

3. Федеральный закон от 25 декабря 2008 г. № 273-ФЗ «О противодействии коррупции» (с изменениями и дополнениями). URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/>

УДК 338.585

## ОПТИМИЗАЦИЯ И КОНТРОЛЬ ЗАТРАТ В ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ

*Л. В. Каширская\**, *А. М. Зыкина\**, *К. О. Шамашева\*\**

*\*Астраханский государственный архитектурно-строительный университет*

*\*\*Астраханский государственный университет*

*(Россия)*

Рассмотрены способы снижения затрат, образующихся в транспортных организациях.

Сделан вывод о том, что при грамотной оптимизации и своевременном контроле затрат транспортных организаций, расходы многократно окупаются, так как дают большой экономический эффект за счет более результативного использования открывающихся возможностей.

**Ключевые слова:** *транспортные организации, оптимизация и контроль, затраты предприятия.*

Ways of decrease in the expenses which are formed in the transport organizations are considered.

The conclusion that by competent optimization and timely control of expenses of the transport organizations, expenses repeatedly pay off as give big economic effect due to more productive use of the opening opportunities is drawn.

**Keywords:** *transport organizations, optimization and control, expenses of the enterprise.*

Транспорт – это жизненно важная отрасль хозяйства, обеспечивающая экономическую безопасность и целостность государства. Внешняя торговля самым тесным образом связана с транспортом. Его нормальное функционирование обеспечивает выполнение сторонами обязательств по внешнеторговым контрактам, коммерческий эффект внешнеторговой сделки. Большое значение имеет правильный выбор сторонами оптимального способа транспортировки, маршрута движения товара.

На сегодняшний день рынок транспортных услуг достаточно разнообразен и среди такого разнообразия ориентироваться сложно. Вследствие чего возникает актуальная проблема определения рационального варианта снижения затрат по перевозке груза из множества возможных. Нарушение транспортного процесса ведет зачастую к материальным и финансовым потерям экспортера и импортера, делает неконкурентоспособными товары [1].

Для получения наиболее выгодного в финансовом отношении результата деятельности транспортного предприятия рекомендуется разработать мероприятия, направленные на снижение затрат на оказание транспортных услуг, а именно [2]:

1. Сокращение количества «холостых» пробегов. Снизить расстояние холостых пробегов позволит обеспечение постоянной базировки автотранспорта в конечном пункте назначения груза, а возвращение на базу – только на время текущего ремонта.

2. Снижение простоев транспорта. Простои транспорта могут быть различными причинами: неучтенные рейсы водителей; вина водителя; ошибка диспетчера; ожидание заказов; недоработки или сбои компьютерной системы управления; использование неоптимальных маршрутов; поломка транспортного средства; дорожно-транспортное происшествие; погодные условия; отправка на штрафную стоянку. Практически все перечисленные виды простоев можно избежать за счет установки систем управления перевозками на базе сотовой связи на транспортные средства. Они позволяют в любой момент времени определить, где находится груз и в каком он состоянии, сообщить ожидаемое время прибытия груза к клиенту и т. д. Применение таких систем означает не только преодоление простоев и снижение себестоимости перевозок, увеличение оборачиваемости подвижного состава, но и повышение качества обслуживания клиентов.

3. Обновление подвижного состава. Затратоемкость транспортных услуг в значительной степени определяется количественным и качественным составом используемых транспортных средств: стареющий автопарк требует больших затрат на ГСМ и выполнение ремонтов. Подвижной состав автопарка организации находится в достаточно хорошем состоянии, что обеспечивается своевременным проведением ремонтных и проверочных работ в строгом соответствии с графиком.

4. Внедрение системы спутникового мониторинга транспорта. Сэкономить на себестоимости перевозок возможно путем грамотного использования грузоподъемности транспорта без подключения дополнительных ресурсов, что достижимо с помощью системы спутникового GPS/ГЛОНАСС-мониторинга транспорта. Система GPS мониторинга предназначена для контроля транспорта и мобильных объектов, повышения эффективности работы автопарков, снижения транспортных расходов и рисков. Система представляет собой программно-аппаратный комплекс, в состав которого входит бортовое устройство и комплект программного обеспечения для обработки данных и подготовки отчетов.

Система GPS мониторинга обеспечивает прием и запись в базу данных информации о местоположении и состоянии транспорта, грузов и других объектов с помощью GPS, передачу этих данных через GPRS-канал и сеть Интернет, а также программные решения для последующей обработки и анализа.

В зависимости от сферы деятельности автомобильного транспорта, расходы по внедрению Системы GPS мониторинга транспорта окупаются в срок от 3 до 18 месяцев.

Таблица 1

## Затраты на приобретение GPS-навигации в расчете на одну машину

<i>Наименование</i>	<i>Стоимость в руб.</i>
GPS-навигатор	7 090
GPS автомобильный трекер	5 900
<b><i>Итого:</i></b>	12990

Экономический эффект от внедрения системы GPS мониторинга достигается за счет следующих оптимизационных процессов:

1. Снижение пробега автотранспорта достигается за счет более эффективного оперативного управления перевозками, транспортной логистики. Диспетчер, имеющий перед глазами полную картину, где находятся автомобили, в каком состоянии исполнение выданных водителю заказов, имеет возможность отправить на задание более близкий автомобиль. В результате водитель на обратном пути может взять еще один заказ.

2. Снижение расхода ГСМ (топлива) за счет уменьшения пробега.

Помимо всего этого в рамках мероприятия предусматривается найм специалистов по работе с системой GPS, в частности наблюдения за грузоперевозками, то есть компании потребуется открыть вакансию и заняться поиском подходящего специалиста. Следовательно расширится штат сотрудников и увеличатся затраты на выплату заработной платы.

В основном машины работают в одностороннем направлении, т.е. в одну сторону полные, в обратную сторону пустые. Это связано с тем, что не осуществляется мониторинг местонахождения машины в конкретный момент времени и как следствие отсутствует возможность загрузки машины и организация двусторонней поездки. За счет установки GPS-навигации появляется возможность увеличения объемов перевозимых грузов в 3 раза.

Однако, учитывая риски и анализ потенциального рынка прогнозируемое увеличение прибыли на ближайший год составит 30 %.

Следующее мероприятие, это мероприятие по расширению рынка сбыта с помощью внедрения логистической информационной системы.

Сущность мероприятия заключается в современном подходе к организации взаимодействия диспетчера с водителями и предполагает следующую схему работы.

Для этого на мобильные телефоны водителей устанавливается специальная программа. С помощью этой программы водитель получает следующие возможности:

- Выход на линию
- Задание района местонахождения

- Получение заказов
- Завершение заказа
- Архив заказов
- Связь с диспетчерской по коротким шаблонам СМС
- Чат, сообщения
- Получение важных объявлений и другие возможности

Схема взаимодействия с водителями:

Программа на мобильном телефоне выходит в Internet и подключается к серверу диспетчерской. После внедрения сервиса работа диспетчеров значительно разгружается. По сути, при использовании новой схемы работы роль диспетчера сводится к роли «оператора». Новой задачей диспетчеров будет являться оперативный контроль над процессами автоматического обслуживания заявок. В любой момент диспетчер имеет возможность перевести заявку в «ручной» режим управления.

Вся работа системы доступна руководителю. Перед запуском системы, а также в процессе ее эксплуатации, руководитель может задать те или иные алгоритмы и правила работы сервиса.

Порядок организационных действий для терминального сервиса:

- Наличие у диспетчерской стабильного Internet канала. Скорость канала должна быть не менее 2 Мбит/с;
- На сервер должен быть установлен и настроен модуль по работе с терминальными устройствами;
- На телефоны водителей должна быть установлена и настроена программа;
- Телефоны должны поддерживать возможность работы с Java-приложениями, MIDP 2.0.

Таблица 2

Затраты на оборудование для внедрения  
логистической информационной системы

<i>№</i>	<i>Наименование</i>	<i>Стоимость руб.</i>
1	Компьютер с сенсорным экраном 22 дюйма	23800
2	Сервер	22400
3	8-канальный GSM/VoIP шлюз	35000
4	IP-телефон	2100
5	Коммутатор (switch)	78400
6	<b><i>Итого затрат:</i></b>	161700

Поскольку, программа обменивается с диспетчерской только служебными командами, расходы на GPRS-интернет крайне малы и могут исчисляться в 150 рублей в месяц с одного телефонного аппарата.

В настоящее время существуют торговые предприятия занимающихся грузоперевозками, которые заинтересованы в том, чтобы получать информационные услуги о возможности получения заказов в данной сфере. Для осуществления данного мероприятия организация заключает договор о поставке заказов и проводит установку информационной системы. За эту услугу взимается плата в размере 3 000 рублей еженедельно.

Предложенные мероприятия позволят более экономно расходовать ресурсы предприятия, контролировать передвижение автотранспорта по установленным маршрутам, повысит качество обслуживания и привлекательность транспортных услуг для клиентов, что в целом предоставит предприятию конкурентные преимущества и повысит его финансовый результат за счет снижения затрат.

#### Список литературы

1. Кузнецов М. Логистические затраты: теоретический и практический аспекты // Проблемы теории и практики управления. 2009. № 2. С. 61–66.
2. Николаева С. А. Особенности учета затрат. М. Финансы и Статистика. 2005. 453 с.

УДК 332.143

## АНАЛИЗ ДОХОДОВ БЮДЖЕТА СУБЪЕКТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

*А. Ю. Вайчулис, Ю. А. Савельева, И. А. Медетова*

*Астраханский государственный архитектурно-строительный университет  
(Россия)*

Статья посвящена изучению и анализу доходов бюджета субъекта Российской Федерации на примере Астраханской области. Исследование проводится по данным за пять лет. Определены внутригодовые колебания поступлений доходов в бюджет области и их устойчиво повторяющийся характер. Для наглядности в работе представлены графики и таблицы.

**Ключевые слова:** бюджет, доходы, регион, Астраханская область, сезонная волна.

The article is devoted to the study and analysis of budget revenues of a subject of the Russian Federation on the example of the Astrakhan region. The study is conducted according to data for five years. Intra-annual fluctuations of incomes of incomes in the budget of the region and their steadily repeating character are determined. For the sake of clarity, the work presents graphs and tables.

**Keywords:** budget, revenues, region, Astrakhan region, seasonal wave.

На сегодняшний день региональные бюджеты являются актуальной темой для изучения и достаточно значимым звеном в системе территориальных бюджетов. Они предусмотрены для финансового обеспечения задач,