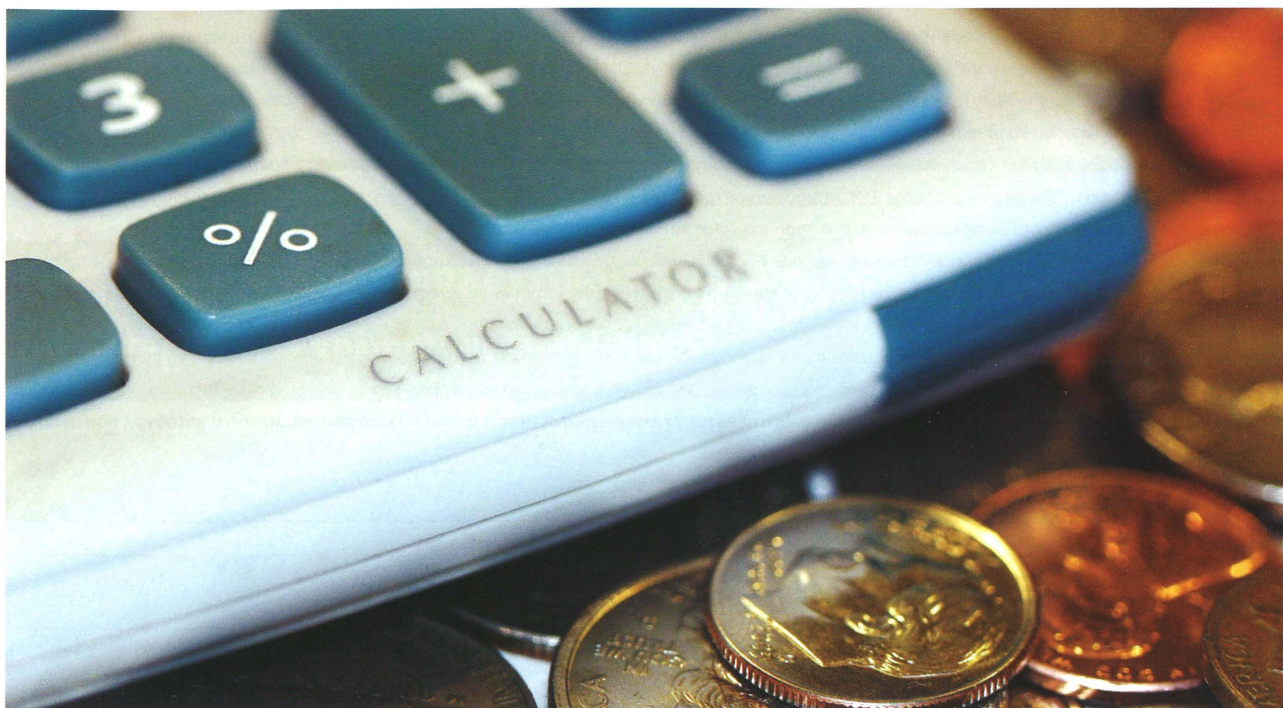


ТОПЛИВНЫЙ АУДИТ И СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ РАСХОДА ТОПЛИВА КАК СПОСОБЫ СОКРАЩЕНИЯ РАСХОДОВ НА ГСМ



Существуют разные подходы к сокращению расходов на топливо на предприятиях. Это проведение топливного аудита путем анализа работы компании или же внедрение в автопарк высокотехнологичных систем спутникового мониторинга транспорта и контроля расхода топлива. Методы разные, но задача одна – оптимизировать работу компании и сократить расходы на ГСМ. Какой способ выбрать или попробовать оба – решать только собственнику предприятия. Главное – начать действовать, чтобы направить на развитие высвободившиеся деньги. В данной статье мы рассмотрим оба подхода на основе данных, предоставленных «ТР» компанией Omnicom и Аналитической группой ЭРТА.

ТОПЛИВНЫЙ АУДИТ: по материалам Аналитической Группы ЭРТА

Подход к управлению издержками у потребителей различается кардинально: от строжайшей экономии до безрассудного расточительства. Зачастую подход к потреблению топлива формируется в силу специфики и положения предприятия в отрасли, наличием конкуренции, или же банальной сменой собст-

венника. В результате внешняя среда заставляет задуматься, есть ли возможность тратить меньше, или как долго можно существовать в старых условиях.

Большинство предприятий не имеют специального подхода к управлению издержками на расход топлива, в то время как проблема действительно существует. Ее создают локальные дефи-

циты, безответственные поставщики, некачественное топливо, ежедневные эксплуатационные потери и хищения топлива. Из-за дефицита информации, в силу непрозрачности системы и отсутствия в компании специалистов в сфере нефтепродуктообеспечения, руководству порой сложно решить возникшие даже на начальном этапе задачи, в то время как потенциальная экономия может быть довольно значительной.

Задумываясь о любого рода нововведениях, руководство, разумеется, должно здраво оценивать инвестиционные риски. Применительно к топливосберегающим технологиям консультанты Аналитической Группы ЭРТА отмечают значительные затруднения при реализации на практике предлагаемых мер сбережения; необъективность оценки процессов оборота нефтепродуктов на предприятии (например, вследствие предоставления недостоверных данных); высокую стоимость капитальных вложений.

Многолетний опыт мировых компаний в области сокращения издержек позволяет подыскивать новые пути

ТОПЛИВНЫЙ АУДИТ АВТОПРЕДПРИЯТИЯ

Автопредприятие, специализирующееся на пассажирских перевозках, имело ряд сложностей, связанных с топливным обеспечением: непрерывно увеличивающийся топливный бюджет; снижение рентабельности перевозочного процесса; высокие удельные показатели расхода топлива, как на перевезенного пассажира, так и на километр пробега; большой объем документации, связанной с топливным обеспечением; недостаточный уровень контроля потребления топлива.

Заправка парка автобусов производилась как на собственном заправочном пункте (ведомственная АЗС), так и на городских АЗС. При этом расчет за топливо производился с помощью топливных карт. В компании отсутствовал специалист, в чьи обязанности входил мониторинг актуальных цен на топливо и выбор наиболее выгодного способа заправки. Кроме того, не производилась регулярная ревизия проведенных транзакций.

Анализ местного рынка топлива и оценка текущих и перспективных объемов потребления позволили выявить наиболее экономичный способ заправки автобусов – через существующую ведомственную АЗС. По мнению внешних консультантов, в таких условиях была необходима консолидация закупочных процедур (переход к единому поставщику), что упростило бы взаиморасчеты и позволило эффективнее управлять издержками на топливо.

На момент обследования ведомственная АЗС представляла собой одну наземную емкость, комплекс технологических трубопроводов и два поста заправки. Входящие в состав ТРК приборы контроля и учета были неисправны, из-за чего невозможно было получить достоверную информацию об объемах потребляемого топлива конкретным водителем или ТС.

Диагностика основных технологических процессов показала, что на предприятии имеется возможность несанкционированного отбора топлива, в результате сговора водителей автобусов с механиком. Мотивация персонала в части экономии ГСМ и безопасного осуществления технологических операций была крайне низкой. Консультанты предложили комплекс организационных и технических мероприятий, в соответствии с которым требовалась реконструкция ведомственной АЗС, что позволило бы повысить как заправочные мощности, так и производственную эффективность. Одновременно рекомендовались к внедрению современные технические комплексы, позволяющие всецело контролировать процесс заправки техники, вести автоматизированный учет топлива по каждому водителю и автобусу, при необходимости лимитировать объемы отпускаемых ГСМ.

Источник: Аналитическая Группа ЭРТА

СИСТЕМЫ ТОПЛИВНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЗОЛОДОБЫВАЮЩЕГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Золотодобывающее предприятие запланировало расширение добывающих площадей, в результате чего ожидался значительный рост издержек, в частности на топливо. Менеджмент был в достаточной степени осведомлен о масштабе существующих проблем в системе топливного обеспечения. Это и дыры в системах безопасности и контроля доступа, и значительные эксплуатационные потери топлива, а также необъяснимо высокие закупочные цены.

Первичный анализ ситуации показал, что компания тратила значительные средства на топливо, при этом вклад его в себестоимость добытого золота был примерно на треть выше среднеотраслевого показателя. Средний расход дизельного топлива одного из карьерных самосвалов, согласно представленной ведомости, составил около 110 литров на 100 км. При этом норма расхода по паспорту не превышала 50 литров (с учетом всех повышающих коэффициентов). В других проблемных точках, например, отопление и освещение зданий, потребление топлива было ненормировано: привозили столько, сколько запрашивали.

В силу непрозрачности существующей системы топливного обеспечения, консультанты делали особый упор на диагностику системы контроля, которая требовала наведения элементарного порядка. Обследование показало: бензовозы, покидающие территорию топливного склада, не проверялись на наличие остатков топлива в цистерне, что давало возможность беспрепятственно вывозить и легализовывать похищенное топливо.

Техническое состояние объектов системы также было в неудовлетворительном состоянии, что значительно увеличивало материальные и временные потери при проведении технологических операций. На топливных емкостях отсутствовали счетчики и необходимая арматура, калибровочные таблицы не составлялись.

В итоге специалисты оценили общую эффективность потребления топлива не более 60% от максимально возможной. Ежегодные потери составляли свыше 20 млн рублей.

Комплекс первоочередных мер, с учетом запланированного увеличения объема потребляемого топлива, должен был дать экономический эффект в 35 млн рублей в год. В контексте ключевых показателей эффективности потребления специалисты прогнозировали снижение доли ГСМ в себестоимости производства золота с 16-18% до среднеотраслевых 10-12%. При этом себестоимость добываемого золота должна была снизиться с \$640 до \$590 за тройскую унцию.

Источник: Аналитическая Группа ЭРТА

повышения конкурентоспособности. Консультанты Аналитической Группы ЭРТА рекомендуют строить план потребления нефтепродуктов предприятия в соответствии с ключевыми вопросами его топливного обеспечения: какое место занимают расходы на

топливо в бюджете компании; как экономия нефтепродуктов повлияет на конкурентоспособность предприятия; что делать, если есть уверенность в росте цен на нефтепродукты, но нет возможности создать их запасы; где и как целесообразнее заправлять транс-

порт и нужна ли предприятию собственная АЗС. Ведь если ответы на подобные вопросы найти не удастся, то критические ситуации будут вновь повторяться.

Корпоративная система топливного обеспечения, независимо от уровня ее

развития, является живым организмом, который непрерывно эволюционирует. Как бы не сокращались издержки, цены на топливо могут расти. Где бы ни «закручивались гайки», недобросовестные сотрудники всегда найдут способ их обходить. Соответственно, должны быть налажены контроль исполнения бюджета путем проведения замеров фактического потребления топлива; оценка альтернативных вариантов поставок и отслеживание рыночных индикаторов; проведения регулярных внутренних и внешних топливных аудитов; контроль своевременных расчетов с поставщика-

ми и анализ качества ГСМ. И наконец, помимо затрат на топливо, необходимо контролировать оборот смазочных материалов, топливных присадок, жидких нейтрализаторов отработанных газов.

Но вместе с тем меняется и сам топливный рынок. Меняются спотовые и фьючерсные контракты, индексы и цены, сроки и условия поставок, меняются поставщики, объемы и качество топлива. Каждый день меняются и маршруты движения транспорта, объемы перевозок, погодные условия. Параллельно должен меняться и подход руководства компании. Руководитель должен быть уверен, что система обеспечения нефте-

продуктами работает эффективно и для этого должен иметь ответы на важнейшие вопросы топливного обеспечения: сколько потратила компания на топливо за последнюю неделю, месяц, год и обоснованы ли затраты; отвечает ли качество нефтепродуктов требованиям эксплуатации техники; выгодно ли компании приобретение топливных карт и нужен ли компании собственная полноценная АЗС или мобильный заправокный пункт.

В итоге, на каждом предприятии можно добиться экономии как минимум 10%, а новая система топливного обеспечения станет прозрачной.

СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ РАСХОДА ТОПЛИВА: по материалам компании Omnicom



Тотальный контроль расхода топлива с помощью космических технологий

По мнению экспертов компании Omnicom, которая разрабатывает системы контроля расхода топлива и мониторинга транспорта, работающие на базе спутниковых технологий ГЛОНАСС и GPS, на предприятиях можно добиться сокращения расходов на ГСМ гораздо в больших размерах — от 20 до 80%. Финансовые результаты от использования системы можно получить буквально с первых дней ее работы. Все зависит от конкретного вида

техники, на которую устанавливается система спутникового контроля, а также от условий эксплуатации транспортных средств.

Как правило, расходы на топливо крупных автопарков стоят на первом месте в бюджетных ведомостях предприятий, но в Omnicom неоднократно сталкивались с ситуацией, когда руководители крупных компаний принимали как должное низкую эффективность работы автопарков и огромные счета на топливо, не пытаясь выяснить причины убыточности этих подразделений. А причина крылась в недостатке контроля.

Хорошо, если транспорт локализован в одном месте, а как быть, если у компании много представительств, объектов и филиалов в разных регионах? Как наладить контроль? А ведь это жизненно необходимо в нынешних условиях жесткой конкуренции в экономике. Отсутствие контроля приводит к хищениям топлива в огромных объемах, а также к нерациональному использованию техники, что отражается на бизнес-показателях не только транспортного парка, но и всей компании.

В составе системы контроля расхода топлива Omnicom — бортовые регистраторы, скрытно устанавливаемые в кабины транспортных средств, датчики уровня топлива, которые врезаются в их баки, а также аналитическое программное обеспечение. Установленная на транспортное средство система контролирует основные параметры его работы. В первую очередь — это расходуемое топливо, режим движения и пробега. Система Omnicom позволяет получить реальную информацию о фактическом расходе топлива автомобилем, фиксировать время и объемы заливок и сливов топлива. Возможно использование системы на транспортных средствах, имеющих два и более топливных бака. Также система обеспечивает сбор и анализ следующих данных с транспортных средств: уровень топлива в топливных баках, значение пробега, скорость движения, включение/выключение зажигания, факт работы двигателя и др.

Топливный клондайк

Махинации водителей с топливом, подкрутка спидометра, простои, «левые» рейсы и даже работа на конкурентов — настоящая беда транспортных предприятий. Каждый месяц