добиться такого результата, необходимы не только создание широкой сети транспортных узлов (хабов, терминальных комплексов и т.д.) и разработка сложных логистических схем, но, прежде всего, для решения сложившихся проблем следует использовать актуальные методы работы [5].

К таким методам в первую очередь относится выработка концепции заботы об автомобиле [6]. Удаление из системы последнего, шестого, этапа не способствует эффективному приросту финансовых ресурсов автотранспортных компаний, занимающихся грузоперевозками.

Кроме того, в современных условиях, чтобы быть конкурентоспособным, нужно предоставлять новое. Таким образом, новое – это достойная инфраструктура автомобильного транспорта, состоящая из дорог, гаражей, стоянок, заправок, станций технического обслуживания, запасных частей, эксплуатационных материалов, безопасности движения, экологической безопасности, утилизации, – т.е. следует создать комплекс, над-

лежащим образом уделяющий внимание «качеству жизни» автопоезда.

Однако современный мировой опыт неопровержимо доказывает, что конкурентное преимущество, основанное на новшествах, имеет и негативные стороны. В большинстве случаев эффект новшества приводит предприятия к банкротству из-за неготовности потребителей воспринимать новшества, технической и технологической недоработки новой услуги, отсутствия опыта тиражирования нововведения и т.п. [7]. Тем не менее, переход на инновационно-прорывные технологии предполагает более эффективное, производительное, качественное использование имеющегося потенциала и, в частности, переход к более качественным услугам. Эти проблемы актуальны не только с позиций теоретических исследований, но имеют громадное практическое значение. Ведь инновации являются средством, с одной стороны, реализации стратегических альтернатив развития предприятия и, с другой – повышения конкурентоспособности продукции и экономических показателей предприятия, а следовательно, способствует увеличению финансовых ресурсов хозяйствующих субъектов.

Авторская позиция основана на том, что обеспечение прироста финансовых ресурсов должно осуществляться в тесном взаимодействии инноваций с потребителем автотранспортных услуг. Для этих целей разработана модель автотранспортного предприятия, использующая инновации для прироста финансовых ресурсов, которая включает три составляющие:

1) точка отправки – подготовка машины для поездки по местности с тяжелыми климатическими условиями, где каждая ошибка может иметь далекоидущие неприятные последствия;

2) точки приема – проведение технического ремонта машин, возвращающихся после тяжелой поездки порой «на издыхании», подготовка к дальнейшему их следованию в пункт назначения;

3) уровень работоспособности водителя – медицинский осмотр перед дальней поездкой.

Основная идея новизны заключается не в удовлетворении потребности в техническом обслуживании и мелком негарантийном ремонте автопоезда, а в том, что пункт мониторинга технического состояния должен стать промежуточной базой с функцией предстартового технического обслуживания, предлагающей новую комплексную услугу [8].

Пункт мониторинга технического состояния – это система поддержания и восстановления

работоспособности автомобиля в течение всего срока эксплуатации. Ее составляющие: информационная система, содержащая сведения о состоянии автопоезда; подсистема управления запасами; подсистема обслуживания клиентуры; подсистема продажи автомобилей, запасных частей, материалов, оборудования; подсистема диагностики, технического обслуживания и ремонта автомобилей.

Структура, занимающаяся подготовкой автопоезда, обеспечивает использование, эксплуатацию, поддержание и восстановление работы автомобиля в течение всего «жизненного цикла». Пункт мониторинга технического состояния включает в себя несколько систем, которые в совокупности обеспечивают социальную и экономическую эффективность автомобильного транспорта (см. рис. 2).



Рис. 2. Пункт мониторинга технического состояния как инфраструктура автомобильного транспорта [9]

Технико-эксплуатационные показатели, свидетельствующие об автотранспортных услугах, можно разделить на две группы. К первой группе следует отнести показатели, характеризующие степень эффективности использования подвижного состава автомобильного транспорта: коэффициенты технической готовности, выпуска и использования подвижного состава; коэффициенты использования грузоподъемности, вместимости и пробега, среднее расстояние ездки и среднее расстояние перевозки; время простоя под погрузкой-разгрузкой, время в наряде; техническую и эксплуатационную скорость. Вторая группа характеризует эффект результатов работы подвижного состава: количество поездок, общее расстояние перевозки и пробег с грузом, объем перевозок и транспортную работу.

Разработанная модель автотранспортного предприятия обеспечивает готовность, надежность экипажей и подвижного состава к выполнению автотранспортных услуг и способствует предоставлению этих услуг на конкурентоспособном уровне.

Формирование прироста финансовых ресурсов хозяйствующих субъектов автомобильного транспорта к достижению эффективных результатов осложняется в связи с необходимостью постоянного приспособления к изменяющимся условиям, что требует поиска научно обоснованной концепции. Разработка такой концепции обуславливает необходимость глубокого теоретиче-

ского исследования как самих автотранспортных услуг, так и влияния системы научных значений, обеспечивающей стоимость прироста финансовых ресурсов, направленных на формирование и совершенствование автотранспортных услуг.

Финансовые индикаторы являются основой показателей прибыльности, эффективности стратегии. В основе их разработки могут быть использованы три подхода: сравнение затрат с затратами, сравнение затрат с доходами, сравнение прибыли с прибылью. В рамках первого подхода критерием эффективности является степень их полезности. Показателем эффективности функционирования системы управления маркетингом в этом случае выступает соотношение между затратами до и после внедрения мероприятий по повышению ее качества. В рамках этого подхода можно также сравнивать фактические затраты и затраты по норме на осуществление тех или иных процессов [10].

Концепция расчета складывается из анализа мониторинга каждого автопоезда в текущем году и предыдущем. Рассматриваются следующие показатели:

1. Коэффициент технической готовности автопоезда за один рабочий день α_m :

$$\alpha_m = A_{T3} / A_C, \quad (1)$$

где A_{T3} – число автопоездов, готовых к эксплуатации;

A_C – списочное число автопоездов.

2. Возраст автопоезда.

3. Число новых автомобилей в предприятии (следствием изменений здесь может являться увеличение сумм амортизационных отчислений, затрат на топливо, техническое обслуживание и т.д.).

4. Сверхплановые простои при ремонте и втором техническом обслуживании (ТО-2), простои в праздничные дни, простои из-за отсутствия работы, необеспеченность топливом, шинами.

5. Показатель выпуска автопоездов за один рабочий день $\alpha_B = A_{ЭК} / A_C$, где $A_{ЭК}$ – число автомобилей в эксплуатации.

6. Производительность подвижного состава за время в наряде, которая определяется произведением грузоподъемности автомобиля q и коэффициента использования его грузоподъемности $\gamma_{СТ}$ на количество ездов n_e , совершенных автомобилем:

$$Q = q\gamma_{СТ}n_e. \quad (2)$$

7. Себестоимость грузоперевозок. Правильный глубокий анализ себестоимости перевозок имеет чрезвычайно важное значение для выявления внутренних неиспользованных резервов, направленных на повышение эффективности и качества функционирования автомобильного транспорта. Так, например, снижение себестоимости перевозок может быть достигнуто за счет экономии топлива, запасных частей, шин, а также за счет повышения показателей функционирования автомобильного транспорта. При анализе влияния технико-эксплуатационных показателей на себестоимость перевозки исходят из того, что при увеличении грузоподъемности (вместимости) подвижного состава, коэффициента использования грузоподъемности (вместимости) и коэффициента использования пробега повышаются параметры функционирования автомобильного транспорта без повышения пробега. Влияние этих показателей на себестоимость эффективно, так как снижаются переменные и постоянные затраты, приходящиеся на 10 тыс. км. При этом сумма переменных затрат изменяется незначительно, т.е. повышение параметров функционирования автомобильного транспорта опережает рост затрат [11; 12].

8. Частота сходов автомобилей на автодорогах, на которую влияет множество причин, в том числе проведение технического обслуживания и ремонта, заправка топливом, отдых, питание и которая носит вероятностный характер. Распределение вероятностей схода автомобилей с дороги подчиняется закону Пуассона:

$$P = (\xi = m) = e^{-t} (t^m / m!), \quad (3)$$

где $P = (\xi = m)$ вероятность события m (число сходов);

t – количество сходов в сутки.

При определении количества сходов на перспективу необходимо учитывать возраст парка, повышение надежности и долговечность автомобилей [13].

9. Расчеты, которые производятся при разработке схемы развития, пункта мониторинга технического состояния:

9.1. Общее число заездов всех автомобилей в сутки N_C на станцию автосервиса для выполнения технического обслуживания, ремонта и уборочно-моечных работ в наиболее напряженный месяц года:

$$N_C = I_D P / 100, \quad (4)$$

где I_D – интенсивность движения на автомобильной дороге, авт./сут.;

P – частота заезда в % от интенсивности движения, для легковых автомобилей – 4,0/5,5, для грузовых и автобусов – 0,4/0,6, где числитель – частота (%) заездов на техническое обслуживание и ремонт, знаменатель – частота (%) заездов на посты уборочно-моечных работ.

9.2. Годовой объем работ. Режим работы предприятий сервис-центра определяется числом дней работы в году $D_{РАБ.Г}$ и продолжительностью рабочего дня. Он выбирается исходя из наиболее полного удовлетворения потребностей владельцев автомобилей в услугах по техническому обслуживанию и ремонту.

К примеру, в проектах принимается $D_{РАБ.Г} = 365$ дней, число смен работы в сутки – 2. Проводим расчет годового объема работ пункта (в человеко-часах) по каждому типу автомобилей по формуле:

$$T = N_C D_{РАБ.Г} t_{cp}, \quad (5)$$

где N_C – число заездов автомобилей данного типа в сутки;

$D_{РАБ.Г}$ – число рабочих дней в году;

t_{cp} – средняя разовая трудоемкость работ одного заезда автомобиля, чел./ч.

9.3. Распределение общего годового объема работ по техническому обслуживанию и ремонту по видам. Посты по своему технологическому назначению подразделяются на рабочие посты, вспомогательные, посты ожидания и хранения. Рабочие посты – это посты, оснащенные соответствующим технологическим оборудованием и предназначенные для технического обслуживания и ремонта автомобилей, мойки и диагностирования [14].

При расчете текущих затрат на сервис-центр и торговые услуги целесообразно пользоваться ценами, тарифами, часовыми ставками и сделными расценками, действующими в отрасли или регионе [15].

Как видно из анализа мониторинга, производительность подвижного состава формируется под влиянием нескольких технико-эксплуатационных показателей, характеризующих отдельные стороны работы автомобильного транспорта. Каждый из показателей, в свою очередь, находится под влиянием разнообразных факторов, включая организационно-экономические и материально-технические, воздействуя на которые можно изменить значения показателей, а следовательно, и значение производительности автопоезда. Эффективность перевозок грузов предполагает выполнение доставки точно в установленные сроки при высокой сохранности количества и свойств перевозимых грузов. Приходим к выводу, что уровень эффективности автотранспортных услуг зависит в первую очередь от уровня качества услуг, т.е. качество предоставляемых автотранспортных услуг является основным фактором повышения финансовых ресурсов хозяйствующих субъектов.

Таким образом, введем индекс прироста финансовых ресурсов, характеризующий внедрение инноваций:

$$I_{g_{fp}} = R_n / R_{(n-1)}, \quad (7)$$

где R_n – индекс результата в текущем году;
 $R_{(n-1)}$ – индекс результата в предыдущем году.

Величина $I_{g_{fp}}$ – эффективность прироста финансовых ресурсов, выражается через индекс результата и определяется на основании эффективности реализации инновационных услуг. Индекс результата рассчитываем по формуле:

$$R_n = \sum D_i / \sum Z_i, \quad (8)$$

где D_i – сумма доходов от организации инновации, внедрения пункта мониторинга технического состояния в автотранспортной компании;

Z_i – сумма затрат от организации инновационной услуги.

В результате проведенных исследований установлено, что мощность предложенной модели, направленной на рост финансовых ресурсов, зависит от множества элементов, носящих вероятностный характер – это пробег, при котором будет наблюдаться наибольшая вероятность схода грузовых автомобилей на автодорогах, число заездов автомобилей в сервис-центр, производственная программа по видам выполняемых работ.

Таким образом, можно заключить, что автотранспортная деятельность представляет собой многообразие работ и услуг, связанных не только с организацией перевозок грузов, выполнением транспортно-экспедиционных услуг, техническими воздействиями на подвижной состав, обеспечивающими его безопасную работоспособность, но и со степенью соответствия улично-дорожной сети потребительским свойствам: непрерывности, оптимальной скорости, пропускной способности, возможности передвижения транспортных средств с допустимыми параметрами в любое время года и в любых погодных условиях, высокому уровню автосервисных услуг [16; 17].

Эти сочетания рассматриваются нами как метод совокупности характеристик, формулирующий деятельность автотранспортного предприятия в виде рациональных действий, направленных на достижение повышения его финансовых ресурсов.

Библиографический список

1. Межов, С.И. Реализация инновационных стратегий промышленных компаний: организационно-экономические императивы / С.И. Межов // Интеграл. – 2011. – №1. – С. 54–57.
2. Трунин, С.Н. Макроэкономика : учебное пособие / С.Н. Трунин, Г.Г. Вукович. – М. : Финансы и статистика, 2013. – 312 с.
3. Вукович, Г.Г. Роль менеджмент-технологий в реструктуризации промышленных предприятий / Г.Г. Вукович // Экономика устойчивого развития. – 2010. – №4. – С. 20–25.
4. Межов, С.И. О некоторых подходах решения проблем организации массового инновационного производства / С.И. Межов // Инновации. – 2011. – №6. – С. 108–113.
5. Горев, А.Э. Грузовые автомобильные перевозки : учебное пособие для студентов высших учебных заведений / А.Э. Горев. – М. : Издательский центр «Академия», 2008. – С. 56.
6. Марков, О.Д. Станции технического обслуживания автомобилей / О.Д. Марков. – Киев : Кондор, 2008. – 536 с.
7. Там же.
8. Богачева, Н.С. Автосервис нового формата / Н.С. Богачева // В мире научных открытий. – 2013. – №8.1 (44). – С. 132–155.

9. Марков, О.Д. Указ. соч. – 536 с.
10. Пеньшин, Н.В. Конкурентоспособность услуг автомобильного транспорта в условиях пост-кризисной модернизации экономики России / Н.В. Пеньшин. – Тамбов : Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2010. – 156 с.
11. Там же.
12. Строителева, Е.В. Методические подходы к организации мониторинга социально-экономических процессов в регионах РФ / Е.В. Строителева // Вестник алтайской науки. – 2013. – №2-2. – С. 186–187.
13. Вукович, Г.Г. Указ. соч. – С. 20–25.
14. Горев, А.Э. Указ. соч. – С. 56.
15. Марков, О.Д. Указ. соч. – 536 с.
16. Межов, С.И. Реализация инновационных стратегий промышленных компаний: организационно-экономические императивы... – С. 54–57.
17. Строителева, Т.Г. Формирование стратегии развития предприятий в современных условиях / Т.Г. Строителева, Е.А. Глгатын // Вестник Алтайской академии экономики и права. – 2010. – Вып. 3 (16). – С. 39–41.