

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ



А.Г. ЕФИМЕНКО, В.П. ЕФИМЕНКО

УПРАВЛЕНИЕ ЗАТРАТАМИ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

Первая важная особенность затрат как объекта управления — динамизм, поскольку они находятся в постоянном движении, изменении, вторая — многообразие, а это требует использования различных приемов и методов в управлении ими.

Уровень общественно необходимых затрат на доставку груза к месту назначения характеризует транспортный фактор, поэтому актуально снижение удельного веса этих затрат в структуре себестоимости продукции. Кроме показателей эксплуатационных затрат по маркам и типам автомобилей, целесообразно данные расходы подразделять на переменные и условно-постоянные. Переменные затраты зависят от объема грузооборота и включают зарплату водителей, работающие на сдельной форме оплаты труда, стоимость нефтепродуктов, затраты на техническое обслуживание и ремонт автомобилей, износ автопокрышек, амортизацию автомобилей, которая начисляется от балансовой стоимости машин на 1 000 км пробега. При увеличении объема, грузооборота сумма этих расходов будет возрастать. Условно-постоянные затраты не изменяются при повышении или уменьшении объема грузооборота. К ним относятся оплата труда автомеханика, заведующего гаражом, диспетчера, бухгалтера по автотранспорту, а также отчисления на социальные нужды этой категории работников, расходы на управление и организацию работы автопарка и др. Зависимость суммы затрат от объема грузооборота можно выразить формулой

$$З = ПЗ + \text{Пер.З} \cdot \text{Угр},$$

где $З$ — сумма затрат на содержание и эксплуатацию автотранспорта; $ПЗ$ — сумма условно-постоянных затрат; Пер.З — сумма переменных затрат на 1 т/км; Угр — объем грузооборота, т/км.

Условно-постоянные затраты не будут зависеть от изменения объема производства или выполнения работ только при условии, если не изменится производственная мощность предприятия, которая с учетом специфики натуральных эксплуатационных показателей автотранспортных организаций может быть выражена количеством транспортных единиц, площадью гаража, ремонтной мастерской и др. Если же производственные мощности изменяются, то меняется и сумма условно-постоянных затрат. Кроме того, они могут изменяться на протяжении

Антонина Григорьевна ЕФИМЕНКО, докторант Белорусского государственного экономического университета;

Василий Петрович ЕФИМЕНКО, соискатель Белорусской государственной сельскохозяйственной академии.

времени в Связи с инфляционными процессами, поскольку растет зарплата инженерно-технических работников, сумма амортизации, проценты за кредит и т.д. Могут изменяться и переменные расходы на единицу выполненных работ и услуг по независимым внешним (повышение цен на нефтепродукты, рост зарплат) и внутренним (изменение производительности труда, экономия или перерасход горючесмазочных материалов) причинам.

Себестоимость перевозок характеризует предельный размер эксплуатационных расходов, т.е. непосредственно связанных с перевозочным процессом, приходящихся на единицу перевозок. При этом имеет значение характер перевозимых грузов (табл. 1).

Таблица 1. Структура затрат на производство автотранспортных услуг, % к итогу

Затраты	Год				2002 к 1995, п.п.
	1995	1999	2001	2002	
Автомобильный транспорт, всего	100	100	100	100	—
Материальные	44,9	47,1	47,1	41,7	-3,2
Из них:					
на топливо и энергию	25,7	32,1	34,8	29,6	+3,9
на оплату труда	22,0	22,3	22,3	24,7	+2,7
на социальные нужды	7,9	8,3	8,3	9,0	+1,1
Амортизация основных средств	5,5	2,9	5,3	7,4	+1,9
Прочие	19,7	19,4	17,0	17,2	-2,5

Как видно из табл. 1, в 2002 г. наибольший удельный вес занимали материальные затраты; на 3,2 п.п. ниже чем в 1995 г.; затраты на оплату труда увеличились на 2,7 п.п.; прочие затраты снизились на 2,5 п.п. [1].

Для повышения достоверности методов оценки издержек на производство транспортных услуг автотранспортных организаций в Республике Беларусь изучается зарубежный опыт. В структуре себестоимости различают постоянные и переменные, общие и частные, фактические, нормативные и плановые, пропорциональные и фиксированные издержки. В настоящее время в автотранспортных фирмах Европы принят расчёт себестоимости, при котором расчёт переменных затрат ведётся на 100 км пробега, постоянных затрат — на 1 день работы и на 1 ч из расчёта восьмичасового рабочего дня, косвенных затрат — на одну поездку.

В структуре затрат французских автомобильных предприятий выделяют три группы: повременные (заработная плата водителей, дорожные расходы, амортизация подвижного состава, страхование), покิโลметровые (затраты на топливо, износ шин, ремонт подвижного состава, платные автодороги) и косвенные. Основной удельный вес приходится на повременные затраты — 54 %.

В Германии калькуляция себестоимости состоит из трех разделов: постоянные, переменные и косвенные затраты, при этом они группируются в зависимости от массы подвижного состава. При расчёте также учитывается срок службы автомобиля, пробег с начала эксплуатации, пробег одной шины. К постоянным затратам относится плата за пользование транспортными средствами, потери от инфляции, налог на транспортное средство, страхование, оплата гарантийного обслуживания, заработная плата управленческого персонала и водителей, прочие затраты; к переменным — затраты на топливо, шины, расходы на содержание основных средств, а также налогообложение прибыли.

Сводные данные о структуре себестоимости автомобильных перевозок в европейских странах и США приведены в табл. 2.

Анализируя данные табл. 2 [2], следует отметить, что наибольший удельный вес в структуре затрат занимают: заработная плата (в среднем 30 %), материальные затраты (свыше 50 %), накладные расходы (в среднем 15 %), прочие (в среднем 10 %).

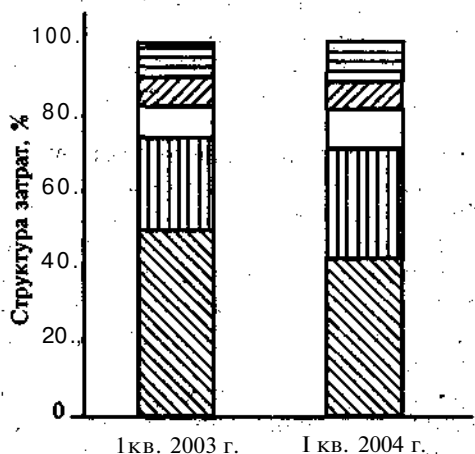
Таблица 2. Себестоимость автомобильных перевозок в европейских странах и США, %

Статья затрат	Страна						
	Франция	Германия	Англия	Финляндия	Португалия	США	
						крупные фирмы	средние фирмы
Топлива	16,8	9,8	12,4	16,0	21,0		
Смазочные материалы	—	0,8	0,2	—	—		
Техническое обслуживание и ремонт	8,6	11,8	9,5	9,0	11,0	8,5	19,9
Шины	3,2	3,1	3,8	5,0	3,0		
Заработная плата (водителей)	23,9	32,5	27,4	35,0	17,0	58,6	30,7
Амортизация	19,6	7,8	18,2	9,0	11,0	3,9	7,4
Страхование	3,5	10,4	7,2	4,0	2,0	—	—
Налоги и лицензии	—	16,5	1,4	2,0	2,0	2,7	5,0
Накладные расходы	15,3	16,3	19,9	6,0	23,0	7,1	5,5
Прочие расходы	6,5	—	—	14,0	—	22,4	32,6

При изучении деятельности отечественных автотранспортных организаций также необходим анализ затрат по элементам затрат и статьям калькуляции.

Изучение структуры затрат по элементам затрат в организации МОУКА "Облагропромтранс" (см. рисунок), а также изменений за отчетный период позволяет дать оценку рациональности такой структуры, а также сделать вывод о необходимости и возможности ее изменения в сторону снижения материало- или трудоемкости. Затраты МОУКА "Облагропромтранс" снизились в 1 квартале 2004 г. на 43 433 тыс. р. по сравнению с аналогичным периодом 2003 г. Экономия достигнута по элементам "Материальные затраты" на сумму 55 975 тыс; р. III по элементу "Амортизация основных средств и нематериальных активов" на сумму 5 213 тыс. р. Наибольший перерасход (на 9 159 тыс. р.) произошел по элементу "Затраты на оплату труда". Соответственно изменилась структура затрат: снизилась доля затрат по элементу "Материальные затраты" на 7,6 % и увеличилась их доля по статьям "Затраты на оплату труда" на 4,4 %, "Отчисления на социальные нужды" - на 2,0 %, "Прочие затраты" - на 1,6 %. Группировка затрат по назначению, т.е. по статьям калькуляции, необходима для исчисления себестоимости отдельных видов работ, услуг, установления центров сосредоточения затрат и поиска резервов их сокращения.

При составлении плановых и отчетных калькуляций МОУКА "Облагропромтранс" использует нормативные документы: "Положение о порядке формирования тарифов на перевозку грузов и пассажиров автомобильным транспортом в Республике Беларусь", "Положение о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобильного транспорта", "Положение об утверждении норм времени на перевозку грузов автомобильным транспортом и норм затрат на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава автотранспорта Республики Беларусь", "Положение об утверждении норм расхода топлива" и др.



Фактическая структура затрат по выполнению работ, оказанию услуг:

- материальные затраты;
- расходы на оплату труда;
- отчисление на социальное страхование;
- амортизация основных средств и нематериальных активов;
- прочие затраты

В современных условиях управления цель, стоящая перед учетом, состоит в составлении своевременной достоверной отчетности и в получении на всех уровнях управления системной информации о наличии и использовании хозяйственных средств и их источников, а также о результатах производственно-хозяйственной деятельности. Именно решение этой задачи обеспечивается организацией учета результатов работы по местам затрат и центрам ответственности в автотранспортных организациях. Этот учет представляет собой систему, которая измеряет нормативы и фактические действия по каждому центру. В соответствии с западными стандартами учета наиболее распространены следующие типы центров ответственности: центр затрат — подотчетен только за затраты; центр продаж — подотчетен только за выручку; центр прибыли — подотчетен и за затраты, и за доходы; центр инвестиций — подотчетен за затраты, выручку и инвестиции. Учет по центрам ответственности может функционировать параллельно с традиционной системой бухгалтерского учета и может быть внедрен только при условии, что в организации четко определены сферы ответственности и конкретизирована ответственность руководителей (менеджеров) за каждую статью затрат и поступлений.

Дифференциация затрат по местам возникновения и центрам затрат позволяет активно управлять процессом их формирования, обеспечивает детальной информацией сферу управления, способствует выявлению экономии или перерасхода, отклонений от норм по причинам и местам возникновения. Одним из основных условий образования группировки по местам и центрам затрат в автотранспортных организациях является ее соответствие единой отраслевой методологии калькулирования себестоимости перевозок и учета затрат.

Значение группировки затрат по местам и центрам в настоящее время существенно возрастает. Специфика автотранспорта в том, что центром возникновения большинства затрат и объектом калькулирования является отдельный автомобиль. Вокруг него формируются не только эксплуатационные затраты, но и определенный объем автотранспортных услуг. В этом смысле отдельное транспортное средство, а тем более автотранспортные организации, представляют уже не места затрат, а центры ответственности. Это более широкое понятие, охватывающее несколько мест затрат, где формируются не только затраты, но и определенный объем оказанных услуг. После обособления центров ответственности и мест затрат автотранспортных организаций для каждого вида затрат, за которые отвечает конкретный руководитель, определяют нормативную или максимально допустимую величину затрат. Цель учета по центрам ответственности состоит в накоплении данных о затратах и доходах по каждому центру ответственности с тем, чтобы отклонения от сметы можно было отнести на ответственное лицо. Основой организации учета и контроля затрат по центрам ответственности является их закрепление за руководителями различных уровней и систематический контроль за соблюдением нормативов по каждому ответственному лицу. Поэтому важным в организации учета и контроля затрат по центрам ответственности является выделение этих центров для закрепления ответственности.

Структура формирования центров ответственности для автотранспортной организации МОУКА "Облагропромтранс" разработана в разрезе следующих уровней: 1 — руководитель, 2 — главный инженер, главные специалисты, 3 — механик, зав. ремонтной мастерской, 4 — водители. По отдельному элементу затрат в пределах каждой из сфер ответственности обеспечивается информация двух видов.

1. Для каждого составляющего элемента затрат, ответственность за который несет конкретный руководитель, определяется нормативная величина затрат. Эти данные используются; в первую очередь, для контроля за уровнем фактических затрат по центрам ответственности.

2. По центрам ответственности собираются и обобщаются сведения о фактических затратах. Сравнение их с нормативными позволяет ответственному руководителю оперативно планировать и контролировать работу на конкретном участке.

Отчеты по центрам ответственности для автотранспортных организаций разрабатываются за отчетный период (норматив, фактически, отклонение), а также

нарастающим итогом в разрезе следующих категорий работников по конкретным показателям: руководитель — выполнено, км, автомобиле-дню автомобиле-часы, расходы по конкретным центрам ответственности: административные расходы, водители, ремонтная мастерская; главный инженер — те же показатели, кроме административных расходов; зав. ремонтной мастерской — затраты в разрезе следующих статей: оплата труда ремонтных рабочих, материалы, запасные части, электро-, теплоэнергия, водоснабжение, МБП, амортизация; механик. — затраты в разрезе статей: оплата труда водителей, работников гаража, топливо, смазочные материалы, амортизация, износ и ремонт шин, а также технико-эксплуатационные показатели: выполнено тонно-километров, перевезено грузов(т), выполнено, км, автомобиле-дней, автомобиле-часы; водители. — затраты (топливо, смазочные материалы, износ и ремонт шин), а также вышеприведенные показатели.

Организация учета и контроля затрат по местам их возникновения и центрам ответственности позволит оперативнее формировать себестоимость услуг грузового автотранспорта и эффективнее управлять этим процессом. Увязка величины производственных затрат со сферой деятельности руководителя соответствующего подразделения позволяет делать вывод не только о целесообразности, расходования средств, но и о качестве управления работой предприятия. Организация учета затрат по центрам ответственности будет содействовать повышению эффективности работы автотранспортных организаций.

Литература

1. Транспорт и связь? в Республике Беларусь: Стат. сб. Мн., 2002.
 2. *Лукинский В.С.* Логистика автомобильного транспорта: концепция, методу, модели / В.С. Лукинский, В.И. Бережной, Е.В. Бережная и др. М., 2002.
- Курьян Е.В.* Организация учета затрат по центрам ответственности на автотранспортных предприятиях // Бухгалт. учет и анализ. 2002. №2. С: 8—11.
- Николаева С.А.* Особенности учета затрат в условиях рынка: система "директ-костинг": Теория и практика. М., 1993.