

Рыбалкина Екатерина Петровна

соискатель Санкт-Петербургского
государственного экономического университета
dom-hors@mail.ru

**К ВОПРОСУ О НЕОБХОДИМОСТИ
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ
ИННОВАЦИОННЫХ МЕТОДОВ
УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯМИ
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА**

Аннотация:

В данной статье рассматривается необходимость использования инновационных методов управления автотранспортными предприятиями. В ходе проведенного анализа деятельности предприятий структурированы проблемы, стоящие перед руководителями этих предприятий. Низкая результативность предприятий, в том числе системы управления их деятельностью, выявленная в ходе исследования, подтверждает необходимость использования инновационных методов управления.

Ключевые слова:

инновационные методы, системы управления на предприятии, предприятия автомобильного транспорта.

Rybalkina Ekaterina Petrovna

PhD applicant,
Saint-Petersburg State University of Economics
dom-hors@mail.ru

**CONCERNING THE NEED
FOR THE INNOVATIVE
METHODS APPLICATION
IN THE ROAD TRANSPORT
ENTERPRISES MANAGEMENT**

Summary:

The article considers the need for the innovative methods application in the road transport enterprises management. In the course of the undertaken study concerning with the enterprises activities the author has structured the challenges the company managers face. Low efficiency of the businesses, including the management system, educed by the research, proves the need for the innovative management implementation.

Keywords:

innovative methods; enterprise's management system; road transport companies.

Интеграция российской экономики в мировую, происходящая в настоящее время, требует создания эффективных рыночных механизмов, направленных на повышение конкурентоспособности экономики, её эффективности и устойчивости. Особое значение для экономики России имеет развитие транспорта и транспортной инфраструктуры. Около 8 % ВВП в России приходится на транспорт, около 10 % населения (4,5 млн. чел.) задействованы в этом секторе экономики. Величина транспорта в стоимости продукции промышленности и сельского хозяйства около 20 %. Около 160 тыс. предприятий различных форм собственности приходится на транспортно-дорожный комплекс.

Наряду с другими видами транспорта автомобильный составляет основу транспортной системы нашей страны благодаря своим преимуществам. В силу своей мобильности, универсальности, гибкости, автотранспорт широко используется как внутри районов, городов, так и в междугороднем и международном сообщениях. В целом, все отрасли экономики России активно взаимодействуют с подотраслью транспорта, в том числе и автомобильного. Об этом свидетельствует доля издержек автомобильного транспорта в стоимости продукции различных отраслей экономики. Так, в промышленности она составляет не менее 15 %, в строительстве – до 30 %, в сельском хозяйстве и торговле – до 40 % [1]. Рост ВВП, который отмечен в последние три года, а также вступление России в ВТО предполагает, что спрос на услуги предприятий автомобильного транспорта в ближайшее время будет возрастать.

Специфика автомобильного транспорта России (в том числе и Санкт-Петербурга) характеризуется высокой маневренностью, возможностью доставки груза «от двери до двери». По объему перевезенных грузов автомобильный транспорт занимает первое место среди прочих видов транспорта. Из 8 300 млн. т перевезенных грузов автомобильным транспортом в 2011 г. было доставлено более 5 600 млн. т, что составляет почти 68 % в общей структуре участия всех видов транспорта в перевозках. В Санкт-Петербурге организациями всех видов деятельности было перевезено более 30 млн. т.

В настоящее время в России действует 249 500 субъектов, осуществляющих автотранспортную деятельность, в том числе 6 000 – предприятия с государственной муниципальной формами собственности, 1 900 имеют смешанную форму собственности, 241 600 – частные предприятия. По сравнению с 2000 г. число частных предприятий возросло на 87 %, то есть 98 % предприятий автомобильного транспорта России ведут самостоятельную хозяйственную деятельность.

Анализ финансового состояния автотранспортных предприятий показал, что, несмотря на положительную динамику масштабов рынка, многие предприятия находятся на грани выживания. На рисунке 1 отображена динамика валового дохода.

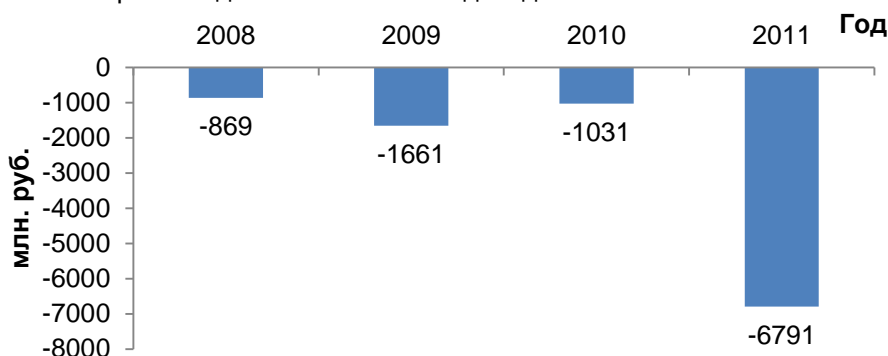


Рисунок 1 – Динамика валового дохода автотранспортных предприятий за 2008–2011 гг.

С 2008 г. отмечается рост убыточности деятельности предприятий автомобильного транспорта. В 2011 г. по сравнению с 2008 г. доходы сократились почти в 8 раз. На транспорте в целом наблюдается иная ситуация: если в 2008 г. доходы составляли около 550 000 млн. руб., то в 2011 г. – 850 000 млн. руб. При этом на железнодорожном транспорте отмечается в основном положительная тенденция в динамике доходов. Лишь в 2009 г. в связи с всеобщим спадом в экономике доходы на железнодорожном транспорте сократились с 88 000 млн. руб. до 65 000 млн. руб. В 2010 г. доходы железнодорожных предприятий почти удвоились и составили около 116 000 млн. руб. В свою очередь, на предприятиях автомобильного транспорта к 2010 г. убыток составил более 6 700 млн. рублей. Число убыточных предприятий автомобильного транспорта в 2011 г. составило около 50 % от числа неэффективных предприятий по всем видам транспорта.

Из приведенных на рисунке 2 данных видно, что в целом по транспорту в 2011 г. 1 715 убыточных предприятий, по сравнению с 2008 г. рост составляет всего 1 %. В отрасли автотранспорта за этот же период число убыточных предприятий выросло на 8 % с суммой убытка около 18 000 млн. рублей.

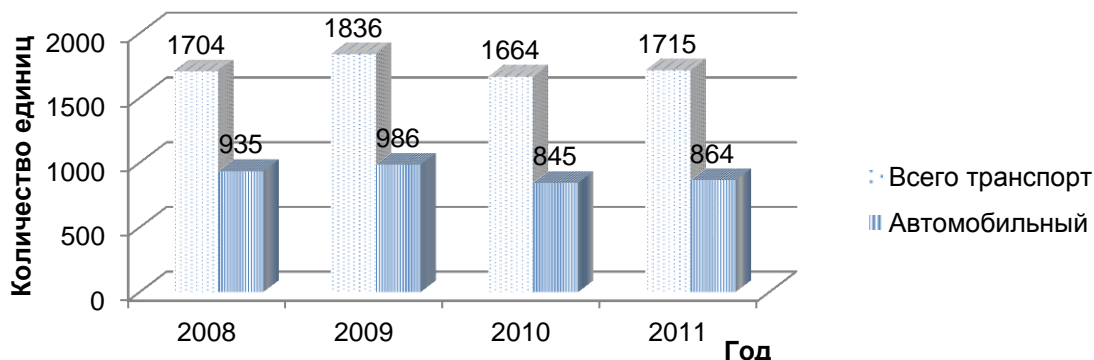


Рисунок 2 – Число убыточных предприятий автотранспорта и транспорта в целом за 2008–2011 гг.

Статистические данные по Санкт-Петербургу показывают, что ситуация повторяет тенденции в целом по России. Процент убыточных автотранспортных предприятий по Санкт-Петербургу варьируется от 22 в 2008 г. до почти 50 в 2011 г. Давно известные проблемы, связанные с негибким управлением, такие как отсутствие реального контроля и объективности, регулярная сверка всех действий руководства с сформированным бюджетом, ориентация лишь на краткосрочный успех, наметились перед предприятиями автомобильного транспорта еще в переходном к рынку периоде. В настоящее время эти проблемы выражаются банкротством многих предприятий подотрасли.

Ограниченность всех ресурсов, в том числе и финансовых, является естественным условием функционирования предприятия. Задачи по обеспечению финансовых потребностей предприятий являются первоочередными в управлении финансами организаций, так как от эффективности управления финансовыми ресурсами зависит возможность предприятия существовать на рынке. Степень использования трудовых, материальных и денежных ресурсов, выражающихся таким показателем, как рентабельность, также с каждым годом уменьшается на предприятиях автомобильного транспорта.

Увеличивающиеся затраты предприятий автомобильного транспорта выражаются в снижении показателя рентабельности услуг. Так, способность предприятий автомобильного транспорта покрывать свои расходы снизилась на 25 % в период с 2008 по 2011 гг.

Известно, что индикатором экономической устойчивости является коэффициент, учитывающий соотношение темпа роста производительности труда и темпа роста средней заработной платы. При нарушении этого принципа фонд заработной платы перерасходуется, увеличивается себестоимость продукции и снижается прибыль, что приводит к «проеданию» национального дохода. Так, коэффициент соотношения роста производительности труда и заработной платы предприятий автомобильного транспорта за период с 2008 по 2011 гг. колеблется с 0,84 до 0,92, что еще раз подтверждает низкую эффективность подотрасли.

В связи с выполненным в настоящей статье анализом деятельности автотранспортных предприятий и определенной в ходе его достаточно низкой результативности, встает вопрос об актуализации методов их управления. Применяемые методы на основе бюджетов и фиксированных целей малоэффективны. Поскольку в современной экономике окружающая среда стала более динамичной, а прогноз развития предприятий затруднен, то целесообразно использовать подход к управлению автотранспортными предприятиями на основе гибких, относительных целей [1, с. 9, 69]. Подобное предопределяет актуальность проведения исследований в этом направлении.

Ссылки:

1. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. URL: <http://www.gks.ru> (дата обращения: 25.12.2012)
2. Пфлегинг Нильс. Управление на основе гибких целей. Вне бюджетирования: как превзойти конкурентов в XXI веке. М., 2009.

References (transliterated):

1. Ofitsial'niy sayt Federal'noy sluzhby gosudarstvennoy statistiki. URL: <http://www.gks.ru> (date of access: 25.12.2012)
2. Pflęging Nil's. Upravlenie na osnove gibkikh tseley. Vne byudzhetrovaniya: kak prevzoyti konkurentov v XXI veke. M., 2009.