

Обоснование управленческого решения об обновлении парка подвижного состава автотранспортного предприятия

Н. К. Чан, С. А. Александрова

Белорусско-Российский университет, Могилев, Беларусь

В статье обосновано решения о необходимости инвестирования в обновление парка подвижного состава регионального автотранспортного предприятия. Произведен анализ износа активной части основных производственных фондов, ее состава и возраста.

Ключевые слова: *подвижной состав, износ, инвестиции, обновление.*

JUSTIFICATION OF MANAGEMENT DECISION ON RENEWAL OF ROLLING STOCK OF ROAD TRANSPORT ENTERPRISE

The article justifies the decision on the need to invest in the renewal of rolling stock of a regional road transport enterprise. The depreciation of the active part of fixed assets, its composition and age was analyzed.

Keywords: *rolling stock, wear and tear, investments, updating.*

Эффективное использование основных производственных фондов и их удовлетворительное техническое состояние являются одним из главных приоритетов транспортных предприятий для стабильного и устойчивого развития. В рамках представленных направлений достаточно актуален вопрос целесообразности инвестирования в обновление фондов для конкретных организаций.

В качестве объекта исследования выступает региональное автотранспортное предприятие – филиал «Автобусный парк №3 г. Орша» ОАО «Витебскоблавтотранс», которое предоставляет услуги по пассажирским перевозкам общественным транспортом. Специфика данной сферы деятельности такова, что организация не может в полной мере обеспечивать обновление фондов за счет собственного бюджета и нуждается в постоянном притоке инвестиций. Поиск инвесторов для привлечения же должен производиться при наличии обоснованного инвестиционного проекта.

Обновление (увеличение) парка подвижного состава может открывать перед транспортной компанией следующие возможности:

- увеличение объема перевозок;
- сокращение количества времени, проводимого автомобилями, в процессе технического обслуживания и ремонта (соответственно, уменьшение затрат на выполнение работ);
- повышение качества оказываемых услуг.

Конкретно для предприятия, осуществляющего перевозки общественным транспортом, кроме экономической целесообразности реализации проекта, учитывают также и социальный эффект, заключающийся в росте подвижности населения, обеспечении регулярности перевозок, создании более комфортных условий (в том числе за счет дополнительного оснащения в салонах автомобилей) и так далее.

Для Автобусного парка №3 как для предприятия, осуществляющего перевозки пассажиров, задачей первостепенной важности является

поддержание технического уровня и состояния парка автомобилей на высоком уровне, так как именно от этого напрямую зависит не только бесперебойная работа фирмы, но и безопасность перевозок пассажиров.

Решение об обновлении парка подвижного состава может быть принято с учетом следующих факторов: количество подвижного состава, его износ и возраст.

В рамках изучения текущего уровня технического состояния парка подвижного состава предприятия был произведен анализ динамики численности и износа подвижного состава в 2017-2019 годах (таблица 1).

Таблица 1

Динамика численности и износа подвижного состава

Наименование группы	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Наличие подвижного состава, ед.			
Грузовые автомобили	62	57	56
Автобусы	126	119	122
Хозяйственный парк	25	22	24
Всего	213	198	202
Износ подвижного состава, %			
Грузовые автомобили	70,9	69,1	91,6
Автобусы	72,7	71,7	45,4
Хозяйственный парк	81,7	77	70,6
Всего	75,1	72,6	69,2

В целом по предприятию уровень износа равномерно снижался в течение всего периода; в 2018 году такая тенденция сложилась для всех, без исключения, групп подвижного состава, в то время как в 2019 году ситуация была менее однозначной. Было выявлено стремительное повышение уровня износа по грузовому подвижному составу и, одновременно с этим, существенное снижение уровня износа автобусов. Необходимо отметить невозможность оценки такой информации в вакууме, так как, например, снижение износа по определенной группе машин, может быть следствием разных ситуаций: приобретение некоторого количества новых автомобилей, выбытие старых машин или их замена новыми.

Для более точной характеристики ситуации, повлиявшей на изменение износа по парку подвижного состава, было проанализировано его количество в тот же период времени. Информация о составе парка в динамике показывает уменьшение количества подвижного состава по всем группам в 2018 году, а

также увеличение его в 2019 за счет автобусов и хозяйственного парка. Необходимо отметить тот факт, что уменьшение количества машин в тот или иной период времени по любой из групп не означает полное отсутствие соответствующих закупок, так как некоторые машины могут заменяться другими. Данная таблица не содержит информацию о движении материальных потоков: поступлении и выбытии машин, только о их количестве на конец отчетного периода.

Имея данные как по составу активной части основных производственных фондов, так и по ее износу, возможно сделать следующие выводы: уменьшение износа по всем группам подвижного состава в 2018 году было вызвано, в том числе, выбытием машин с высоким уровнем износа; уменьшение же износа по автобусам и хозяйственному парку в 2019 году было вызвано вводом новых автомобилей в эксплуатацию. Ситуация с грузовыми машинами более неоднозначная: повышение износа по группе в 2019 году, одновременное с уменьшением количества в ней машин, может свидетельствовать о неблагоприятных условиях эксплуатации, неправильном техническом обслуживании, неквалифицированном управлении и т.д.

Следующим этапом в изучении текущего уровня технического состояния парка подвижного состава предприятия является проведение анализа его возрастной структуры. Так как парк представлен тремя группами машин, было принято решение оценить изменение возрастной структуры в течение того же периода времени по каждой группе отдельно.

Динамика возрастной структуры парка подвижного состава в 2017-2019 годах представлена на рисунке 1.

Согласно представленным данным, большое количество подвижного состава в 2018 году, по сравнению с 2017, перешло возрастную границу. Например, группа «от 3-х до 7-ми лет», которая ранее представляла почти половину парка, сократилась до менее, чем 5%. Это означает, что в 2017 году практически все машины этой группы были в возрасте 7 лет. Та же ситуация наблюдается у групп «от 7-ми до 10-ти лет» и «от 10-ти до 15-ти лет». К 2019 году ситуация с колебаниями в возрастной структуре стабилизировалась; год являлся единственным, когда была произведена закупка новых машин. Данный факт не означает, что в течение 2017 и 2018 годов машины не приобретались, однако свидетельствует об отсутствии покупок машин конкретной возрастной категории: «до 3-х лет». Одной из причин списания автобусов в 2018 году

могло быть уменьшение доли возрастных групп «от 3-х до 7-ми лет» и «от 7-ми до 10-ти лет» и увеличение доли группы «от 10-ти до 15-ти лет», что вызвано процессом старения производственных фондов. Изменение структуры в 2019 году не могло бы быть вызвано исключительно повышением количества машин на 2,5%, что отражает замену старых машин более новыми.

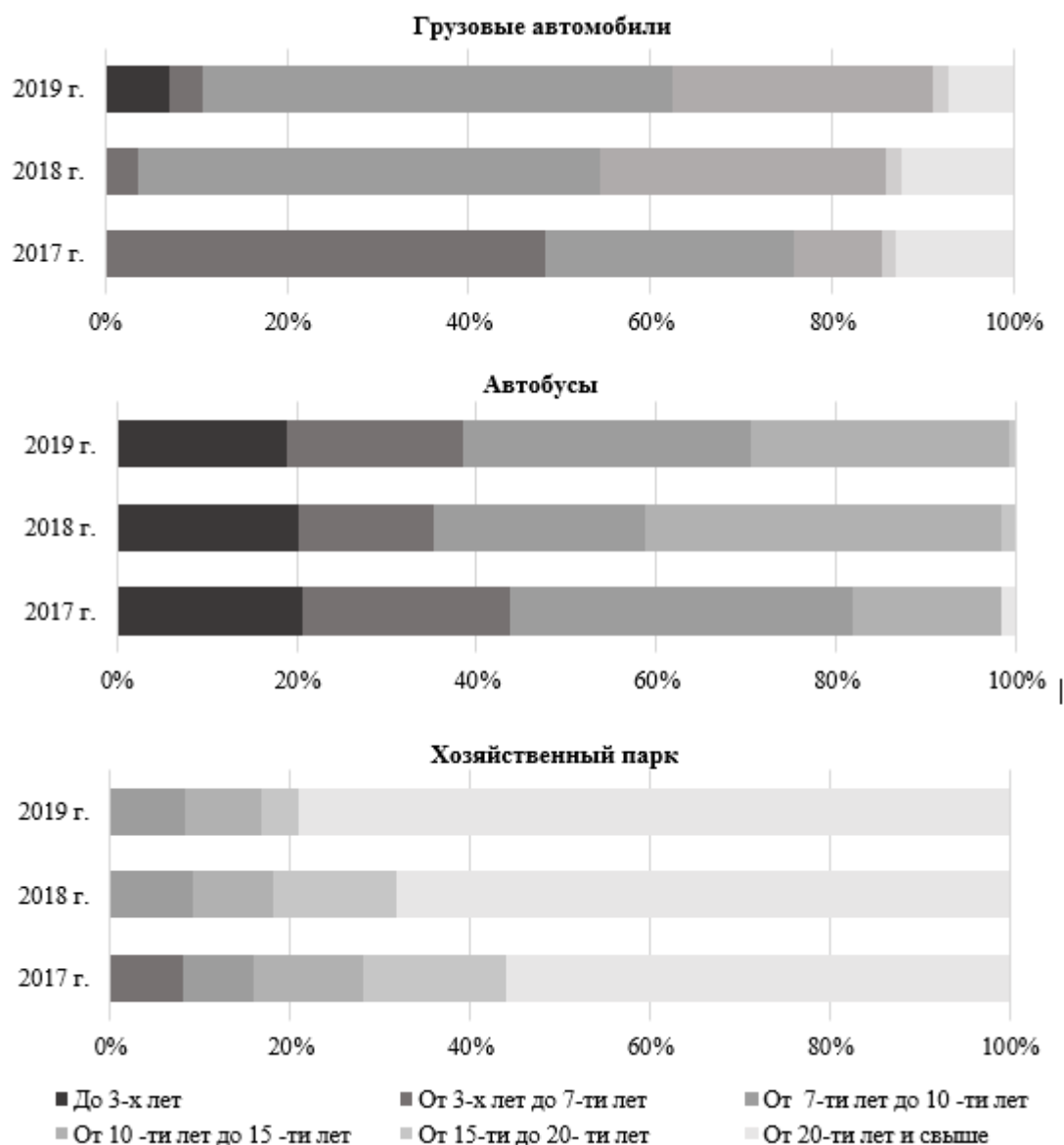


Рисунок 1 – Динамика возрастной структуры подвижного состава

Хозяйственный парк предприятия характеризовался наименее разнообразной возрастной структурой: на протяжении всего периода большая часть машин относилась к категории «от 20-ти и свыше», причем доля данной группы постоянно росла. Даже подвижной состав, закупка которого

производилась в 2019 году, не являясь полностью новым. Это свидетельствует об отсутствии интереса руководства к развитию в данном направлении, что не является отрицательной тенденцией, так как особое внимание стоит уделять машинам, которые обеспечивают основную деятельность предприятия.

Таким образом, несмотря на положительную тенденцию снижения износа по подвижному составу парка, необходимо отметить, что сам износ оставался на достаточно высоком уровне в течение всего периода. Последствиями такого положения могут являться увеличение количества времени простоев, увеличение затрат на техническое обслуживание и ремонт, в том числе на материалы и запчасти, увеличение расхода топлива, уменьшение остаточного срока службы автомобилей и, что главное для социально ориентированного предприятия, высокая вероятность возникновения аварий. Анализ изменения возрастной структуры показал, что темпы закупки новых автомобилей значительно уступают темпам старения парка, что может негативно сказаться на работе организации. Соответственно, разработка проекта по обновлению подвижного состава должна стать приоритетным направлением для предприятия.

Список использованной литературы

1. Гавриков, В. А. Факторы конкурентоспособности автотранспортного предприятия / В. А. Гавриков, Н. Ю. Залукаева // Транспортное дело России. – 2017. – № 5. – С. 207.
2. Александрова, С.А. Проблемы доходности регионального автотранспортного предприятия / С.А. Александрова, Н.К. Чан // Цифровизация экономики и ее информационное обеспечение: материалы междунар. науч. конф. молодых ученых и преподавателей вузов. – Краснодар, 2020. – С. 248-255.
3. Чан, Н. К. Оценка качества обслуживания пассажиров регионального автотранспортного предприятия / С.А. Александрова, Н.К. Чан // Материалы, оборудование и ресурсосберегающие технологии: материалы международной научно-технической конференции. – Могилев, 2020. – С. 425-427.