

АВТОКӨЛІК КӘСІПОРЫНДАРЫНЫҢ ДАМУ ТАЛАПТАРЫ

Автокөлік кешені жұмыстарын ықшамдау мен тиімділігін арттыруда кездесетін қиыншылықтар өте көп, солардың бастыларының бірі, бүгінгі таңдағы елімізде пайдаланылып жүрген жүк автокөліктерінің техникалық және эксплуатациялық ерекшеліктері төмендегідей:

- жылма жыл жүк автомобильдерінің санының тез қарқынмен өсуі;

- кәсіпқой жүк автомобильдері жүргізушілерінің жетіспеушілігі мен оларды дайындау бағдарламаларының кемшіліктері;

- мемлекеттік, қоғамдық ұйымдардың жол қауіпсіздігі мәселесіне деген талаптарының нашарлығы және дұрыс ұйымдастыра алмай отырғаны;

- автомобильдерді сапалы техникалық күту және жөндеу жұмыстарын атқаратын мекемелердің жетіспеушілігі және ол үшін мемлекеттік арнаулы саясаттың болмауы;

- тасымалдау нарығындағы реттілік пен жауапкершіліктің жоқтығы;

- қолданыста жүрген автомобильдердің 60–70 пайызының пайдалану жылдарының 13 жылдан асуы;

- көптеген автомобильдердің заман талаптарына сәйкес болмауы, қоршаған ортаға және экологияға тигізер зияндылығы.

Аталған мәселелерді шағын немесе орта автокөлік кәсіпорындары өз күштерімен шеше алмайды. Өйткені алдыңғы қатарлы техникалық күту және жөндеу жұмыстарын атқару үшін мекемедегі автокөліктер саны 50-ден кем болмауы керек, әрі мүмкіндігінше бір типті немесе бір елден шыққан болғаны ұтымды. Олай болар себебі автомобильдерді пайдалану мезгілінде керекті құрал жабдықтар, қосалқы бөлшектер алу жеңіл болады, тіпті кейбір зауыттармен тікелей байланысқа шығу мүмкіндігі бар. Бірақ ол үшін атқарар жұмыс түрі,

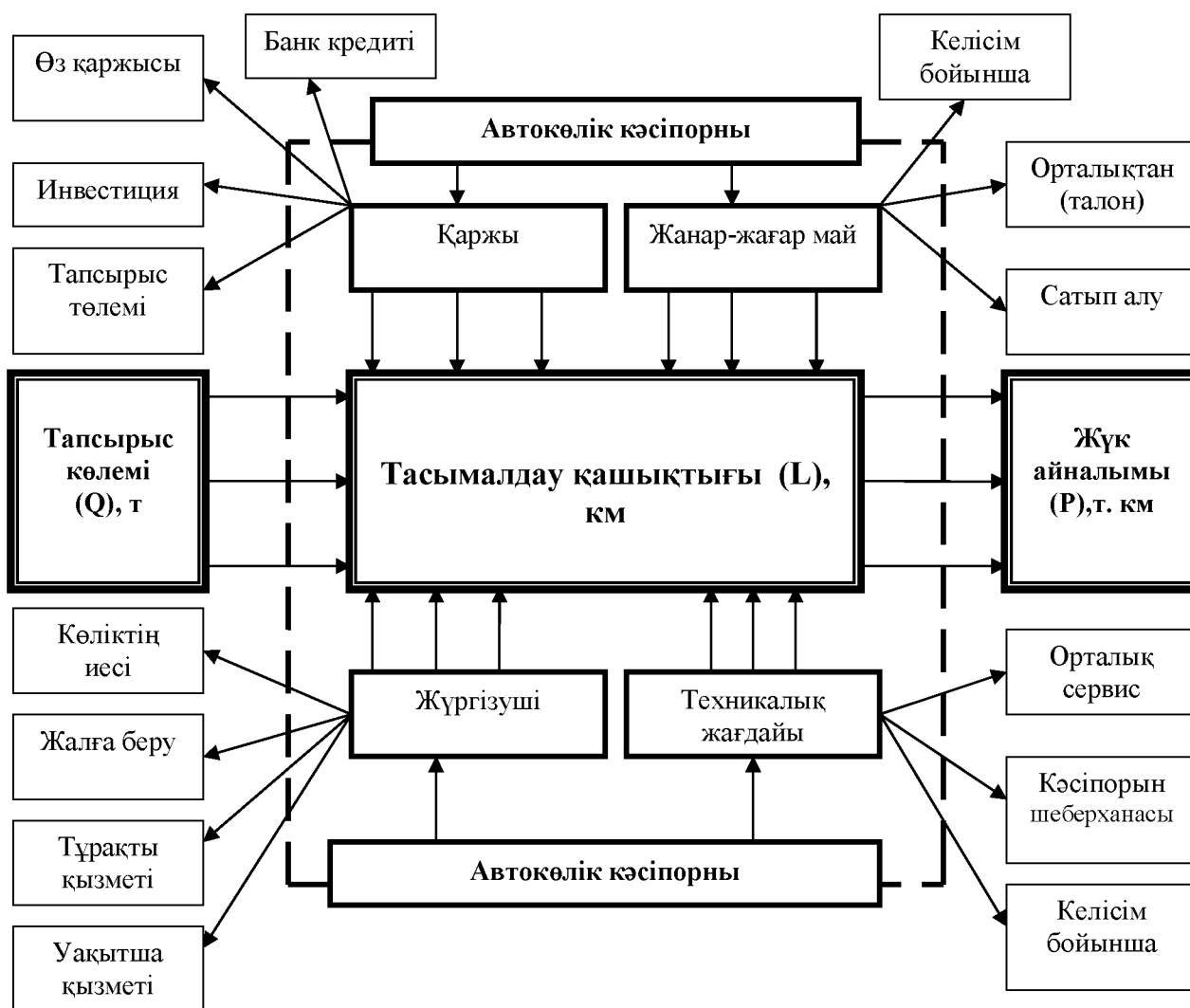
көлемі, оларды атқарар уақыты, шығындары мен кірістері сияқты экономикалық көрсеткіштерін тура анықтап алу керек. Осы мақсатта автокөлік кәсіпорындарының экономикалық тиімділігін анықтайды.

Тиімділігі деп автокөлік кәсіпорынының барлық атқарған тасымалдау және қызмет түрлерінен түскен қаржы, оларды атқаруға жұмсаған қаржы көлемі артып, өндірісті одан әрі дамытуға жетерлік болуын атайды.

Президенттің тапсырысы бойынша дамыған елу елдің қатарына жету мақсатында және әлемдік сауда бірлестігіне мүше болу үшін нақты саяси-

экономикалық шаралар атқарып отырған шақта, еліміздегі көлік кешендерін заман талаптарына сәйкестендіру, бәсекелестікке дайындау іс-шаралары ерекше маңызға ие. Көлік кешендері, соның ішінде автокөліктер кәсіпорындарының техникалық және экономикалық көрсеткіштері бүгінгі таңда көптеген қиыншылықтарға тап келіп, үлкен қаржы тапшылықтарын көріп келеді. Қаржысыз нарық бәсекелестігінде төтеп беру мүмкін емес. Төмендегі суретте автокөлікпен жүк тасымалдау жұмыстарын атқаруға тікелей әсер етер факторлардың сұлбесі келтірілген.

Сондықтан нарық бәсекелестігіне төтеп бере



1-сурет. Автокөлікпен тасымалдау жұмыстарын атқаруға тікелей әсер етер факторлардың сұлбесі

алатын, қаржыдай өзін-өзі қамтамасыздандыратын, экономикалық тұрақтылығы бар автокөлік кәсіпорындарын ұйымдастыру, Елбасының қойып отырған тапсырыстарын орындаудағы

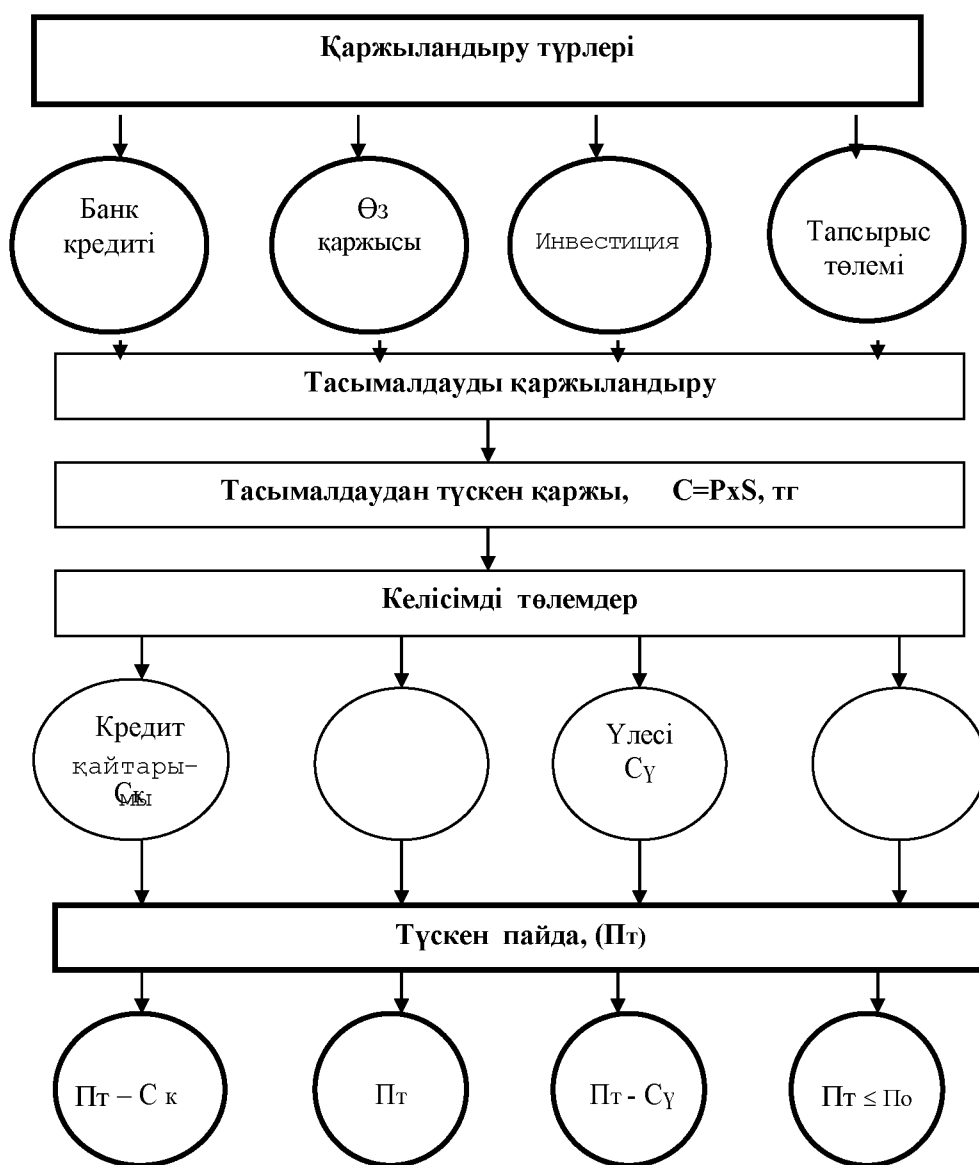
алғышарттарының бірі болмақ. Сол үшін осы кәсіпорынның жұмысына талдау жасайық.

Кез келген автокөлік кәсіпорнының қаржыдай тұрақтылығы, негізінен, атқарған жұмыс көлеміне

байланысты. Ал автокөлік кәсіпорын-дарының жұмыс көлемі орындалған жүк айналымы, автокөлік-сағат, тасымалданған жүк көлемі немесе салмағы арқылы анықталады. Осы көрсеткіштерді тасымалдау бағасына көбейту арқылы түсер қаржы көлемі анықталады. Егер тасымалдау бағасы нарық сұранысындағы ұсыныс пен сұранысқа сәйкес реттелетін болса, автокөлік кәсіпорындары үшін атқарылған жұмыс көлемі мен сол жұмысты орындау үшін жұмсалған шығындарды реттеу арқылы пайда табуға болатыны белгілі. Олай болса кәсіпорынның тасымалдау көлемін арттыру үшін

тікелей немесе жанамалай әсер етер факторларды анықтап, уақытында шешіп отырады. Үлкен көлемді тапсырыстарды орындау үшін автокөлік кәсіпорындарының жоғарыдағы суретте келтірілген мәселелерді шешер мүмкіндіктері болуы керек. Осы факторлардың ең бастысы – кәсіпорынның тиісті мөлшерде қаржысы болуы. Төмендегі суретте мекемелерді қаржыландыру сұлбесі берілген.

Шартты түрде көрсетілгендей, ең ұтымдысы және тиімдісі – кәсіпорынның өзінің қаржысының болғаны. Одан түсер пайда көлемі де мол болады. Ал алғашқы қаржыландыру банктен алған кредит



2-сурет. Автокөлікпен тасымалдауды қаржыландырудың түрлері мен келер пайда мөлшерінің сәйкестік сұлбесі

немесе инвестиция есебінде атқарылса, онда сол қаржыны пайдаланғаны үшін келісімді қайтарым төлемдерін беруге міндетті боласың, ал тапсырыс берушіден алдын ала қаржыландыруын талап етсең, онда тасымалдау бағасы арқылы ұтылуы мүмкін. Өйткені тапсырыс беруші саған сол тапсырманы орындау үшін алдын ала қаржы беретін болса, ол міндетті түрде тасымалдау бағасына тиісті жеңілдіктер жасауыңды талап етеді. Соның салдарынан сол тапсырысты орындағаннан көрер пайда мөлшерің кемиді. Яғни нарық талаптарына сәйкес жұмыс істеп, бәсекелестікке төтеп беру үшін мүмкіндігінше өз қаржың арқылы немесе қаржы мүмкіндігіңе қарай тапсырыстар алуға ұмтылу керек.

Жалпы тиімділік баланстық пайда (BP_p), атқарған қызметтерден түскен пайда (Π_k) және таза пайда (Π) көлемдерімен анықталуы мүмкін. Аталған пайда түрлерін жеке-жеке қарастыра отырып, сол аталған саланың тиімділіктерін анықтайды. Тиімділік пайызбен немесе салыстырмалы бірлікпен өлшенеді.

Автокөлік кәсіпорнының тасымалдау жұмысының тиімділігін осыдан түскен пайданың сол тасымалдау жұмыстарын атқаруға жұмсаған шығындар көлеміне қатынасымен анықтайды, яғни

$$R_T = \frac{\Pi_T}{Z_T},$$

мұндағы R_T – тасымалдау жұмысының тиімділігі; Π_T – тасымалдау жұмысынан түскен пайда, тг; Z_T – тасымалдау жұмысын орындауға жұмсалған шығындар, тг;

Осы сияқты баланстық тиімділікті, жыл қорытындысында анықталған баланстық пайданы бөлу арқылы бағалайды.

$$R_B = \frac{\Pi}{K} = \frac{\Pi}{HK + AK},$$

мұндағы R_B – баланс тиімділігі; Π – кәсіпорынның жыл аяғындағы пайдасы, тг; K – жыл ішіндегі пайдаланған қордың орташа бағасы; HK – кәсіпорынның негізгі қоры; AK – кәсіпорынның айналымдағы қоры.

Жалпы автокөлік кәсіпорындарында негізгі қормен өндірістің көлеміне байланысты әртүрлі қызметтер атқарылуы мүмкін. Бұндай болған жағдайда олардың тиімділігін анықтау өте көп уақытты және қиындықтар туғызады.

Бүгінгі таңда экономикалық басқару мәселелерінің зерттеу жұмыстары мен әдебиеттерінде «леверидж» сөзі кең қолданысқа ие болып жүр. Бұл

сөздің («леверидж») негізгі мағынасы логистикалық жүйенің тізбегіне сәл ғана өзгерістер енгізіп, бүкіл жүйенің тиімділігін арттыру болып табылады. Ондай қолданар шаралар өндірістік, қаржылық және өндірістік-қаржылай «леверидж» болып бөлінеді.

Ал логистикалық жүйеде ұйымдастыру және басқару шаралар тиімділігін көруге болады.

Мысалы автокөлік кәсіпорнының өз қаржысының тиімділігін анықтайық

$$R_{KK} = \frac{\Pi_K}{Z_K},$$

мұндағы Π_K – кәсіпорынның тапқан пайдасы, тг; Z_K – осы кәсіпорынның өз қаржы қоры, тг.

Егер түскен пайданы (Π_K) жинақтау қорына (Φ_j) және пайдалану қорына (Φ_n) бөлетінін білсек көрсетілген теңдеуде

$$R_{KK} = \frac{\Phi_{жс}}{Z_K} + \frac{\Phi_n}{Z_K}.$$

Осы амалды түскен пайда арқылы жазсақ

$$R_{KK} = \frac{\Pi_K(1-IB)}{Z_K} + \frac{\Pi_K \cdot IB}{Z_K} = 1\Theta\Theta + R_{KK} \cdot IB,$$

мұндағы IB – пайданы жинақтау (Φ_j) және пайдалану (Φ_n) қорларына бөлу үлестері, немесе түскен пайданы іште бөлу; $1\Theta\Theta$ – өндірістің ішкі өсу деңгейі.

$$1\Theta\Theta = R_{KK} \cdot (1 - IB),$$

Ал қаржылық леверидж (L_K) былайша бағаланады

$$L_K = \frac{K3}{Z_K},$$

мұнда $K3$ – кәсіпорынның пайдалануға алған қаржы көлемі, тг; бірақ $K3 + Z_K = B_K$ болуы тиіс. Мұндағы B_K – жыл аяғындағы баланс құны, тг.

Бұл қаржылық леверидж мәні автокөлік кәсіпорнының қаржылай тұрақтылығын анықтайды. Егер қаржылық леверидж (L_K) мәні неғұрлым төмен болса, кәсіпорын соғұрлым қаржы қорының тұрақты екенін, ал көп болса керісінше, тәуекелінің молдығын көрсетеді.

Қаржылық леверидждің пайдалылығы (L_{KT}) – қарызға алынған қаржыны пайдалану арқасында кәсіпорынның өз қаржысы арқылы алынатын тиімділіктің үстіне қосымша түсетін тиімділікті атайды

$$L_{KT} = (R_3 - BKП) \cdot K3 / Z_K,$$

мұндағы R_3 – экономикалық тиімділігі; БКП – банктен алынған қаржының жылдық үстеме пайызы.

Ал экономикалық тиімділік

$$R_3 = \frac{П_k + БКП \cdot КЗ}{КЗ + З_k},$$

мұндағы БКПЧКЗ – қаржыны пайдаланғаны үшін қосымша төленетін қаржы мөлшері.

Бұл теңдеулер арқылы кәсіпорынның өз қаржысының тиімділігін анықтағанда

$$R_{KK} = R_3 + (R_3 - БКП) \frac{КЗ}{З_k},$$

егер $(R_3 - БКП) \cdot КЗ / З_k = Л_k T$ болғанда

$$R_{KK} = R_3 + Л_k T.$$

Ал өндірістік левиридж кәсіпорынның негізгі тұрақты шығарылатын ауыспалы шығындарға қатынасы

$$Л_k = \frac{З_T}{З_a},$$

мұндағы $З_T$ – тұрақты шығындар, тг; $З_a$ – ауыспалы шығындар, тг.

Аталған әдісті пайдалана отырып автокөлік кәсіпорнының тек қана тиімділігіне емес, сонымен қатар оның инвестициялық тартымдылығына да баға береді. Ал ұтымды көрсеткіш жоғарыдағы аталып өткен, дамыған елдер зауыттарымен тікелей байланысқа шығуға немесе үлкен көлемді қаржы тартуға мүмкіндік береді. Демек ел экономикасы даму мақсатында пайдаланар жүк автомобильдерінің тиімділігін арттыру үшін авто-көлік кәсіпорындары өзара бірігіп іріленуі тиіс және нақты экономикалық талдаудан өткен іс жоспарын орындауы керек. Олай болмаған жағдайда еліміздегі және халықаралық жүк тасымалдау логистикалық жүйесіне ену екі талай, олай болатын себебі тасымалдау жұмыс-

тарын атқарушыларға қояр талап күннен күнге күшейіп, өсіп келеді. Сол себепті тасымалдаушылар нарық кеңістігіндегі бәсекелестікке дайын болуы жөн.

Резюме

Организованные и действующие на рынке Казахстана, малые и средние автотранспортные предприятия, не имеют или имеют слабые финансовые ресурсы и непривлекательны для инвесторов. Поэтому необходимо пересмотреть пути развития автотранспортной системы, для чего предлагаются пути повышения их эффективности и методика оценки балансовой стоимости основных средств предприятий.

Summary

Organized and effected companies in Kazakhstan market, small or middle do not have weak financial resurses and do not interesteing for investors. Because it nessesary look out imruving auto system, for what suppousing rasing their effiicacy and methods of estimation of cost companies basic means.

ӘДЕБИЕТ

1. *Бычков В.П.* Экономика автотранспортного предприятия. М.: ИНФРА, 2006.
2. *Горев А.Э., Олеценко Е.М.* Организация автомобильных перевозок и безопасность движения. М.: Транспорт, 2006.
3. *Жаңбыров Ж.Ф.* Жүк тасымалдауды ұйымдастыру жә-не басқару. Оқу құралы. Алматы, 2007.

ӨОК 631.374

Алматы гуманитарлық-техникалық университеті

Түскен күні 2.11.07ж.