

ОЦЕНКА УРОВНЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ НА ОСНОВЕ АНАЛИЗА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТИ

Кодиров Т.У.

*Кодиров Туйгун Узокович – кандидат экономических наук, доцент,
кафедра транспортной логистики,
Ташкентский государственный транспортный университет,
г. Ташкент, Республика Узбекистан*

Аннотация: в статье рассматриваются показатели экономической устойчивости, позволяющие оценивать конкурентоспособность автотранспортного предприятия. Предлагается методика оценки уровня конкурентоспособности автотранспортного предприятия, базирующаяся на анализе экономической устойчивости, а также таких ее элементов как: постоянные и переменные затраты, объем транспортных услуг и прибыль, маржинальный доход и точка безубыточности. Приведена доходно-стоимостная балансовая модель автотранспортного предприятия. Также предлагаются формулы для расчета средней ставки дохода, точки безубыточности и экономической устойчивости предприятия.

Ключевые слова: автотранспортное предприятие, уровень конкурентоспособности, прибыль, доход, показатель экономической устойчивости.

ASSESSMENT OF THE LEVEL OF COMPETITIVENESS OF A MOTOR TRANSPORT ENTERPRISE ON THE BASIS OF THE ANALYSIS OF ECONOMIC SUSTAINABILITY

Kodirov T.U.

*Kodirov Tuigun Uzokovich – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
DEPARTMENT OF TRANSPORT LOGISTICS,
TASHKENT STATE TRANSPORT UNIVERSITY,
TASHKENT, REPUBLIC OF UZBEKISTAN*

Abstract: the article deals with indicators of economic sustainability that allow assessing the competitiveness of a motor transport enterprise. A methodology for assessing the level of competitiveness of a motor transport enterprise is proposed, based on the analysis of economic sustainability, as well as its elements such as: fixed and variable costs, the volume of transport services and profit, marginal income and break-even point. The income-value balance model of a motor transport enterprise is given. It also offers formulas for calculating the average income rate, break-even point and economic stability of the enterprise.

Keywords: motor transport enterprise, level of competitiveness, profit, income, indicator of economic stability.

УДК 338.516.22

Использование показателей экономической устойчивости и показателей деятельности предприятия при обосновании управленческих решений и при оценке его конкурентоспособности широко используется в современной практике. Под экономической устойчивостью одними авторами понимается способность предприятий в условиях изменения экономической и деловой среды сохранять заданные показатели эффективности [1]. Другие вкладывают в понятие экономической устойчивости способность предприятия после отклонения за пределы рентабельности, произошедшего по вине неблагоприятных внешних факторов, возвращаться в состояние равновесия за счет внутренних ресурсов [2]. Применительно к автотранспортному предприятию под экономической устойчивостью мы понимаем сложную систему взаимовлияющих элементов, способную балансировать в меняющихся рыночных условиях таким образом, чтобы при изменении параметров одного или нескольких элементов удерживать деятельность предприятия в зоне прибыльности.

Предлагаемая в данной статье методика анализа экономической устойчивости основана на изучении таких элементов как: производственные затраты, объем транспортных услуг и прибыль. Также анализируется взаимное влияние параметров одного элемента на другой. Данная методика основана на разделении производственных затрат на переменные и, не связанные с изменением объема продукции и услуг, постоянные затраты, используется категория «маржинальный доход».

Маржинальный доход выражается как разница между выручкой от продаж или услуг и переменными затратами:

$$D_{\text{марж}} = D - C_{\text{перем}}; \text{ сумм} \quad (1)$$

где:

$D_{\text{марж}}$ – маржинальный доход;

D – валовой доход (выручка) от оказания транспортных услуг;

$C_{\text{перем}}$ – переменные затраты, соответствующие общему объему оказанных транспортных услуг.

Маржинальный доход на единицу транспортной работы равен разнице между доходом от перевозки и переменными затратами в составе себестоимости перевозки. Маржинальный доход включает в себя постоянные затраты и прибыль.

Данный подход позволяет:

- оценивать влияние факторов на изменение размера прибыли и на этой основе эффективно управлять ее размером;
- определять минимальный объем транспортных услуг при определенном уровне затрат и тарифе;
- определять условия бесперебойной работы автотранспортного предприятия;
- определять объем транспортных услуг, необходимый для достижения заданного объема планируемой прибыли;
- принимать обоснованные управленческие решения, связанные с изменениями: производственных мощностей, видов услуг, ценовой политики, видов и структуры парка подвижного состава, технологии перевозок, технического обслуживания и сервиса с целью снижения затрат и увеличения прибыли.

Для обеспечения конкурентоспособности предприятий автомобильного транспорта важно определить объем транспортных услуг, который обеспечит их безопасную работу [3]. Безубыточность – это точка в объеме транспортных услуг, при которой деятельность не является ни прибыльной, ни убыточной. Точка безубыточности определяется объемом услуг, который обеспечивают доход, необходимый для того, чтобы транспортная компания могла покрывать расходы.

На практике разница между объемом фактически реализуемой продукции и объемом реализации, обеспечивающим безубыточность, называется запасом прочности предприятия. Чем эта разница больше, тем крепче его финансовое положение, т.е. тем конкурентоспособнее предприятие. А конкурентоспособное предприятие может даже в негативно развивающихся рыночных условиях наращивать долю в рынке, привлекать инвестиции и ценных специалистов [4].

На рисунке 1 точка, в которой затраты равны доходам (Б), называется точкой безубыточности объема транспортных услуг. При объеме выполняемых услуг ниже, чем в этой точке, предприятие терпит убытки.

Диаграмму на рисунке 1 можно использовать для определения объема и запаса прочности транспортных услуг, обеспечивающих безопасное, с экономической точки зрения, функционирование автотранспортного предприятия.

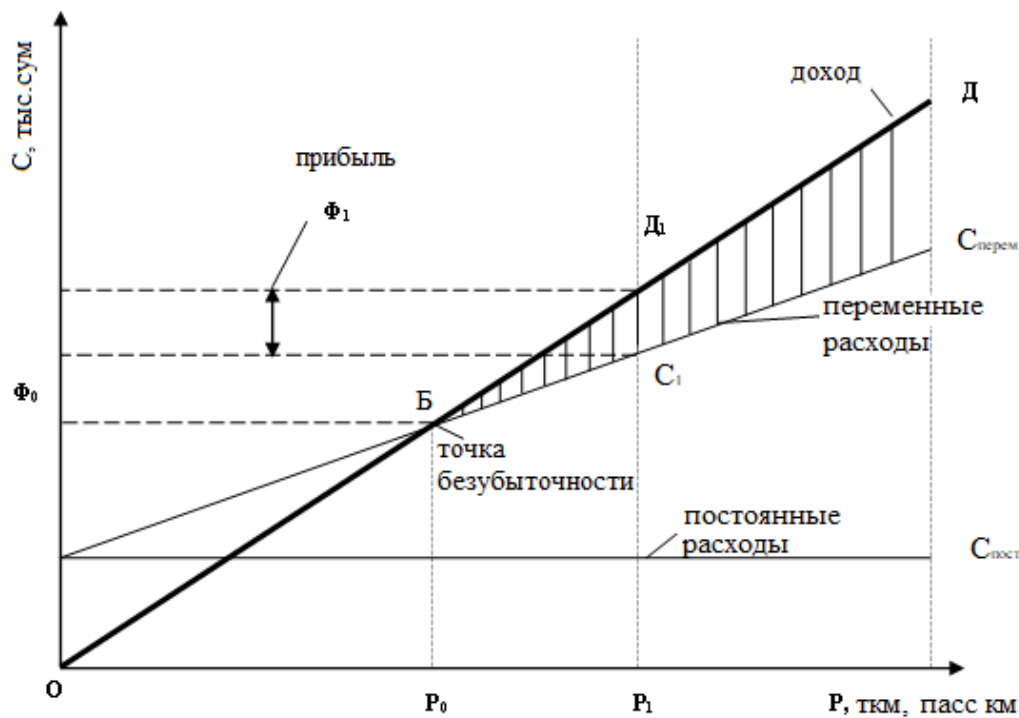


Рис. 1. Доходно-стоимостная балансовая модель автотранспортного предприятия

На практике для планирования доходов используется средняя ставка дохода, и она определяется отношением фактического дохода ($D_{\text{факт}}$) к фактически выполненной транспортной работе ($P_{\text{ткм}}$).

$$d = \frac{\sum D_{\text{факт}}}{P_{\text{ткм}}}; \text{ сум / ткм} \quad (2)$$

Мы также используем показатель средней ставки дохода для упрощения расчетов. Тогда, прибыль определяется следующим образом:

$$\Pi = P \times (d - C_{\text{перем}}) - C_{\text{пост}}; \text{ сум} \quad (3)$$

В точке безубыточности $\Pi = 0$, из которой необходимый объем транспортных работ, подлежащий выполнению автомобильным транспортом, определяется следующим образом:

$$P = \frac{C_{\text{пост}}}{d - C_{\text{перем}}}; \text{ ткм или пасс км} \quad (4)$$

Следует отметить, что в условиях научно-технического прогресса, а также в конкурентной борьбе, современные автотранспортные предприятия предрасположены к наращиванию постоянных расходов, закладывая высокую амортизацию, приобретая новые транспортные средства, а также современное оборудование для учета расходных материалов, средств контроля над геолокационными данными единиц транспорта, соблюдением нормативов перевозочных процессов т.д. В этой связи следует помнить, что высокий удельный вес постоянных расходов в себестоимости транспортных услуг снижает способность предприятия адаптироваться к падению спроса на рынке пассажирских и грузовых перевозок.

Известно, что в условиях рыночной экономики хозяйствующие субъекты часто подвержены воздействию непредвиденных событий и процессов. В связи с этим от каждого предприятия требуется проведение глубокого анализа своей хозяйственной деятельности, принятия нестандартных решений, готовности к непредвиденным обстоятельствам.

На основе широко применяемого в современной практике функционально-стоимостного анализа на сегодняшний день доказано, что наиболее разумным решением является увеличение объема и качества реализуемой продукции при одновременном снижении ее себестоимости. Это, в свою очередь,

обеспечивает выигрыш компании на внутреннем и внешнем рынках, ее финансовую и экономическую устойчивость [5, 6].

С этой точки зрения мы предлагаем уровень экономической устойчивости в качестве одного из наиболее важных показателей конкурентоспособности автотранспортного предприятия. Этот показатель можно рассчитать отношением текущего объема услуг, оказанных предприятием, к объему услуг, оказанных в точке безубыточности:

$$\mathcal{E}_{уст} = \frac{P_1}{P_0} \times 100 - 100; \% \quad (5)$$

Показатель экономической устойчивости исчисляется в процентах, и чем он выше, тем выше экономическая мощь предприятия. При максимальных значениях экономической устойчивости предприятие обладает достаточным производственно-техническим потенциалом, чтобы максимизировать прибыль, обеспечить достижение заданных темпов развития, накопить резервы для обеспечения деловой активности в случае непредвиденных ситуаций. При катастрофически минимальных значениях экономической устойчивости перед предприятием стоит проблема банкротства, отчуждения части или всего имущества в судебном порядке, невыполнение заключенных договоров и невозможность финансового оздоровления. Следует понимать, что в разных отраслях экономики нормативные значения для оценки экономической устойчивости предприятия будут различаться. Поэтому для определения нормативных значений целесообразно принимать лучшие показатели репрезентативной выборки автотранспортных предприятий в определенных сегментах (международные или локальные перевозки, перевозки грузов или пассажиров и т.п.) в динамике за несколько лет.

Таким образом, вступая в конкурентную борьбу, предприятие должно точно представлять, на сколько процентов оно должно быть экономически устойчивым, чтобы выжить на рынке, чтобы иметь возможность снижать цену на услуги, при этом все еще оставаясь прибыльным. Этот метод позволяет предприятиям искать возможности для улучшения, сравнивая статьи затрат с затратами самого сильного конкурента или индикатором выборки.

Список литературы / References

1. Бекетов Н.В., Денисова А.С. Проблемы управления экономической устойчивостью и конкурентоспособностью предприятий // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2008. № 4. С. 23-27.
2. Казицкая Н.В. Прогнозирование экономической устойчивости автотранспортных предприятий: дис. М.: [МАДИ (гос. техн. ун-т)], 2004.
3. Будрина Е.В. Рынок транспортных услуг: особенности формирования и развития: Учебное пособие. В 2-х ч // СПб.: СПбГИЭУ, 2001. Т. 2. 2002.
4. Кодиров Т.У. Подход к определению конкурентной позиции предприятия // Экономика и социум, 2022. № 4(95).
5. Брагина А.В. Оценка экономической устойчивости промышленного предприятия // Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии, 2017. № 4 (34).
6. Турлинг М., Плужников В. Г. Оценка экономической устойчивости предприятия // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Математическое моделирование и программирование, 2020. Т. 13. № 3. С. 93-97.