

Под экономической безопасностью предприятия понимается наличие конкурентных преимуществ, обусловленных соответствием материального, финансового, кадрового, технико-технологического потенциалов и организационной структуры предприятия его стратегическим целям и задачам. На основании исследования литературных источников можно выделить следующие направления анализа уровня экономической безопасности предприятия: анализ показателей ликвидности, финансовой устойчивости, эффективности и изменения прибыли предприятия [1].

На основании данных бухгалтерской и финансовой отчетности ЧУП «ДСК-Боровуха» оценена экономическая безопасность данного предприятия.

Для проведения анализа ликвидности используются следующие показатели: чистый оборотный капитал, доля чистого оборотного капитала в текущих активах, коэффициент текущей ликвидности, коэффициент абсолютной ликвидности, доля денежных средств и краткосрочных ценных бумаг в оборотном капитале [2].

Для анализа финансовой устойчивости используются показатели: коэффициент финансового риска, коэффициент долга, коэффициент финансовой устойчивости, коэффициент устойчивости структуры мобильных средств [3].

На основании полученных коэффициентов уровень экономической безопасности данного предприятия по показателям ликвидности и финансовой устойчивости оценивается как низкий. Однако наблюдается тенденция к улучшению финансовой устойчивости предприятия и, как следствие, экономической безопасности предприятия.

Анализ эффективности предприятия включает в себя оценку показателей рентабельности. На основании данного анализа можно сделать вывод о необходимости принятия мер по удержанию достигнутых позиций и дальнейшему улучшению эффективности предприятия, а также увеличению эффективности использования основных средств.

Анализ изменения прибыли предприятия показал положительную тенденцию.

Общая оценка уровня экономической безопасности ЧУП «ДСК-Боровуха» может констатироваться как низкая, но имеющая постоянно увеличивающуюся прибыль. Также наблюдается тенденция к улучшению экономической безопасности предприятия.

В заключение следует отметить, что для более полной оценки экономической безопасности предприятия необходимо проанализировать и другие аспекты его деятельности. Система экономической безопасности также должна опираться на изменения, связанные с организационной структурой предприятия, оплатой труда, структурой информации, корпоративной культурой.

Литература

1. Определение понятия «Экономическая безопасность предприятия» / Экономическая безопасность предприятия [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.safetyfactor.narod.ru/doc/notion.html> - Дата доступа: 17.06.2010.
2. Коэффициенты ликвидности [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.finanalys.ru/litra/395/2996.html#x1> - Дата доступа: 07.04.2010
3. Коэффициенты финансовой устойчивости [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.finanalys.ru/litra/395/2998.html> - Дата доступа: 17.03.2010

©БГЭУ

ПЛАНИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ ОАО «МАЗ» НА ОСНОВЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Э. М. РИЖКОВСКИЙ, Н. П. БЕЛЯЦКИЙ

This article is devoted to research use of existing road transport allowance, which will increase the volume of transport services provided by the machine-building enterprises, reduce their transportation costs, and thus the prices of manufactured products. The concept of associated goods. The possibility of passing cargo machine-building company, describes a method of calculating this type of traffic and shows its advantages

Ключевые слова: транспортная логистика, стратегический менеджмент, производственно-сбытовая деятельность, конкурентная борьба

Решающее значение в повышении рыночной активности имеют время и скорость. Инновации посредством экономии времени обеспечивают позиционирование субъектов бизнеса в конкурентной борьбе с наиболее выгодной стороны. Решающее значение приобретает связь между логистикой и стратегическим менеджментом. Влиянию логистики на стратегический менеджмент с одной стороны и антикризисной логистики с другой стороны во многих публикациях не уделяется должного внимания. Всеобъемлющая важность управления изменениями, синтезом знаний, наконец, интегрированного менеджмента ведет к многогранному пониманию процессов логистики. Некоторым аспектам выживания бизнеса на основе активизации транспортных отношений в статье уделяется особое внимание.

Автомобильный транспорт широко используется во всех областях народного хозяйства, в том числе и в машиностроении. Процесс изготовления продукции на предприятиях различного типа сопровождается перемещением большого количества разнообразных грузов. Из общего объема перевозок в машиностроительном комплексе более 70 % осуществляется автомобильным транспортом. На каждую технологическую операцию приходится несколько транспортных операций. Это обуславливает большие затраты на транспортные работы, которые составляют 10–30 % косвенных расходов в себестоимости продукции, а численность транспортников составляет около 12 % общего числа рабочих. Работа современного предприятия, ориентированного на внешние рынки, также связана с перемещением значительного числа разнообразных грузов за пределами страны и непосредственно на предприятии в процессе производственного цикла. Фактически от работы транспорта зависит ритмичная работа рабочих мест, участков, цехов и выпуск предприятием готовой продукции. Использование имеющихся на автомобильном транспорте резервов позволяет увеличить объем транспортных услуг. Снизить транспортные издержки, а, соответственно, и цены выпускаемой продукции. При этом сокращение транспортных расходов в смете затрат на производство продукции является первостепенной задачей предприятия, особенно в условиях, когда цена продукции является основным конкурентным преимуществом.

Решить поставленную задачу дает возможность логистика. При этом мы коснемся только транспортной составляющей данной отрасли знаний – транспортной логистики. Для начала определим, что из себя представляет транспортная логистика и какова ее роль в производственно-сбытовой деятельности организации.

Как было обозначено ранее, транспорт органично вписывается в производственные и торговые процессы, поэтому транспортная составляющая участвует во множестве задач логистики. Вместе с тем существует достаточно самостоятельная транспортная область логистики, в которой многоаспектная согласованность между участниками транспортного процесса может рассматриваться вне прямой связи с сопряженными производственно-складскими участками движения материального потока. Таким образом, транспортная логистика – это система по организации доставки, а именно, по перемещению каких-либо материальных предметов, веществ и пр. из одной точки в другую по оптимальному маршруту. Одно из основополагающих направлений науки об управлении информационными и материальными потоками в процессе движения товаров

Применение логистики превращает контрагентов и конкурирующих сторон в партнеров, взаимодополняющих друг друга в транспортном процессе. К задачам транспортной логистики следует отнести обеспечение технической и технологической сопряженности участников транспортного процесса, согласование их экономических интересов, а также использование единых систем планирования.

Транспортная логистика представляет собой широкий спектр возможностей по снижению транспортных расходов. Мы коснемся одной из областей – попутные грузы, или попутные перевозки. Примечательно, что многие предприятия используют собственный транспорт, занятый во внешних перевозках (доставка сырья, материалов, комплектующих от сторонних организаций) только на 50 %. Это обусловлено тем, что в сторону загрузки транспорт следует порожним и только в обратном направлении – груженым. Как следствие – нерациональное использование транспортных средств и увеличение расходов на их содержание и эксплуатацию. Решением данной проблемы, по нашему мнению, может быть использование практики доставки попутных грузов или попутных перевозок.

Попутные перевозки – это разновидность грузовых перевозок, заключающихся в загрузке транспорта, совершающего холостой пробег до или после выполнения транспортного заказа.

Попутный груз – это груз, который может быть перевезен в то время, когда транспорт перемещается пустым до или после осуществления основной (первичной) транспортной заявки.

Попутные перевозки способствуют увеличению коэффициента загрузки транспорта на протяжении всего маршрута до 1, повышению эффективности работы транспортных фирм и экономии средств отправителя груза, поскольку в стоимость перевозки не входит холостой пробег транспортного средства. При выполнении попутной перевозки маршрут движения транспорта может быть изменен при перевозке попутного груза для получения транспортной фирмой наибольшей выгоды. Попутные перевозки требуют логистического анализа встречных коммерческих предложений, которые могут эффективно обрабатываться в частности информационными системами.

Возникает вопрос, почему предприятия не используют данный вид перевозок, который настолько эффективен? Ответ налицо: в Республике Беларусь отсутствует нормативная база по расчету тарифов на попутные перевозки. В данной статье далее мы приведем вариант расчета тарифов на попутные перевозки, который, по нашему мнению, является наиболее эффективным и согласуется с существующими нормативными документами, регулирующими транспортную деятельность организаций.

Для этого на первом этапе проанализируем эксплуатационные показатели деятельности авто-транспортного цеха одного из крупнейших промышленных предприятий РБ – ОАО «Минский автомобильный завод». Это позволит нам сделать вывод о целесообразности решения поставленной нами задачи. Данная организация выбрана нами ввиду того, что комплектующие для конечной продукции автозавода доставляются из многих городов как Республики Беларусь, так и Российской Федерации. Естественно, что транспортные расходы в себестоимости продукции велики и их снижение является важной задачей для промышленного гиганта. Кроме того, ситуация на данном предприятии является лакмусовой бумажкой состояния транспортных хозяйств других организаций.

Таблица 1. Эксплуатационные показатели деятельности АТЦ ОАО «МАЗ»

Показатель	ед.изм	I кв.	II кв.	III кв.	IV кв.	Итого за год
Общий пробег с грузом, 2008 г.	км	1234259,0	1321121,3	1332613,5	1224822,4	5112816,1
Общий пробег с грузом, 2009 г.	км	779052,6	909397,8	916095,8	997873,2	3602419,5
Пробег с грузом по м/г перевозкам, 2008 г.	км	520208,0	589233,0	580074,0	551449,0	2240964,9
Пробег с грузом по м/г перевозкам, 2009г.	км	325660,0	466535,0	468849,0	529229,2	1790274,0
Темп роста (падения)	%	62,6	79,2	80,8	96,0	79,9
Кол-во перевезенного груза, 2008 г.	т	7950	8391	8607	7898	32845
Кол-во перевезенного груза, 2009 г.	т	3997	5393	5782	7185	22357
Темп роста (падения)	%	50,3	64,3	67,2	91,0	68,1
Кол-во ездов, 2008 г.	ед.	1208	1246	1194	1098	4748
Кол-во ездов, 2009 г.	ед.	664	766	765	810	3007
Темп роста (падения)	%	55,0	61,5	64,1	73,7	63,3
Коэффициент использования пробега 2008 г.	коэф.	0,626	0,612	0,630	0,629	0,624
Коэффициент использования пробега 2009 г.	коэф.	0,622	0,589	0,618	0,610	0,609
Коэф. использования грузоподъемности 2008 г.	коэф.	0,484	0,542	0,513	0,494	0,508
Коэф. использования грузоподъемности 2009 г.	коэф.	0,489	0,473	0,446	0,504	0,478

Примечание: источник – собственная разработка на основе бизнес плана предприятия

Из таблицы 1 ясно видно, что в АТЦ в 2009 г. наблюдалось снижение деловой активности: это проявляется в снижении количества перевезенного груза (68,1 % к уровню 2008 г.), количества ездов (63,3 % к уровню 2008 г.) и прочих. Данная тенденция четко прослеживается и имеет вполне объяснимые и естественные причины. Это объясняется, главным образом, снижением потребностей завода в сырье и комплектующих от сторонних организаций, которые доставлялись автотранспортом АТЦ, снижением объемов внутривозовских перевозок, также вызванным уменьшением объемов производства продукции ОАО «МАЗ».

Нам бы хотелось обратить внимание на качественные показатели – коэффициент использования пробега (средний уровень – 0,6) и коэффициент использования грузоподъемности (средний уровень – 0,5).

Данные цифры красноречиво свидетельствуют о нерациональном использовании автотранспорта, который выражается в холостом, порожнем пробеге. И если на небольшие расстояния это допустимо, то при ездах в РФ (а их большинство), Украину и отдаленные города Республики Беларусь это в корне неверно, т. к. предприятие несет значительные затраты на холостой пробег, а они составляют 40–45 % общей стоимости доставки груза на завод. То есть, имеет место описанная нами проблема – нерациональное использование транспорта ввиду холостого пробега, решение которой заключается в использовании попутных перевозок.

Нами был проведен анализ данного сегмента рынка транспортных услуг. По его результатам можно сказать, что данный вид перевозок пользуется устойчивым спросом, причем география попутных перевозок достаточно широка (Украина, Россия, Беларусь), и цены на попутные грузы выставлены как фиксированные либо договорные. Это все позволяет предприятиям использовать данный вид перевозок, т. к. во всех предлагаемых направлениях ездят машины в нашем случае АТЦ ОАО

«МАЗ», различные виды перевозимых грузов позволяют подобрать автомобиль, наиболее подходящий для собственных нужд и одновременно удовлетворяющий потребностям заказчика, широкая гамма договорных цен позволяет выставить наиболее приемлемые для организации цены. Однако же, не стоит забывать, что первоочередная задача транспортных хозяйств предприятий – обеспечение запчастями и комплектующими, поэтому стоит использовать попутные перевозки не во вред основному виду деятельности.

Таким образом, мы выяснили целесообразность использования попутных перевозок в деятельности организаций. Далее определим расчет стоимости данного вида услуг.

Определение стоимости и целесообразности перевозок попутным грузом включает следующие этапы: получение предварительного заказа; рассмотрение приемлемости заказа (соответствие направления и сроков заявки маршрутам следования автотранспорта); расчет стоимости следования автотранспорта по собственным нуждам без учета попутной перевозки; расчет стоимости ездки с учетом попутного груза; сравнение цены перевозки попутного груза (если он есть) с ценой, которая была получена в п. 4, если цена в договоре не указывается, выставляется рассчитанная организацией цена; заключение договора.

Как видно из данной схемы, наибольшую сложность представляет выбор транспортного средства и расчет стоимости перевозок. Приведем схему ее расчета: определяем курсы валют в страны доставки; производим расчет горюче-смазочных материалов в зависимости от вида автотранспорта; рассчитываем амортизацию резины; определяем основную и дополнительную заработную плату; рассчитываем отчисления на социальное и обязательное страхование; определяем расходы на содержание и эксплуатацию оборудования и расходы на обслуживание и управление производством; далее формируем цеховую себестоимость, начисляем на нее общехозяйственные расходы – получаем производственную себестоимость, с помощью отчислений в инновационный фонд формируем полную себестоимость; начисляем прибыль и формируем отпускную стоимость. При возможности начисляем скидки (скидки будут формироваться в зависимости от того, сколько раз заказчик пользовался нашими услугами).

В *таблице 2* приведем разработанную нами методику расчета стоимости доставки груза. Как видно, таблица составлена при помощи Microsoft Excel, что в значительной мере упрощает расчеты, позволяя нам экономить время и повышать точность расчетов за счет снижения к минимуму фактора человеческой ошибки. Как видно, данная методика расчета охватывает все этапы формирования цены на пользование автотранспортом и полностью соответствует нормативным документам Республики Беларусь на данный вид перевозок. Некоторые вопросы могут возникнуть с системой скидок. Нам представляется целесообразным применять скидки по накопительной системе – предоставление скидок в размере 3, 5, 7, 10, 15 % в зависимости от количества заключенных договоров с транспортным хозяйством 5, 10, 15, 20, свыше 20 соответственно. Это позволит получить постоянных и надежных клиентов, и обеспечит долгосрочное и эффективное взаимовыгодное сотрудничество.

Далее определим эффективность для нас для нас использования попутных грузов:

1) коэффициент использования грузоподъемности и использования пробега будут стремиться к 1, это логично и связано с полной загрузкой автотранспорта на протяжении всего маршрута перевозки;

2) предприятию удастся как минимум на 50 % снизить затраты на собственные перевозки, а как максимум сделать их на уровне 25–35 % от первоначальной себестоимости, это вызвано тем, что при использовании попутных грузов меняться будут только переменные затраты – топливо и зарплата водителя, при этом они будут изменяться незначительно, только с поправкой на коэффициенты. При этом, когда в договоре будут выставляться фиксированные цены заказчика, они могут превосходить затраты на всю перевозку, тем самым позволяя поучать дополнительный доход, обратная ситуация исключена ввиду своей абсурдности;

3) транспортное хозяйство сможет привлечь дополнительный доход, который можно использовать на стимулирование работников, занятых в дальних езках, обновление подвижного состава, создание резервного фонда на непредвиденные случаи.

Из негативного стоит отметить то, что при 100 % загрузке автомобиля сократится срок между его ремонтами, вполне вероятны частые выходы из строя узлов и агрегатов автомобилей, необходимо более четкое планирование перевозок во избежание сбоев поставок сырья на завод, но получаемые в итоге средства в полной мере себя оправдывают.

Таблица 2. Расчет стоимости автотранспортных услуг

Расчет					Дата
по доставке груза вес тн.					курс \$
Автомобиль, маршрут					Курс РР
					RR
					ИТОГО
1. Топливо	налив	0	Цена		0
	за наличные РР	0	цена	0	0
	наличными РБ				0
					0
2.Смазочные			нор- ма		0
2.б) Транспортно-заготовительные расходы					0
					Всего:
					0
3.заработная плата		часы			0
		Основная з/плата		Всего:	0
4. Дополнительная заработная плата		15,50%			0
5. Соцстрах + налоги		35,84%			0
			Всего з/плата		0
6.Накладные расходы (без шин)		РСЭО	%		0
		РООУП	%		0
		износ инстр.	%		0
			Все- го	Сумма	0
Итого цеховая себестоимость					0
Общехозяйственные расходы					% 0
Производственная себестоимость					0
Отчисления в инновационный фонд					% 0
Полная себестоимость					0
Прибыль					% 0
Полная стоимость транспортной услуги					0
Доп.расходы		дни			
Командировочные Беларусь		дни			0
Командировочные Россия		дни	цена		0
Проживание гостиница		дни			0
		дни	цена		0
Платная дорога					0
Мосты					0
Стоянки			дни	цена	0
Временный ввоз					0
				Всего, USD:	0
				Всего, RUR	0
				Всего, бел. руб	0
Всего стоимость транспортной услуги					0
Стоимость с учетом скидки%					

Примечание: источник – собственная разработка