

себя ответственно. Главное, таким образом, чтобы каждый человек продумывал последствия своих действий и делал правильный выбор. Трудно определить, как поступить правильно в конкретной ситуации. Бывают ситуации, когда нельзя все разделить на "белое и черное". Именно для таких случаев существуют философские принципы, помогающие определить "правильность" действия. Так в соответствии с концепцией утилитаризма "правильное" решение определяется тем, что оно приносит максимальную пользу большинству людей. Руководитель сделает такой выбор, который принесет наибольшее удовлетворение большинству людей.

Другой подход к принятию решений заключается в том, чтобы ориентироваться на соблюдение прав человека. Руководитель отвергнет любое решение, которое эти права нарушает.

Принимая решения, возможно, также руководствоваться критериями, основанными на принципах справедливости. Эти принципы заключаются в том, что ко всем людям следует относиться одинаково, что установленные правила следует выполнять неукоснительно и что те, кто причиняет вред другим, должны нести ответственность и возмещать ущерб.

Следуя этим философским принципам, организации должны учитывать совокупность интересов различных групп.

Литература

1. Друкер П. Задачи менеджмента в XXI веке. М., 2000.
2. Шелдрейк Дж. Теория менеджмента: от тейлоризма до японизации. СПб.: Питер, 2001.

АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ОАО ХОЛДИНГ «АГРОМАШСЕРВИС»

А.Г. Ефименко, к.э.н., доцент

Могилевский государственный университет продовольствия

Уставный капитал Могилевского открытого акционерного общества – холдинг «Агромашсервис» был сформирован по состоянию на 01.01.1998 г. из стоимости имущества, находящегося на балансе преобразуемого предприятия, а также был передан 51% акций уставного капитала 23 ОАО, осуществляющих производственно-техническое обслуживание и снабжение АПК. Производственно-техническое обслуживание АПК осуществляют райагропромтехники, которые являются основными звеньями в составе данного холдинга. Райагропромтехники в своем наличии имеют пункты технического обслуживания машинно-транспортного парка, ремонтные мастерские общего назначения, технические обменные пункты, цеха сборки машин. На базе райагропромтехники создаются дилерские центры технического сервиса заводов-изготовителей сельскохозяйственной техники, которые осуществляют ее фирменный сервис. Кроме вышеназванных структурных подразделений в данную организацию входят ремонтные и

опытно-экспериментальные заводы, специализированные механизированные колонны, а также межрайонные автотранспортные предприятия. Экономическая эффективность автотранспортных хозяйств оценивается с помощью следующей системы показателей: производительность (часовая, сменная, годовая), объем реализации услуг; себестоимость автотранспортных услуг; выручка (валовой доход) от реализации автотранспортных услуг; прибыль (убыток); уровень рентабельности (убыточности) предприятий, приведенные затраты, трудоемкость перевозок.

Себестоимость автотранспортных услуг характеризует предельный размер эксплуатационных расходов, т.е. расходов, непосредственно связанных с перевозочным процессом, приходящихся на единицу перевозок. При этом имеет значение характер перевозимых грузов. Основные факторы, определяющие различие в себестоимости перевозки различных грузов, можно подразделить на две группы. К первой группе относятся факторы, связанные со свойствами самого груза, географией и условиями его производства и потребления, степенью его подготовленности к перемещению. Вторая группа факторов обусловлена характеристиками транспортных средств, применяемых для перевозки грузов. Для калькуляции себестоимости перевозок важное значение имеет группировка эксплуатационных расходов по стадиям перевозочного процесса, экономическому содержанию (элементам затрат), способу включения затрат в себестоимость отдельных видов перевозок (прямые и косвенные).

Проанализируем экономическую эффективность автотранспортных хозяйств, функционирующих в составе райагропромтехники в динамике за 2000-2001 годы в таблице 1.

Анализируя данные табл. 1 необходимо отметить, что в динамике за 2000-2001 годы значительно снизилась эффективность автотранспортных хозяйств: в 2000 году уровень рентабельности в среднем составил 8,7%; в 2001 году процент убыточности был равен 0,9%. Следует отметить, что наиболее рентабельным в 2001 году является автотранспортное хозяйство ОАО Могилев РАПТ: в 2000 году уровень рентабельности составил 24,1%, в 2001 году этот показатель равен 13,5%. Остальные автотранспортные подразделения, в основном, являются низкорентабельными и убыточными за 2001 год. Снижение уровня рентабельности в целом произошло за счет уменьшения суммы прибыли и за счет роста себестоимости автотранспортных услуг в 1,7 раза.

Таблица 1

Анализ работы автотранспортных хозяйств

№ п/п	Наименование районов	Выручка от реализа- ции работ, услуг, тыс. рублей		Кoeffи- циент роста	Себестоимость транспортных услуг с налогами		Кoeffи- циент роста	Прибыль (+) Убыток (-), тыс. рублей		Затраты на 1 рубль реал. Работ, услуг		Темп роста %	Рентабельность (убыточность), %	
		2000	2001		2000	2001		2000	2001	2000	2001		2000	2001
1	ОАО Бельниччч РАПТС	19548	23988	1,2	15155	27665	1,8	4393	-3677	0,78	1,15	149	29,0	-13,2
2	Бобруйск ОАО «Агромашсервис»	47707	78118	1,6	47339	76383	1,6	368	1735	0,99	0,98	99	0,8	2,3
3	ОАО Быхов РАПТС	34347	50844	1,5	37068	59731	1,6	-2721	-8887	1,08	1,17	109	-7,3	-14,8
4	ОАО Глусск РАПТС	76809	149560	1,9	78052	147419	1,9	-1243	2141	1,02	0,99	97	1,6	1,5
5	ОАО Дрибин РАПТС	41324	46691	1,1	38650	60350	1,6	2674	-13659	0,94	1,29	138	6,9	-22,6
6	ОАО Кировск РАПТС	197896	306891	1,6	174478	295245	1,7	23418	11646	0,88	0,96	109	13,4	3,9
7	ОАО Климовичи РАПТС	57894	85312	1,5	51436	84731	1,6	6458	581	0,89	0,99	112	12,6	0,7
8	ОАО Кличев РАПТС	19865	75115	3,8	19811	69279	3,5	54	5836	1,0	0,92	92	0,3	8,4
9	ОАО Костюковичи РАПТС	50257	105731	2,1	47707	104428	2,2	2550	1303	0,95	0,99	104	5,3	1,2
10	ОАО Краснополье РАПТС	66321	82724	1,2	48467	76642	1,6	17854	6082	0,73	0,93	127	36,8	7,9
11	ОАО Кричев РАПТС	27924	68130	2,4	28886	78236	2,7	-962	-10106	1,03	1,15	111	-3,3	-13,0
12	ОАО Круглое РАПТС	46736	86104	1,8	47144	111810	2,4	-408	-25706	1,01	1,30	129	-0,8	-23,1
13	ОАО Могилев РАПТС	153333	285874	1,9	123582	251897	2,0	29751	33977	0,81	0,88	109	24,1	13,5
14	ОАО Мстиславль РАПТС	57471	74655	1,3	56678	88097	1,5	793	-13442	0,99	1,18	120	1,4	-15,2
15	ОАО Осиповичи РАПТС	49677	51811	1,0	45179	-56824	1,3	4498	-5013	0,91	1,10	121	10,0	-8,8
16	ОАО Славгород РАПТС	88984	142866	1,6	71767	136821	1,9	17217	8045	0,81	0,96	119	24,0	4,4
17	ОАО Чаусы агросервис	61627	73024	1,2	57050	82245	1,4	4577	-9221	0,93	1,13	122	8,0	-11,2
18	ОАО Чериков РАПТС	55254	122007	2,2	53227	120853	2,3	2027	1154	0,96	0,99	103	3,8	1,0
19	ОАО Могил. ПМК «Агромашсервис»	291			2312			-2021		7,95			16,1	0,9
20	ОАО Задн. Межрайагросервис	65806	8700	0,1	56700	8617	0,1	9106	83	0,86	0,99	115	-19,4	-15,9
21	Холдинг ОАО «Агромашсервис»	55400	75152	1,4	68812	89458	1,3	-13412	-14306	1,24	1,19	96	-7,7	0,7
22	ОАО Шклов РАПТ	21692	36782	1,7	23506	36523	1,5	-1814	259	0,08	0,99	92	10,4	4,8
23	ОАО Хотимск РАПС	12492	18623		11318	17776	1,6	1174	847	0,91	0,95		8,7	-1,5
	ИТОГО	1308655	2048702	1,6	1204324	2081030	1,3	104331	32328	0,92	1,02	110	8,7	9,4
24	Хотимск РАПТ	63257	122668	1,9	58202	112122	1,9	5055	10546	0,92	0,91	99		
	ВСЕГО	1371912	2171370	1,6	1262526	2193152	1,7	109386	-21782	0,92	1,01	110	8,7	-0,9

Особенностью формирования затрат на автотранспорте с учетом технологии перевозочного процесса является деление издержек по двум стадиям: по начально-конечным и движенческим операциям. Начально-конечные операции предполагают расходы на содержание подвижного состава во время стоянки, подготовку его к погрузке и выгрузке, маневровым работам и т.д. Эти затраты не связаны с дальностью перевозки и зависят только от объема груза. Движенческие операции определяют расходы по перемещению грузов: топливо, энергетического хозяйства, связи, сигнализации и др. Эти расходы непосредственно зависят от дальности перевозки. При определении транспортных затрат перевозок на различное расстояние можно использовать следующую зависимость:

$$Z = a + bd, \quad (1)$$

где Z – затраты по перевозке на расстояние d , р.;

a – затраты на начально-конечные операции в расчете на 1 т груза, р.;

b – затраты по передвижению в расчете на 1 т/км, р.;

d – дальность перевозки, км.

Из приведенной зависимости можно рассчитать себестоимость 1 т/км перевозок ($C_{1\text{ т/км}}$):

$$C_{1\text{ т/км}} = a/d + b. \quad (2)$$

Уровень общественно необходимых затрат на доставку груза к месту назначения характеризует транспортный фактор. Поэтому актуальным является снижение удельного веса данных 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. Они включают зарплату водителей, работающих на сдельной форме оплаты труда, стоимость нефтепродуктов, затраты на техническое обслуживание и ремонт автомобилей, износ автопокрышек, автоматизацию автомобилей, которая начисляется от балансовой стоимости машин на 1000 км пробега. При увеличении объема грузооборота сумма этих расходов будет возрастать. Условно-постоянные затраты не изменяются при увеличении или уменьшении объема грузооборота. К ним относятся оплата труда автомеханика, заведующего автогаражом, диспетчера, бухгалтера по автотранспорту и другого инженерно-технического и обслуживающего персонала предприятий, 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 следующей формулой:

$$Z = \Pi Z + \Pi_{\text{пер.} Z} \times V_{\text{гр}}, \quad (3)$$

где Z – сумма затрат на содержание и эксплуатацию автотранспорт

ΠZ – сумма условно-постоянных затрат;

$\Pi_{\text{пер.} Z}$ – сумма переменных затрат на 1 ткм;

$V_{\text{гр}}$ – объем грузооборота, ткм.

Следует отметить, что условно-постоянные затраты не будут зависеть от изменения объема производства или выполнения работ только при условии, если не изменится производственная мощность предприятия, в данном случае автомобильного транспорта, площадь гаража, ремонтной мастерской и др. если же производственные мощности изменяются, то меняется и сумма условно-постоянных затрат. Кроме того, они могут изменяться на протяжении времени в связи с инфляционными процессами, так как растут зарплата ИТР, 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 ГСМ) причинам.

Следует отметить, что сумма условно-постоянных в автотранспортных хозяйствах райагропромтехник холдинга «Агромашсервис» за данный период возросла в 1,7 раза, что, в основном, связано с инфляционными процессами. Переменные затраты в расчете на 1 ткм увеличились в 2,6 раза, на что повлияли как внешние причины (повышение цен на нефтепродукты, зарплат), так и внутренние – изменение производительности труда (таблица 2).

Таблица 2.

Динамика затрат на содержание и эксплуатацию грузового автотранспорта

<i>Показатели</i>	Годы		Коэффициент роста, 2001/2000
	2000	2001	
Затраты на содержание и эксплуатацию грузового автотранспорта, тыс. р.	1262526	2193152	1,7
В т.ч. условно-постоянные	631263	877260	1,4
Из них в расчете на 1 грузовой автомобиль	21042,1	35090,4	1,6
Объем грузооборота, тыс. ткм	1540	1230	0,8
Переменные затраты в расчете на 1 ткм, тыс.руб.	409,91	1069,83	2,6
Себестоимость 1 ткм, руб.	12715,23	18900,3	1,5

Чтобы установить как изменилась себестоимость 1 ткм за счет суммы условно-постоянных и переменных затрат и объема грузооборота, необходимо выполнить факторный анализ, применив прием цепных подстановок. Детерминированная факторная модель смешанного типа имеет следующий вид:

$$C = \frac{УПЗ}{V_{гр.авт}} + Пер.З, \quad (4)$$

где УПЗ – условно-постоянные затраты, тыс.руб.

$V_{гр.авт}$ – среднегодовая выработка одного автомобиля, ткм.

Выполненные расчеты позволили установить, что себестоимость одного тонно-километра в 2001 г. на 6185,07 тыс.руб. выше, чем в 2000 г., в том числе за счет изменения среднегодовой выработки одного автомобиля она возросла на 729,9 тыс.руб.; суммы условно-постоянных затрат – на 4795,26 тыс.руб.; суммы переменных затрат на 1 ткм – на 659,91 тыс. руб.

Себестоимость перевозок может быть снижена за счет устранения нерациональности перевозок грузов, уменьшения коэффициента порожнего пробега подвижного состава, увеличения коэффициента использования грузоподъемности подвижного состава, внедрения прогрессивных норм погрузки-выгрузки, механизации погрузочно-разгрузочных работ, повышения эффективности материальных ресурсов.

В настоящее время в автотранспортных фирмах Европы принят расчет себестоимости, при котором расчет переменных затрат ведется на 100 км пробега, постоянных затрат – на один день работы и на один час из расчета восьмичасового рабочего дня, косвенных затрат – на одну поездку.

Сводные данные о структуре себестоимости автомобильных перевозок в европейских странах и США приведены в таблице 3.

Таблица 3.

Себестоимость автомобильных перевозок европейских стран и США, %

Статьи затрат	Германия	Финляндия	Португалия	США	
				крупные автотранспортные предприятия	средние автотранспортные предприятия
Топливо	9,8	16,0	21,0	8,5**	19,9**
Смазочные материалы*	0,8	-	-	8,5**	19,9**
Техническое обслуживание и ремонт	11,8	9,0	21,0	8,5*	19,9**
Шины	3,1	5,0	3,0	8,5**	10,9**
Заработная плата (водителей)	32,5	35,0	17,0	58,6	30,7
Амортизация	7,8	9,0	11,0	3,9	7,4
Страхование	10,4	4,0	2,0	-	-
Налоги и лицензии	16,5	2,0	2,0	2,7	5,0
Накладные расходы	16,3	6,0	23***	7,1	5,5
Прочие расходы	-	14,0	-	22,4	32,6

Примечания:

* В ряде стран учитываются вместе с топливом.

** Общие данные по четырем статьям затрат.

*** Включая прибыль 10%.

Анализируя данные, приведенные в табл.3 необходимо отметить, что наибольший удельный вес в структуре затрат занимают: заработная плата (в среднем 30%), материальные затраты (в среднем 40%), накладные расходы (в среднем 15%), прочие затраты (в среднем 15%).

Методика оценки затрат автотранспортного предприятия на производство внутренних транспортных услуг базируется на нормативных методах.

Используемая при этом нормативно-справочная информация, разработанная только для крупных предприятий, существенно устарела в связи с инфляционными процессами в экономике. При этом методика планирования издержек не связана с планами материально-технического обеспечения и не в полной мере учитывает затраты на производство; методика планирования затрат на оплату труда не учитывает объемы работ на выполнение капитального ремонта и замены агрегатов автомобилей.

Общая схема прогнозирования издержек производства транспортных услуг представлена на рис.1.

Затраты автотранспортного предприятия на производство транспортных услуг формируются по таким, в частности, экономическим элементам, как: 1) материальные затраты; 2) затраты на оплату труда; 3) отчисления на социальные нужды.

В состав материальных затрат включаются затраты на топливо, смазочные и эксплуатационные материалы, запасные части и материалы. Агрегаты, шины, прочие материальные затраты.

Материальные затраты вычисляются по формуле

$$З_i = Ц_i \cdot P_i, \quad (5)$$

Где $З_i$ – затраты на приобретение i -го материального ресурса;

$Ц_i$ – цена единицы материального ресурса, тыс. руб.;

P_i – прогнозируемая потребность в материальном ресурсе i -го вида.

Цены на материальные ресурсы определяются с учетом фактически сложившихся на рынке или прогнозируются. Прогноз цен на материальные ресурсы может быть получен с использованием различных методов экстраполяции. В ходе разработки прогноза затрат на оплату труда в качестве исходной информации используются результаты прогнозирования производственных программ по эксплуатации и техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава. В частности, используются прогнозы показателей объема перевозок; грузооборота и трудоемкости работ по техническому обслуживанию; текущему ремонту и капитальному ремонту агрегатов. Данная последовательность расчета предусматривает создание единой информационной базы для прогнозирования показателей производства транспортных услуг, его материально-технического обеспечения и экономической оценки реализуемой продукции (транспортных услуг). Основу единой информационной базы составляют данные о надежности автомобилей и его отдельных элементов (деталей и агрегатов). Прогнозирование программы производства и величины необходимого материально-технического потока с последующей экономической оценкой издержек этого производства на базе информации о надежности автомобиля и его элементов создает предпосылки высокой надежности работы транспорта, открывает пути снижения издержек на транспортные услуги и повышения конкурентоспособности самого автотранспортного предприятия (АТП).



Рис. 1. Общая схема прогнозирования издержек производства внутренних транспортных услуг