

**Тема: «Разработка мероприятий, направленных на снижение себестоимости перевозок»**

Величина себестоимости перевозок отражает деятельность транспортных предприятий во всех его службах и подразделениях. Себестоимость перевозок зависит от объема годовой работы транспорта, поэтому как правило, себестоимость перевозок ниже по ряду причин: ниже в них накладные эксплуатационные расходы; ниже себестоимость ремонтных работ; выше производительность труда обслуживающего персонала; выше коэффициент выпуска подвижного состава и др. Кроме того, в крупных предприятиях имеются резервы по снижению себестоимости перевозок.

Главнейшие мероприятия по снижению себестоимости предприятия могут быть определены из следующих положений. Как отмечалось выше, эксплуатационные расходы подразделяют на зависящие от пробега (т. е. от объема перевозок и ему пропорциональные) и не зависящие от пробега и по величине примерно постоянные при определенной величине хозяйства.

Общие расходы на эксплуатацию могут быть снижены за счет следующих мероприятий: повышения общей производительности труда путем внедрения новой техники и технологии по содержанию подвижного состава, стимулирования и правильной организации труда всего обслуживающего персонала, сокращения удельного расхода электроэнергии и горючего.

Из всех показателей, приведенных в знаменателе формулы, важными показателями являются эксплуатационная скорость и коэффициент использования подвижного состава. Повышение эксплуатационной скорости позволяет выполнить тот же объем перевозок меньшим числом подвижного состава, увеличить производительность единицы подвижного состава и одновременно снизить штат водительского персонала.

Пути повышения эксплуатационной скорости включают целый комплекс мероприятий. Основными из них являются:

- рациональное размещение остановочных пунктов на транспортной сети с учетом минимальных затрат времени пассажирами на поездки;
- повышение пропускной способности остановочных пунктов и элементов транспортной сети;
- введение рациональной системы регулирования движения на пересечениях транспортных сетей и в узлах;
- выявление резервов времени в поездных и маршрутных расписаниях путем систематического хронометража;
- упорядочение движения всех видов транспорта на городских дорогах и др.

Повышение коэффициента выпуска подвижного состава на линии также позволяет повысить производительность работы среднесписочной единицы подвижного состава и снизить потребность в инвентарном парке транспортных средств. Что касается таких показателей, как среднесуточное число часов работы единицы подвижного состава и вместимости, то их следует рассматривать как установочные.

Систематическое снижение расходов - основное средство повышения прибыльности функционирования любого предприятия. В условиях рыночной экономики, когда финансовая поддержка убыточных предприятий является не правилом, а исключением, как это было при административно-командной системе, исследование проблем уменьшения затрат обращения, разработка рекомендаций в этой области - один из краеугольных камней всей экономической теории.

Одним из возможных вариантов снижения затрат является их прогнозирование. Целью разработки прогнозов является определение

ожидаемой прибыли на предстоящие годы. Без знания своих возможностей по получению определенной прибыли предприятия не могут принять решения по прогнозу хозяйственной деятельности на предстоящий период и не могут выявить источники финансирования развития материально-технической базы. Предприятия очень часто нуждаются в прогнозах и на более длительный срок. Об этом свидетельствует опыт работы предприятий Италии, ФРГ, Франции и других стран.

Процесс прогнозирования расходов состоит из следующих этапов:

- анализ показателей расходов в увязке с конечными результатами за 3-5 предшествующих лет и их критическая оценка;
- определение тенденций изменения расходов по статьям и общему объему;
- изучение доли общей величины расходов в доходах от деятельности за предшествующие годы (3-5 лет), выявление причин изменения и прогнозирование этой доли;
- расчеты влияния факторов на изменения расходов по отдельным статьям и общему объему в прогнозируемом периоде.

Обычно прогнозы разрабатывают по основным статьям расходов (занимающим более 70% в их совокупной величине). Остальную часть расходов оценивают по их доле в затратах за прошлые 3-5 лет. Затем суммируют основные статьи расходов и их остальную часть, и на этой основе устанавливают общую величину затрат.

Основными методами прогнозирования и планирования расходов по отдельным статьям являются: опытно-статистический метод; технико-экономические расчеты, основанные на использовании норм, нормативов и лимитов; прямые расчеты расходов по статьям исходя из базисной величины с учетом особенностей формирования и тенденций изменения отдельных

элементов затрат; экономико-математическое моделирование путем учета влияния основных факторов на уровень расходов по статьям и в целом по предприятию.

Одним из принципов разработки планов является оптимизация их показателей. Соответственно этому плановые уровни и сумма расходов должны представлять собой величину рациональных затрат. Уменьшение расходов является одним из условий снижения розничных цен и укрепления своих позиций на рынке в условиях конкуренции. Поэтому при наличии нерациональных расходов и потерь их размер по уровню и соответственно сумме должен быть выше плановых показателей. На практике завышенные плановые уровень и сумма расходов не позволяют при сопоставлении с ними фактических показателей дать правильную оценку процессу расходования средств.

Предприятия должны выполнять расчеты ожидаемых изменений расходов в предстоящем периоде. Такие расчеты позволяют увязать перспективы развития материально-технической базы, подготовки кадров и достижение высоких конечных результатов с финансовыми ресурсами и служат основой совершенствования планирования расходов.

Особенности прогнозирования расходов по отдельным статьям видны из нижеприведенных положений.

Каждый из факторов оказывает определенное влияние на расходы. Такие процессы, как непрерывный рост объемов хозяйственной деятельности, концентрация и специализация, рост производительности труда, ускорение оборачиваемости средств, вложенных в товарные запасы, соблюдение режима экономии, повышение уровня работы коммерческого аппарата на основе использования маркетинговых исследований и т. п. создают предпосылки для снижения уровня расходов. Однако во многих предприятиях составляют значительную долю и увеличиваются расходы на

содержание материально-технической базы (в результате проведенных переоценок основных фондов была завышена их стоимость). Предприятиям следовало привлечь оценщиков, особенно для определения стоимости крупных объектов, имеющих значительный износ, проводить при необходимости консервацию основных средств, проводить маркетинговые исследования, так как очень часто коммерческий аппарат ведет закупку товаров, не пользующихся спросом. Это замедляет скорость обращения товаров и ведет к ослаблению роли этих предприятий на рынке. В результате у таких предприятий уменьшаются объемы деятельности и увеличиваются расходы. Большинство в указанных секторах составляют предприятия с небольшим объемом продаж, что оказало влияние на увеличение уровней их расходов. Каждому предприятию необходимо учитывать те и другие факторы и управлять процессами так, чтобы использовать их в целях повышения эффективности хозяйственной деятельности.

При прогнозировании расходов на оплату труда исходят из оптимизации соотношений темпов роста объемов деятельности с темпами роста фонда оплаты труда и темпов прироста производительности труда с темпами прироста заработной платы.

Величину транспортных расходов возможно прогнозировать на основе экономико-математической модели, функции которой отражают изменения объема и структуры товарооборота, тарифов на перевозки грузов, среднего расстояния перевозок. Эти расходы можно определять исходя из базисного уровня, изменений транспортного грузооборота с учетом изменений среднего расстояния перевозок, класса грузов, тарифов и участия поставщиков в доставке товаров.

Затраты по оплате процентов за пользование займами возможно прогнозировать на основе экономико-математической модели, в которой отражены оборачиваемость товаров в днях, доля собственных средств в оплате за товары и ожидаемые процентные ставки за представляемые займы.

Расходы по эксплуатации и содержанию материально-технической базы определяют на перспективу в соответствии с темпами роста среднегодовой стоимости основных фондов и объемов хозяйственной деятельности и с учетом темпов роста расходов на амортизацию в связи с повышением доли активной части основных фондов.

На основе обобщения указанных расчетов предпринятия обосновывают планы капитальных вложений и другие показатели перспективы и учитывают все эти показатели и в процессе планирования расходов на предстоящий год.

Также в процессе планирования расходов предприятия учитывают:

- результаты анализа отдельных статей расходов и выявленные резервы их экономии;

- показатели, разрабатываемые предприятиями на предстоящий (плановый) период (объем товарооборота по общему объему и отдельным статьям, необходимые товарные запасы, доходы, прибыль и др.);

- нормативы расходования средств, материалов, действующие тарифы на грузовые перевозки, коммунальные услуги и др.;

- факторы, которые будут влиять на изменения расходов по отдельным статьям в планируемом периоде;

- показатели расходов за отчетный период по другим предприятиям, в целом;

- прогнозные расчеты расходов и основные на правления экономии расходов в планируемом периоде.

Расходы в могут быть снижены за счет снижения затрат на материальные ресурсы, которые на предприятии отражаются по статье «Прочие затраты» (условно-переменные).