

УДК 658.286:658.5:622.323 (476)

А. В. Никитенко

needal@mail.ru

Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины, г. Гомель, Беларусь

**ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ И ЗАРУБЕЖНОЙ
ТРАНСПОРТНОЙ ТЕХНИКИ В ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
РУП ПО «БЕЛОРУСНЕФТЬ»**

Дается оценка эффективности использования отечественной и зарубежной транспортной техники на предприятии. Рассчитаны величины упущенных выгод при использовании текущей модели формирования транспортного парка. Предложенные автором меры, позволят повысить эффективность автомобильных перевозок нефтепродуктов на качественно новый уровень.

РЕПОЗИТОРИЙ ГГУ ИМЕНИ Ф. СКОРИНЫ

В отечественной экономической литературе последних десятилетий вряд ли можно было найти более распространенное понятие, чем эффективность. Ему посвящено множество научных трудов и исследований.

Эффективность выступает, как индикатор развития. Она же – его важнейший стимул. Стремясь повысить эффективность конкретного вида деятельности и их совокупности, определяются конкретные меры, способствующие процессу развития, и отсекаются те из них, что ведут к регрессу.

Эффективность, в этом смысле, всегда связана с практикой. Она становится целевым ориентиром управленческой деятельности, направляет эту деятельность в русло обоснованности, необходимости, оправданности и достаточности.

Эффективность функционирования автомобильного транспорта оценивается системой технико-эксплуатационных показателей, характеризующих количество и качество выполненной работы.

Перевозка топлива на РУП «ПО "Белоруснефть"» осуществляется специализированной техникой, а именно бензовозами, показатели эффективности их работы могут определяться следующими категориями: автомобиле-день, грузооборот, расход топлива на 100 км, расход топлива на 1 т перевезенных нефтепродуктов, среднегодовая стоимость одного ремонта бензовоза.

На балансе наиболее типичного для РУП «ПО "Белоруснефть"» гаража, а именно гаража города Мозыря, находится 18 бензовозов и закрепленные за ними 18 цистерн. Из них бензовозов отечественного производства 8, зарубежного – 10. Анализируя стоимость, следует отметить относительно высокую конкурентоспособность отечественной техники по цене перед зарубежной. Если сделать допущение о том, что парк, например, формировался бы сегодня, то учитывая модельную номенклатуру и количество техники по гаражу можно сделать следующие выводы:

- средняя стоимость новой единицы отечественной техники по парку составляет 62 тыс. долл. США;
- средняя стоимость новой единицы зарубежной техники по парку составляет 73 тыс. долл. США;
- средняя стоимость новой единицы отечественной техники по парку ниже на 11 тыс. долл. США.

Расход горючего на 100 км пройденного пути для данных моделей техники следующий: для отечественных единиц он составляет в среднем 45 л, для зарубежных моделей 40 л.

Средний объем прицепов, используемых на отечественной и зарубежной технике одинаков, и составляет 30 куб. м, следует отметить, что равенство по данному параметру позволит произвести релевантное сравнение по такому параметру как грузооборот.

Перейдем непосредственно к анализу эффективности представленных выше показателей.

Средний грузооборот в месяц оказался существенно выше у зарубежной техники в сравнении с отечественной, так за 2016 год у зарубежной техники он составил 169547 т·км, у отечественной – 100025 т·км. Показатель по зарубежной технике выше в 1,7 раза или на 70% больше чем у отечественной техники.

Анализ расхода топлива на тонну перевезенного груза, позволил сделать следующие выводы:

- средний расход, в месяц, приходящийся на одну единицу отечественной техники, составляет 4,8 л на тонну;
- средний расход, в месяц, приходящийся на одну единицу зарубежной техники, составляет 4,7 л на тонну;
- зарубежная техника эффективней по данному показателю в 1,02 раза или на 2%, что говорит о том, что расход топлива между двумя видами техники сопоставим.

Анализируя данные о среднем количестве автомобиле-дней в месяц, приходящийся на единицу отечественной или зарубежной техники следует отметить, что в течении года наблюдалась устойчивая тенденция того, что зарубежная техника проводила в работе гораздо больше дней чем отечественная, очевидно, что к такому факту привело большее количество поломок в течении года.

Вследствие этого и наблюдалась неравномерность по месяцам, так в январе, феврале, июле и декабре данный тренд проявился наиболее отчетливо, на данные месяцы приходилось наибольшее количество ремонтов техники и как следствие меньшее количество автомобиле-дней в работе.

Вместе с тем, зарубежная техника демонстрировала стабильно высокие показатели в течение всего года, в среднем в месяц, одна единица техники проработала 28 дней. Отечественная же – 25 дней. Таким образом, по данному показателю единица зарубежной техники эффективнее на 3 дня в месяц или же на 12 %.

При анализе эффективности деятельности техники нельзя обойти факт расходов на ремонт. Анализируя количество ремонтов техники по гаражу, следует отметить, что отечественная техника подвергалась ремонту чаще, чем зарубежная. Так, в 2016 году зарубежная техника ремонтировалась 15 раз или 37 % от общего числа ремонтов, а отечественная – 26 раз или 63 %. Отечественная техника, имела в 1,7 раз больше ремонтов, то есть на 73 % больше. Анализ структуры затрат на ремонт, показал, что общая стоимость ремонтов отечественной техники выше зарубежной в 2 раза. Структура затрат определена следующим образом: зарубежная техника 33 % или 8173 руб., а отечественная 16378 руб. или 67 %. Анализируя показатели по стоимости одного ремонта отечественной и зарубежной техники, следует сказать, что в среднем, один ремонт зарубежной техники обходится в 545 руб., а отечественной 630 руб. Средняя стоимость одного ремонта отечественной техники в 1,15 раз или на 15 % дороже зарубежной единицы техники.

Таким образом, анализ затрат на ремонт выявил факт того, что по данной категории зарубежная техника оказалась эффективней, она имела меньшее количество ремонтов и средняя стоимость одного ремонта оказалась ниже.

Поскольку потребности многообразны, а ресурсы ограничены, мы всегда стоим перед проблемой выбора наиболее выгодного из всех возможных способов их удовлетворения. Для оценки величин упущенных выгод будем сравнивать анализируемые выше величины, и делать соответствующие выводы.

Альтернативой для сравнения будет считаться ситуация, когда вместо 8 единиц отечественных бензовозов, использовались бы 8 единиц зарубежной техники.

Так, анализируя показатель грузооборота, мы выяснили, что средний грузооборот в месяц оказался существенно выше у зарубежной техники в сравнении с отечественной. Так за 2016 год у зарубежной техники, он составил 169547 т·км, отечественной – 100025 т·км. Разница составляет 69522 т·км. То есть, используя единицу отечественной техники вместо замены ее зарубежной, предприятие теряет в месяц 69522 т·км, а если умножить данную разницу на количество используемых отечественных единиц техники (8 бензовозов), то можно сказать, что ежемесячно предприятие недополучает 556176 т·км грузооборота. Учитывая, что общий грузооборот за месяц составляет 2495670 т·км, недополученные 556176 т·км, перспективно могут увеличить общий ежемесячный грузооборот более чем на 22 %, что является существенным показателем.

Анализ автомобиле-дней выявил факт того, что в среднем в месяц единица отечественной техники используется 25 дней, а зарубежная – 28 дней. Разница составляет 3 дня, а значит, что данные три дня являются упущенной выгодой для предприятия по данной категории. Так, учитывая количество используемых отечественных единиц, в месяц, отечественная техника недоиспользуется на величину в 24 автомобиле-дня. Более того данные 24 дня по всей отечественной технике в месяц равны недополученным 288 дням в году.

Говоря об эксплуатационных затратах, было отмечено, что, используя единицу отечественной техники вместо зарубежной, предприятие производит на 11 ремонтов больше. Более того, если бы 8 единиц отечественной техники являлись бы зарубежными, то можно сказать, учитывая среднюю сумму годовых затрат на ремонт для одной единицы зарубежной техники, что их ремонт в год обходился бы в 6538,4 руб., следовательно, сравнивая данную величину с затратами на ремонт 8 отечественных единиц, а это 16378 руб., стоит отметить, что стоимость ремонтов можно было бы снизить на 9840 руб. или на 60 %. Иными словами, общая величина затрат на ремонт может быть снижена более чем значительно.

Вместе с тем, для того чтобы увеличить эффективность использования техники особое внимание следует уделить нормированию, сокращению эксплуатационных расходов, оптимизации логистических процессов, маршрутизации, повышению надежности используемой техники, дополнительному обучению обслуживающего персонала и водителей.

Немаловажно, обращать внимание на передовые технологии, существующие в данной сфере. Использование передовых наработок в логистике, оптимизация передвижения парка с помощью передовых программных систем, а также постепенное внедрение беспилотных перевозок – данные плоды научно-технического прогресса должны быть использованы предприятием в самой ближайшей перспективе. Более того, апробация технических новинок и со временем полноценное применение «технологий будущего» должны стать определяющими в стратегии развития РУП «ПО "Белоруснефть"», так как это позволит вывести эффективность автомобильных перевозок нефтепродуктов на качественно новый уровень.

Литература

1. Эффективность производственной инфраструктуры предприятия / В.Н. Гончаров [и др.]. – М., 2004. – 164 с.
2. Александров, Л.А. Организация управления на автомобильном транспорте / Л.А. Александров, Р.К. Козлов. – М. : Транспорт, 2006. – 264 с.
3. Мягков, М.И. Управление автотранспортными предприятиями / М.И. Мягков, А.А. Майер. – Л. : ЛИМТУ, 2009. – 111 с.
4. Современная логистика / Дэниел Л. Вордлоу, Дональд Ф. Вуд, Джеймс Джонсон, Поль Р. Мерфи. – М. : Вильямс, 2015. – 624 с.
5. Неруш, Ю.М. Снабжение и транспорт. Эффективное взаимодействие / Ю.М. Неруш. – М. : Экономика, 2000. – 178 с.