

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ И ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ МЕТОДА СНИЖЕНИЯ ЗАТРАТ НА ГСМ

Ключевые слова: мониторинг и контроль, снижение затрат на ГСМ.

В ходе реорганизации агропромышленных предприятий и оптимизации работы в холдингах руководство стремится к сокращению затрат, в том числе расходов на ГСМ и другие материалы, а также искоренение фактов мошенничества и подлога среди работников, что встречается в российской практике слишком часто. Внедрение новых технологий контроля позволяет бизнесу сэкономить существенные суммы и повысить свою конкурентоспособность. При этом сроки окупаемости подобных проектов невелики.

Контролировать передвижение транспорта между пунктами назначения и расход ГСМ почти невозможно. Но новые технологии и опыт внедрения позволяют сделать это в довольно сжатые сроки и весьма эффективно с экономической точки зрения. Для начала необходимо создать рабочую комиссию из сотрудников нескольких отделов: внутреннего контроля, информационных технологий, автотранспортного, бухгалтерии и финансового. На данном этапе подробно анализируется выборочно либо сплошным методом данные заправок станций, задания водителям, путевые листы автомобилей, товарно-транспортные накладные, талоны водителей спецавтомобилей, трактористов, комбайнеров и бункеристов, журналы весовых, карты маршрутов, данные охраны и т.д. Заработная плата персонала и расходы ГСМ обычно являются сдельными и зависят от объема выполненных работ, перевезенных грузов, площади обработанных полей, а простои и время ожидания не оплачиваются. Главная цель – выяснить соответствуют ли представленные официальные данные об отработанном времени и потраченных материалах действительности и существенны ли отклонения между разными источниками информации.

На практике по итогам проверок обычно рапортуется, что не работают счетчики, пробег заполняется весьма приблизительно в большую сторону либо вообще вымышленный, грузов перевозится в реальности меньше нежели, чем по бумагам, машины довольно часто ездят незагруженными, ГСМ сливаются, материалы исчезают, поля обрабатываются с повышенными нормами расхода, работники делают «приписки» в нарядах ради дополнительных выгод и т.п.

Для автопарка, насчитывающего несколько десятков машин и техники, подобное отношение нельзя оставлять без внимания. С такими потерями можно бороться, только выстроив четкую систему и понеся дополнительные расходы на приобретение и обслуживание весьма дорогостоящих блоков GPS/Глонасс и датчиков уровня топлива – систему мониторинга техники (СМТ). СМТ – аппаратно-программный комплекс, предназначенный для решения задач спутникового мониторинга и управления техникой и расходом ГСМ, повышения качества эксплуатации и эффективности управления парком машин, предоставления владельцам техники и руководству, а также сервисным службам производителей объективных данных. Стоимость каждого из таких блоков мониторинга и датчиков варьируется, соответственно, в среднем от 25000 до 35000 руб. и от 8000 до 10000 руб., абонентское сопровождение каждого прибора – от 3000 до 7000 руб. в год. При этом у поставщиков различаются цены и на сам прибор, и на его обслуживание: ежемесячная абонентская плата может оказаться весьма дорогостоящей при кажущейся привлекательной стоимости самого аппарата. Также невозможно обслуживать приобретенную систему у других потенциальных подрядчиков. Поэтому правильным решением перед непосредственным внедрением СМТ будет проведение тендера с участием как минимум двух поставщиков и опытная эксплуатация системы на протяжении двух-трех месяцев до момента активных посевных работ [1].

К системе же необходимо предъявить требования, которые как минимум позволят фиксировать номера техники и агрегатов, водителя, время выезда и возвращения техники, тип работы, фиксировать время нахождения в пути и работы, осуществлять контроль времени, места и объема заправки, среднюю скорость, расход ГСМ, сливы топлива, чтобы в итоге получить оперативную и достоверную информацию.

Все указанные данные обрабатываются, собираются и постоянно анализируются в специализированном программном обеспечении, которое внедряется на следующем после установке оборудования этапе. Имея данные по разработанной форме на финальном этапе для каждой марки машины и техники в зависимости от технического состояния, типа работ и загруженности техники, необходимо ввести дифференцирован-

ные нормы расхода топлива, а не усредненные [2]. Обычно в первые месяцы такого проекта находятся обоснованные и документально подтвержденные факты несоответствия бумажных отчетов и реально выполненной работы, а также несоблюдение норм расходов материалов и приписок в нарядах и талонах. Также в поисках выхода работники могут недоливать ГСМ и остатки сразу сливать либо вообще заправлять чужой транспорт, а в путевых листах подтверждать факт заправки чеком. В таком случае путевые листы не должны приниматься к учету и возвращаться водителям. Неизбежны случаи намеренного вывода из строя датчиков топлива. Такие факты всегда исследуются комиссией из специалистов поставщика оборудования и сотрудниками службы безопасности предприятия. Убытки в таком случае взыскиваются по правилам ст.ст. 232-233 Трудового кодекса.

После установки СМТ целесообразно подписать с работником соглашение о материальной ответственности за вверенное ему оборудование и ознакомить под расписку с обязанностями, провести разъяснительную беседу и представить памятку, которая описывает основные принципы работы аппаратов и контролируемые параметры. В противном случае взыскивать ущерб будет затруднительно. Как следствие, злоупотребления с ГСМ, приписками и попытками выведения из строя механизмов значительно снизятся, большая часть недобросовестных работников уйдет сама, дисциплина и производительность труда повысится даже без внедрения дополнительных механизмов управления персоналом. Введение такого контроля позволит сократить расходы на ГСМ не менее чем на 10% и в довольно короткие сроки. Более существенная экономия на материальных затратах будет достигаться спустя лишь несколько периодов и то при четко выстроенной СМТ, планирования и нормирования. Так, по заявлениям

разработчиков одной из таких систем на основании статистических данных клиентов расходы на ГСМ по сравнению с предпроектным периодом составляет от 15 до 30% [3], по данным других разработчиков – от 15 до 20% [4]. Все поставщики уверяют, что экономия топлива составляет в любом случае не менее 10% от допроектного расхода. Очевидно, что экономия в 30% достигалась на тех предприятиях, где уровень мошенничества и незаконных действий работников превышал все разумные пределы, а контроль и внимание к проблеме со стороны руководства отсутствовало. Поэтому разумно ориентироваться на цифры 10-15%. В отношении более «нормальных» организаций ощутимая экономия на практике наступает всего через несколько месяцев, но не мгновенно как заявляют подрядчики. Сроки окупаемости проекта с учетом других общехозяйственных затрат, которые неизбежно возникают при внедрении проекта, составляют от полугода до года.

Пример расчета экономической эффективности и окупаемости внедрения проекта СМТ без учета экономии от снижения расходов на оплату труда, уменьшения расхода топлива на единицу пробега, слива топлива, дополнительных затрат на содержание отдела мониторинга и других расходов приведен в таблице.

Метод расчета срока окупаемости инвестиций состоит в определении того срока, который понадобится для возмещения суммы первоначальных инвестиций. Он определяется как отрезок времени, равный частному от деления стоимости основного капитала на усредненные ежегодные сбережения (экономии) [5].

Рентабельность – это доходность предприятия или деятельности по проекту. Рассчитывается рентабельность как частное от деления прибыли (экономии) к затратам (расход ресурсов) [6].

Таблица

Экономическое обоснование внедрения СМТ

Начальные условия	Данные	Внедрение СМТ	Данные
Число машин в автопарке, ед.	30	Стоимость оборудования, руб.	750000
Среднемесячный пробег машины, км/мес.	5 000	Стоимость монтажа, руб.	45000
Расход топлива по норме, л/100 км	35	Ежемесячное обслуживание, руб.	24000
Цена топлива, руб/л	28	Срок эксплуатации оборудования, мес.	60
Общие затраты на автопарк, руб/мес.	1 470000	Общие затраты на проект, руб/мес.	37250
Нецелевое использование, %	10%	Рентабельность проекта, %	395%
Непроизводительные потери, руб/мес.	147 000	Срок окупаемости проекта, мес.	7,2

В завершении необходимо отметить, что полностью избежать непроизводительных потерь не получится, но минимизировать их вполне реально. Исходя из вышеизложенного основные этапы внедрения СМТ можно запланировать следующим образом:

1) предварительный анализ ситуации, созданной рабочей группой, и оценка потенциальной эффективности от внедрения СМТ;

2) проведения тендера, опытная эксплуатация и установка СМТ;

3) установка программного обеспечения и обучение специалистов;

4) разъяснительная работа с персоналом автопарка и подписание договоров о материальной ответственности;

5) эксплуатация системы, контроль и анализ, готовность и разрешение внештатных ситуаций;

6) расчет фактического срока окупаемости проекта и экономии на затратах, введе-

ние обоснованных норм расходов ГСМ и загруженности.

Библиографический список

1. Шевелина О. Как избежать неоправданных расходов на содержание автопарка компании // Финансовый директор. – 2012. – № 2. – С. 17.

2. Кульбицкая Н. Как коллеги снижают расходы на банк, аренду, ГСМ и склад // Учет. Налоги. Право. – 2012. – № 9. – С. 14.

3. <http://gps-ostrov.ru/ekonom-effekt.html> (дата обращения: 25.07.2012).

4. <http://www.smartgps.net/index4.htm> (дата обращения: 25.07.2012).

5. http://www.aup.ru/books/m79/5_3.htm (дата обращения: 28.07.2012).

6. <http://bizlana.ru/osnovnye-pokazateli-effektivnosti-biznesa-proekta-beseda-shestnadcataya/> (дата обращения: 28.07.2012).



УДК 63:338.48

А.В. Богатова

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО КАПИТАЛА

Ключевые слова: человеческий капитал, методы оценки человеческого капитала, затратный метод, доходный метод, экспертный метод, денежная стоимость человеческого капитала, эффективность образования.

Введение

Одно из самых перспективных направлений развития экономической науки в 21 веке – концепция человеческого капитала. Сторонники данной концепции понимают под человеческим капиталом сформированный в результате инвестиций и накопленный человеком запас знаний, умений, навыков, мотиваций, способностей и здоровья, который содействует росту производительности труда и доходов данного человека.

Человеческий капитал как сложная экономическая категория имеет качественные и количественные характеристики. В рамках современной теории человеческого капитала оценивается не только объем вложений в человеческий капитал, но и объем аккумулированного индивидуумом человеческого капитала. При этом подсчитывают стоимость общего объема человеческого капитала как для одного индивидуума, так и для всей страны.

В экономической литературе используется большое разнообразие подходов и методов оценки человеческого капитала. При определении величины человеческого капитала применяются как стоимостные (денежные), так и натуральные оценки.

Целью исследования является анализ основных методологических подходов к оценке человеческого капитала, применение экспертного подхода к оценке человеческого капитала сельскохозяйственных организаций. Для достижения целей исследования необходимо решить следующие **задачи:** рассмотреть методы стоимостной оценки человеческого капитала и экспертный подход к его оценке; разработать критерии качественной оценки человеческого капитала сельскохозяйственных организаций.

Объекты и методы

Объектом исследования являются методологические подходы к оценке человеческого капитала. Основные методы, используемые в работе: аналитический, монографический, сравнительный анализ.

Основная часть

Еще в XVII в. родоначальник английской классической политэкономии Уильям Петти