

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Институт управления бизнес-процессами и экономики
Кафедра «Экономика и организация предприятий энергетического
и транспортного комплексов»

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
_____ Е. В. Кашина
« ____ » _____ 2019 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

38.03.01.03.09 «Экономика предприятий и организаций
(нефтяная и газовая промышленность)»

**Снижение затрат на перевозку грузов
(на примере АО «Красноярскнефтепродукт»)**

Пояснительная записка

Руководитель	_____	Профессор, д-р экон. наук	Е.В. Кашина
	подпись, дата		
Выпускник	_____		А.С. Петухов
	подпись, дата		
Нормоконтролер	_____		К. А. Мухина
	подпись, дата		

Красноярск 2019

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Институт управления бизнес-процессами и экономики
Кафедра «Экономика и организация предприятий энергетического
и транспортного комплексов»

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
_____ Е. В. Кашина
« ____ » _____ 2019 г.

**ЗАДАНИЕ
НА ВЫПУСКНУЮ КВАЛИФИКАЦИОННУЮ РАБОТУ
в форме бакалаврской работы**

Студенту Петухову Александру Сергеевичу

Группа УБ 15-03

Направление подготовки: 38.03.01 «Экономика», профиль подготовки 38.03.01.05.09 «Экономика предприятий и организаций (нефтяная и газовая промышленность)»

Тема выпускной квалификационной работы: «Снижение затрат на перевозку грузов (на примере АО «Красноярскнефтепродукт»)»

Утверждена приказом по университету № 7513/с от «29» мая 2019.

Руководитель ВКР: Е. В. Кашина, доктор экономических наук, профессор кафедры «Экономика и организация предприятий энергетического и транспортного комплексов» ИУБПЭ СФУ

Исходные данные для ВКР:

- нормативно-правовые, законодательные акты Российской Федерации, Красноярского края, регулирующие перевозки грузов;
- показатели, характеризующие работу подвижного состава предприятия на маршрутах по выполнению перевозок грузов, работу грузового подвижного состава;
- производственно-экономические, финансовые показатели и сведения о работе предприятия, технико-эксплуатационные показатели работы парка грузовых автомобилей;
- первичная документация предприятия: бухгалтерский баланс и другие формы бухгалтерской отчетности.

Перечень разделов ВКР:

- анализ теоретических вопросов совершенствования тарифов перевозок грузов и повышения эффективности работы нефтегазового предприятия;
- характеристика объекта исследования и анализ показателей производственно-финансовой деятельности
- разработка мероприятий повышения эффективности доставки грузов АО «Красноярскнефтепродукт».

Перечень презентационного материала: цель и задачи бакалаврской

работы; характеристика финансового состояния предприятия, оценка финансовой устойчивости и деловой активности предприятия; оценка показателей рентабельности предприятия; анализ производственно-хозяйственной деятельности предприятия; характеристика показателей работы предприятия по перевозке грузов; анализ структуры затрат предприятия; влияние статей калькуляции на формирование себестоимости перевозок; влияние технико-эксплуатационных показателей на формирование себестоимости перевозок; влияние на себестоимость изменения общей суммы расходов и грузооборота; мероприятия к реализации в дипломном проекте; оценка показателей деятельности предприятия; динамика изменения себестоимости перевозок; оценка экономической эффективности предлагаемых мероприятий.

Руководитель ВКР

подпись

Е.В. Кашина

Задание принял к исполнению

подпись

А.С. Петухов

« ____ » _____ 2019 г.

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа по теме «Снижение затрат на перевозку грузов (на примере АО «Красноярскнефтепродукт»)» содержит 86 страниц текстового документа, 126 использованных источников.

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ, ДОСТАВКА ГРУЗОВ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ, ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ, РЕЗЕРВЫ СНИЖЕНИЯ ЗАТРАТ

Целью ВКР является разработка мероприятий по совершенствованию работы по перевозке грузов на примере компании АО «Красноярскнефтепродукт».

Проанализирована транспортная характеристика грузов, выполнен анализ грузовых потоков автотранспортом, рассмотрены основные направления снижения затрат перевозки грузов. Разработана программа по замене подвижного состава. Рассчитана экономическая эффективность предложенных мероприятий.

Содержание

Введение.....	7
1 Теоретические основы перевозок груза.....	9
1.1 Характеристика и виды перевозок.....	9
1.2 Общая характеристика системы доставки грузов и анализ вопросов совершенствования маршрутов перевозки.....	14
1.3 Показатели эффективности грузовых перевозок.....	20
2 Анализ финансовой деятельности АО «Красноярскнефтепродукт».....	28
2.1 Производственная и экономическая характеристика предприятия АО «Красноярскнефтепродукт».....	28
2.2 Оценка финансового состояния АО «Красноярскнефтепродукт».....	28
2.3 Оценка себестоимости перевозок нефтепродуктов.....	28
3 Разработка мероприятий по снижению логистических затрат.....	29
3.1 Мероприятия по снижению логистических затрат.....	29
3.2 Расчет размера инвестиционных средств.....	29
3.3 Экономическая эффективность замены подвижного состава в АО «Красноярскнефтепродукт».....	29
Заключение.....	30
Список использованных источников.....	32

Введение

В рыночной экономике решающим фактором коммерческого успеха предприятия является эффективность его хозяйственной деятельности. Это многоаспектное понятие, заключающейся в получении наибольшей прибыли при удовлетворении потребностей в грузовых автомобильных перевозках, при заданном уровне их качества и имеющихся финансовых, материальных и технических ресурсах.

При поиске путей повышения эффективности деятельности предприятия реальным способом является повышение эффективности грузовых перевозок. Перевозка груза играет основную роль в логистической системе и составляет значительную долю затрат (20-40% и более), поэтому оптимизации транспортных, погрузочно-разгрузочных, тарно-упаковочных, экспедиционных и складских операций необходимо уделять особое внимание с целью снижения издержек и экономии ресурсов. С экономической точки зрения повышение эффективности перевозок грузов главным образом достигается за счет повышения производительности подвижного состава предприятия [13].

Современное производство представляет собой сложный процесс превращения сырья, материалов, полуфабрикатов и других предметов труда в готовую продукцию, удовлетворяющую потребностям общества. Производственный процесс составляет совокупность всех действий людей и орудий труда, осуществляемых на предприятии и направленных на изготовление конкретных видов продукции.

Одним из функциональных направлений производственного процесса является логистическое, где определяется потребность в материальных ресурсах исходя из объема производства; составляется план материального обеспечения предприятия; производится распределение материальных ресурсов по производственным подразделениям; рассчитываются оптимальные варианты движения материальных ресурсов и осуществляется контроль за этим движением; производится корректировка потребности и распределения

материальных ресурсов в производстве.

Основу логистики составляет материальный поток и его движение от поставщика материальных ресурсов к потребителю или внутри производства. Материальный поток является предметом управления, планирования, организации, контроля и координации.

Разработка и совершенствование маршрутов транспортировки товарно-материальных ценностей в целях повышения эффективности работы транспортно-логистических служб и снижения транспортно-логистических расходов предприятия становятся всё более актуальными.

Цель выпускной квалификационной работы является повышение эффективности перевозок грузов на примере АО «Красноярскнефтепродукт» (далее предприятие).

Для достижения указанной цели работы необходимо:

- изучить теоретические аспекты эффективности перевозок грузов;
- проанализировать производственно-хозяйственную и финансовую деятельность предприятия;
- разработать мероприятия, направленные на совершенствование перевозок грузов;
- рассчитать экономическую эффективность предложенных мероприятий.

Объект исследования курсовой работы – АО «Красноярскнефтепродукт»; предмет исследования – перевозка нефтепродуктов

АО «Красноярскнефтепродукт».

В качестве информационной базы использована бухгалтерская отчетность АО «Красноярскнефтепродукт», положения законодательных актов Российской Федерации, нормативно–справочные данные, учебники для высшей школы и другие литературные источники.

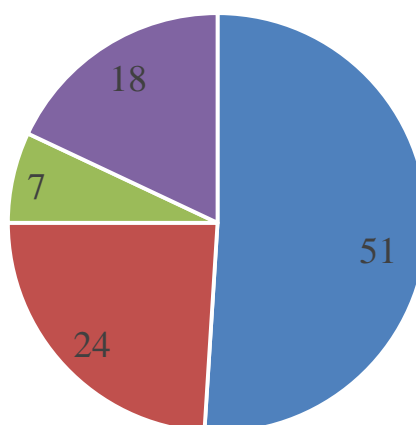
Методической основой написания дипломного проекта служат методы анализа и синтеза, обобщения и аналогии, методы группировки и сопоставления, расчет относительных и средних величин и другие.

1 Теоретические основы перевозок груза

1.1 Характеристика и виды перевозок

Транспортировка нефтепродуктов представляет собой одну из категорий опасной доставки, поэтому регулируется определенным способом. Транспортируемое вещество подвержено воспламенению и обладает свойствами взрывоопасности, следовательно, такая перевозка влечет необходимость соблюдения мер безопасности и прогнозирования непредвиденных чрезвычайных происшествий. Добываемая нефть транспортируется на российские нефтеперерабатывающие предприятия и иностранным контрагентам всеми видами транспорта. [15]

Рисунок 1 отражает диаграмму, демонстрирующую соотношение различных способов транспортировки нефтепродуктов в России.



- Железнодорожный транспорт
- Морской и речной транспорт
- Автотранспорт
- Трубопровод

Рисунок 1 - Перевозка нефтепродуктов различными видами транспорта, %

1) Железнодорожный транспорт. По железным дорогам ежегодно перевозится более 1.5 млрд тонн грузов. На нефтяную продукцию приходится 16%. По объему перевозок железнодорожный транспорт лидирует среди других, на него приходится около 51% нефтепродуктов. Минус этого способа состоит в том, что он является экологически опасным и стоит больших

денежных вложений. Около 30% АС на железной дороге в России связано с разливом нефти. Также цена транспортировки этим способом составляет более 30% от конечной цены. Преимуществом транспортировки по железной дороге является то, что протяженность и разветвленность дорог очень велика. [8]

2) Морской и речной транспорт. Места добычи ННП находятся на значительном удалении от мест ее использования, чаще всего они разделены большими водными пространствами, поэтому ННП один из основных грузов для перевозки морем. Доля нефтегрузов составляет примерно 38% объема всех перевозимых морем грузов. Хорошо развиты транспортные пути. Морской способ транспортировки опасен тем, что его «сопровождают» крупные аварии. Он является одним из главных источников экологического риска на море. Классифицируют несколько категорий утечки нефти: большие - 700т, средние - от 7 до 700т, малые - менее 7т. Вероятность того что судно с нефтью потерпит крушение принимается равной 0,05 на 1000 рейсов. Самым распространенным риском является то, что корабль сядет на мель или произойдет столкновение. Реже, но все-таки, имеют место быть риски поломки двигателя и неисправность конструкций, а также ошибки персонала. В сравнении с железнодорожными речные нефтеперевозки снижают затраты на 10-15%. Плюс водного транспорта состоит в том, что он не требует так много расхода горючего на единицу перевозок имеет огромную пропускную способность, также можно добавить маленькую численность обслуживающего персонала, высокую грузоподъемность. [8]

У речного транспорта есть и свои недостатки, они состоят в том, что речные перевозки заканчиваются в тот момент, когда приходят заморозки и вода покрывается льдом. Речным транспортом нефть доставляется почти во все нефтебазы, протяжённость судоходных рек в России приблизительно равна 150 тыс. км. Ухудшение качества водной среды, возникающее при аварийном разливе нефти на внутреннем водном транспорте, имеет быстрый, катастрофичный характер. При этом следует учесть особенности распространения пролитой нефти в условиях реки. Риск загрязнения

территории зависит от скорости течения водного потока и многих других факторов.

3) Трубопровод. В этот способ входят как подземные, подводные и надземные трубопроводы. Примерная скорость нефти в трубопроводе составляет около 10-12 км/ч. На всей длине трубопровода находятся мощные насосные 18 станции на определенном интервале друг от друга. Они дают возможность перемещаться потоку нефти непрерывно. В России нефтепроводная система является неотъемлемой частью топливно-энергетического комплекса страны. Трубопроводная система в России протянулась на 50 тыс. км, которая включает в себя 387 нефтеперекачивающих станций. Также, с помощью нефтепровода, нефть поставляется из России в другие страны. Трубопроводная транспортировка сначала дала хороший старт в развитие экономики, но также она является опасным источником риска, так как многие трубопроводы уже отслужили свой назначенный срок. К самым основным и главным причинам аварий в нефтепроводах являются: повреждения, вызванные коррозией, нарушение норм при строительстве, нарушение при починке, ошибочные действия персонала. Из этих причин наиболее главной является развитие коррозионных процессов. [16]

Некоторые нефтепроводы не имеют антикоррозионной защиты и в дальнейшем это может обернуться в крупные аварии утечки нефти. Так как нефтепроводы зачастую находятся вблизи населенных пунктов, то утечка нефти и ее дальнейшее возгорание может понести серьезные последствия для всех нас. Основной фактор — это термическое излучение и химическое отравление.

4) Автотранспорт. Для максимально безопасной перевозки опасных грузов, водитель должен быть предельно внимательным и соблюдать все требования, которые содержатся в «Правилах перевозки опасных грузов автотранспортом», утвержденных Правительством РФ. Согласно статистическим данным, число аварий, связанных с перевозкой опасных грузов, достигает 220 в год. Проанализировав данные ГИБДД, эксперты сделали вывод,

что 85 % аварийных случаев происходит по вине водителей, перевозящих опасные грузы. Число ДТП не значительно по сравнению с общим числом аварий, но потенциальная опасность и угроза жизни граждан, возникающая при 19 перевозке опасных грузов в разы больше. Наносится вред окружающей среде, оцениваемый в миллионы рублей. Как было сказано выше, основная доля аварий приходится на человеческий фактор, поэтому необходимо принять меры путем повышения уровня знаний и навыков у водителей, перевозящих опасные грузы. Увеличить их дисциплинарную ответственность.

Требования ко всем участникам опасных перевозок подразумевают наличия у водителя таких документов, как:

- лицензия на допуск транспортировки груза, относящегося к категории опасных;
- документ о прохождении техосмотра;
- разрешение Минтранса или ОВД (в случае перевозки особо опасных грузов);
- маршрутный лист;
- документ, подтверждающий прохождение водителем спецподготовки.

[14]

Транспортировка опасных грузов возможна только в специальных автомобилях. Требования к автотранспорту:

- труба глушителя должна быть вынесена вперед, перед радиатором;
- бензобак отделяется от аккумулятора, кузова, электрики и двигателя непроницаемой перегородкой;
- электропроводка изолируется специальным материалом;
- у автомобиля обязательно должно быть заземление в виде специальной цепи;
- сзади устанавливается противоударный бампер.

Кроме указанного оснащения, автомобиль снабжается особыми опознавательными знаками, принятыми в международном соглашении всех 20 стран - участников ДОПОГ.

Специальный автомобиль должен быть оснащён:

- особыми надписями;
- определённым окрасом;
- проблесковым маячком (мигалкой) оранжевого цвета;
- информационными табличками СИО спереди и сзади.

На таблицах системы информации указывается код экстренных мер (КЭМ), складывающийся из определённого набора букв и цифр. Каждый символ обозначает определённое действие, которое нужно обязательно выполнить для устранения последствий возможной АС.

Код экстренных мер должен указываться:

- на таре груза;
- на контейнере;
- в информационной табличке на кузове автомобиля;
- в аварийной и информационной карточках.

Расшифровка КЭМ содержится в информационной и аварийной карточках, которые имеются у водителя или экспедитора ТС. Все знаки, имеющиеся на машине, должны быть хорошо видны с дальнего расстояния. Информационные таблички имеют нормативные размеры и должны соответствовать всем требованиям. Нарушения, связанные с некорректной установкой таблиц, могут привести к ограничению или приостановлению лицензии фирмы – перевозчика. Кроме того, автомобиль должен быть оснащён и укомплектован средствами для ликвидации последствий возможных аварийных ситуаций.

К маршруту перемещения опасного груза выдвигаются строгие требования. На пути следования автомобиля с опасным грузом не должны встречаться:

- крупные населённые пункты;
- зоны отдыха;
- промышленные объекты;
- охраняемые природные территории;

- учебно - воспитательные учреждения;
- объекты здравоохранения;
- территории, предназначенные для проведения культурно - массовых мероприятий. [28]

Требования к грузу зависят от специфики груза. В инструкции по перевозке содержатся несколько требований, которые касаются любой упаковки: соответствие ГОСТу, герметичность, прочность и влагостойкость, непроницаемость, надёжное закрепление, маркировка, соответствующая ГОСТу и правилам ДОПОГ.

1.2 Общая характеристика системы доставки грузов и анализ вопросов совершенствования маршрутов перевозки

В последнее время процесс доставки грузов претерпел значительные изменения, касающиеся, в первую очередь, роли транспорта в системе доставки [7]. Если ранее, транспортная система представляла собой самостоятельно функционирующую структуру, имеющую собственные цели и задачи, то сейчас для достижения коммерческого успеха, транспортная система должна взаимодействовать с другими составными частями системы доставки, такими как складской комплекс, поставщики и потребители грузов.

Цели и задачи транспортного обслуживания определяются более глобальными целями и задачами функционирования всей системы доставки. Структура грузопотока также претерпела изменения, связанные с увеличением номенклатуры грузов. Наконец, изменения коснулись условий организации процесса доставки. Появились новые требования, предъявляемые к доставке и обусловленные конкурентной борьбой на рынке товаров и услуг [12].

Под «системой доставки» понимается совокупность инструментов (алгоритмов, методик, принципов), при помощи которых происходит регулирование процессов хранения и перемещения грузов в рамках единой системы товародвижения [15].

В отличие от транспортной системы, система доставки обладает не

только транспортными возможностями, выражаемыми парком подвижного состава, но и складскими возможностями, выражаемыми парком погрузочно-разгрузочных механизмов, а также экспедиционными возможностями. Схема проектирования системы доставки грузов по наиболее распространенному варианту заказа на доставку (последний пункт схемы 10 действует только для сторонних организаций) представлена на рисунке 2.

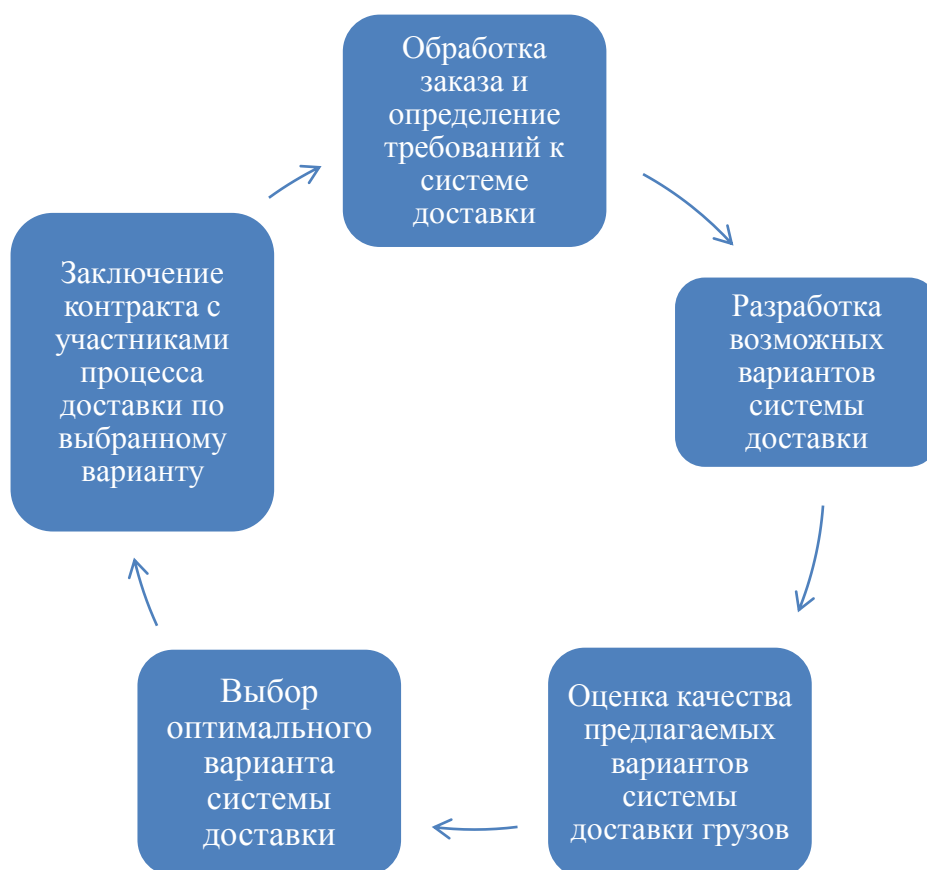


Рисунок 2 - Схема проектирования системы доставки грузов

При доставке груза возникает также необходимость выполнения других различных работ, связанных с транспортным процессом (прием груза у грузоотправителя и сдача его грузополучателю, сопровождение и охрана груза во время перевозки, оформление товарно-транспортных документов и т. д.). Комплекс работ, связанных с транспортным процессом и выполняемых с момента приемки груза в пункте отправления до момента сдачи груза в пункте назначения, называется транспортно-экспедиционной работой [16].

В зависимости от места выполнения транспортно-экспедиционные работы могут быть комплексными и местными. Комплексные работы

охватывают все виды операций с момента получения груза у отправителя до момента сдачи его получателю. Местные работы разделяют на операции, выполняемые по месту отправления, в пути следования и по месту прибытия транспортного средства. Выбор вида транспорта осуществляется на основе совокупности критериев, к которым относятся [17]:

- минимальные затраты на транспортировку грузов;
- время доставки грузов в пункт назначения;
- надежность соблюдения графика доставки грузов;
- способность перевозки различных видов грузов;
- доступность вида транспорта (или способность вида транспорта доставить груз в любую точку территории);
- частота отправки груза и др.

Планирование перевозки грузов можно представить как ряд совокупностей, состоящих из элементарных работ, которые должны быть последовательно выполнены [18].

Пример технологической схемы доставки грузов представлен на рисунке 3.

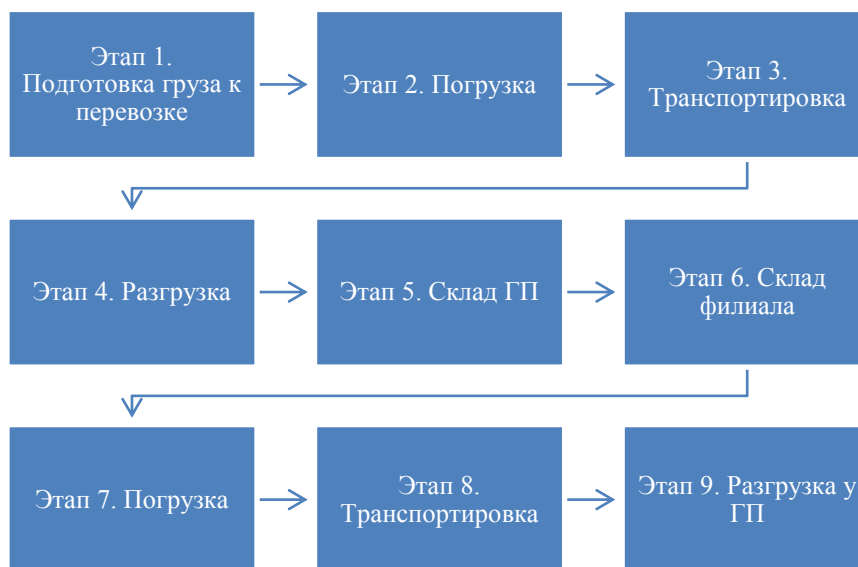


Рисунок 3 - Пример технологической схемы доставки груза

Из схемы видно, что на первом этапе идет подготовка груза к перевозке. Грузоотправитель обязан подготовить груз к перевозке таким образом, чтобы обеспечить безопасность его перевозки и сохранность груза, а также не

допустить повреждение транспортного средства [7].

Второй этап в данной схеме – это погрузка груза в транспортное средство. Погрузка грузов в транспортное средство, осуществляется таким образом, чтобы обеспечить безопасность перевозок грузов и их сохранность, а также не допустить повреждение транспортного средства.

На третьем этапе идет транспортировка груза. Следующий этап разгрузка груза. Разгрузка осуществляется, либо на складе грузополучателя-этап 5, либо на складе предприятия. Перевозки осуществляются в городском и пригородном направлении.

В целом, организация системы доставки грузов является сложным многосторонним процессом, определяющим работу и отношения отправителей и получателей грузов. Оптимальные или близкие к ним решения на всех этапах организации перевозок невозможны без четкой постановки задач, применения научно обоснованных методов выбора транспортных средств, маршрутизации. Важнейшим элементом системы доставки грузов выступает маршрутизация [21].

Маршрут – путь подвижного состава при выполнении перевозок от начального до конечного пункта. Маршрутизация позволяет оптимизировать грузопотоки с учетом: объема перевозок; направления; дальности; протяженности во времени; загруженности дорог разных категорий; последовательности движения; эффективности доставки. Основными задачами маршрутизации являются: организация движения; безопасность движения; минимизация сроков доставки грузов; эффективное использование транспортных средств; выполнение планов и графиков перевозок; оперативность в реагировании на изменение дорожных условий [21].

Маршруты открываются при наличии устойчивого грузопотока и условий, обеспечивающих безопасность движения. При разработке маршрутов должны предусматриваться:

- использование типа автотранспорта, соответствующего виду перевозок;
- возможность контроля за движением;

- расположение промежуточных и конечных остановочных пунктов маршрутов в достаточно крупных грузообразующих местах с целью минимизации порожних пробегов автотранспорта;

- применение эффективных систем организации движения. [54]

Учитывая, что организация движения подвижного состава при перевозках должна обеспечивать наибольшую производительность и наименьшую себестоимость перевозок, оптимизация маршрутов позволяет точно определить объем перевозок грузов, количество автомобилей, осуществляющих эти перевозки. Косвенно, оптимизация маршрутной сети связана с обеспечением сокращения простоя автомобилей под погрузкой и разгрузкой, что является фактором эффективного использования подвижного состава и обеспечивает высвобождение из сфер обращения значительных материальных ресурсов потребителей.

Необходимость маршрутизации перевозок грузов обосновывается еще и тем, что маршруты дают возможность составления проектов текущих планов и оперативных заявок на транспорт, исходящих из действительных объемов перевозок. Выбор маршрута связан также с выбором трассы маршрута, который производится при соблюдении следующих требований:

- соответствия типа покрытия, состояния и ширины проезжей части дороги и обочин, видимости и обустройства дорог;

- соответствия общего веса автотранспорта с максимальным наполнением допустимой нагрузке на мосты и дороги, расположенные на маршруте.

Разработка обоснованных маршрутов способствуют своевременному и бесперебойному выполнению поставок продукции. В этой связи при разработке маршрутов необходимо осуществлять планирование перевозок. Планирование перевозок рассматривается с учетом необходимости обеспечения сокращения длительности циклов логистических операций, а также в условиях увеличения стоимости хранения, необходимостью реагирования на изменение потребительского спроса. Оптимизация процесса доставки и планирование перевозок позволяет привлечь клиентов. Наибольшее распространение в рамках

процесса оптимизации доставки получило решение следующих задач [22]:

- закрепление получателей груза за отправителями (потребителей за поставщиками) с целью сокращения транспортной работы в тонно-километрах;
- закрепление заказчиков автомобильного транспорта (клиентуры) за автотранспортными предприятиями с целью сокращения нулевых пробегов;
- планирование рациональных маршрутов перевозок массовых грузов за счет увязки встречных грузопотоков с целью сокращения порожних пробегов;
- планирование оптимальных сборно-развозочных маршрутов на перевозках мелкопартионных грузов с целью сокращения общего пробега;
- распределение подвижного состава и погрузочно-разгрузочных механизмов по маршрутам с целью сокращения времени ожидания и продолжительности простоя под погрузкой-разгрузкой;
- расчет сменно-суточного плана перевозок груза по часовым графикам при строительстве методом «монтажа с колес» с целью сокращения общего пробега; - определение кратчайших расстояний и маршрутов движения с целью сокращения общего пробега.

Оптимизация процесса доставки учитывает содержание транспортного процесса.

Транспортный процесс – совокупность организационно и технологически взаимосвязанных действий и операций, выполняемых автотранспортными предприятиями самостоятельно или согласованно с другими организациями при подготовке, осуществлении и завершении перевозок грузов.

Структура транспортного процесса предприятия включает:

- управление движением транспортных средств;
- координацию работы автомобильного транспорта с другими видами транспорта;
- выбор типа и определение необходимого количества подвижного состава для перевозок;
- нормирование скоростей движения автотранспорта;
- определение сферы целесообразности использования автомобилей и

автопоездов в зависимости от конкретных условий перевозок, вида и свойств грузов, эксплуатационных показателей грузового транспорта;

- обеспечение эффективных и безопасных перевозок грузов автомобильным транспортом;

- оперативный контроль над работой автомобильного подвижного состава и его использованием;

- маркетинг грузопотоков;

- применение экономико-математических методов и расчетов для повышения эффективности использования подвижного состава и снижения затрат на перевозки;

- разработку на основе материалов обследований грузопотоков: рациональных маршрутных схем, предусматривающих при открытии новых и изменение направления существующих маршрутов;

- анализ дорожных условий в целях разработки эффективных и безопасных маршрутов движения подвижного состава. [36]

Поскольку результатом маршрутизации является обеспечение соответствующих условий организации перевозок, она связывается с обеспечением следующих условий:

- экономия топлива;

- сохранность качества и количества перевозимого груза;

- выполнение требований техники безопасности и требований безопасности движения;

- охрана окружающей среды;

- выполнение требований трудового законодательства; - своевременность доставки грузов партиями необходимых размеров.

При работе автомобилей на маршрутах уделяется особое внимание контролю за соблюдением водителями расписания движения и норм грузоподъемности автомобилей.

1.3 Показатели эффективности грузовых перевозок

Большинство крупных предприятий имеют транспортные подразделения. Все затраты в таких подразделениях перекладываются на основное производство и эффективность работы транспорта является важным фактором снижения издержек всего предприятия.

Основным вопросом в теории экономической эффективности является выбор и обоснование критерия и показателей оценки эффективности. Анализ перевозок грузов дает возможность оценить эффективность функционирования транспорта.

Основными задачами анализа перевозок грузов являются [19]:

- общая оценка выполнения плана перевозок и изменений в натуральных, стоимостных и относительных показателях;
- оценка изменений технико-эксплуатационных показателей и выявление причин, воздействующих на характеристики транспортного процесса;
- исследование потерь и выявление резервов роста объемов перевозок.

В настоящее время, прибыль на автомобильном транспорте не есть объективный фактор оценки деятельности автотранспортного предприятия, эффективности использования различных типов подвижного состава. Прибыль зависит не только от технико-эксплуатационных и экономических показателей работы автотранспортного предприятия, но и от тарифов за перевозку грузов. Тарифы, на основании которых складываются доходы предприятия, не совершенны и могут поставить некоторые предприятия в более выгодные условия, чем другие.

Тарифы на грузовые перевозки автомобильным транспортом отражают не конкретную стоимость перевозок по конкретному типу автомобилей и определенным грузам, а среднюю стоимость для средних условий эксплуатации подвижного состава. Особенность автомобильного транспорта состоит в том, что производственный процесс в этой отрасли складывается из работы подвижного состава на линии и технического обслуживания транспортных средств.

В настоящее время сложилось положение, что на автомобильном транспорте эффективность общественного производства, прежде всего, определяется эффективностью использования подвижного состава, от которого зависит производительность труда, себестоимость перевозок, размер прибыли и уровень рентабельности работы предприятия.

Понятие эффективность перевозочного процесса и эффективности использования подвижного состава отождествлены. В зависимости от степени обобщения и полноты оценки эффективности показатели делятся на обобщающие и частные:

- обобщающие показатели (затраты на 1 руб. продукции и процент их снижения; относительная экономия затрат на производство продукции; доход и его прирост в сравнении с базисным уровнем, всего и в том числе за счет экономии материальных и прочих затрат);

- частные показатели эффективности материальных затрат и затрат энергоресурсов на производство продукции (материальные затраты и затраты 15 энергоресурсов на 1 руб. продукции и процент их снижения; относительная экономия материальных затрат и энергозатрат на производство продукции в стоимостном выражении);

- частные показатели эффективности использования расходов на оплату труда (затраты на оплату труда, включая отчисления на социальные нужды, на 1 руб. продукции и процент их снижения; относительная экономия затрат на оплату труда, включая отчисления на социальные нужды);

- частные показатели эффективности использования амортизации (затраты на амортизацию на 1 руб. продукции и процент их снижения; относительная экономия амортизации);

- частные показатели эффективности использования прочих расходов (затраты прочих расходов на 1 руб. продукции и процент их снижения; относительная экономия прочих денежных расходов на производство продукции).

Эффективность грузовых перевозок автомобильным транспортом

складывается из организации перевозочного процесса и технико-эксплуатационных показателей подвижного состава. Техничко-эксплуатационные показатели, характеризующие интенсивность использования подвижного состава, можно разделить на четыре группы [36]:

- использование подвижного состава во времени (дни, автомобиле-дни эксплуатации, коэффициент выпуска подвижного состава, время на маршруте и в наряде, время простоя под погрузкой-разгрузкой или остановочных пунктах и коэффициент использования рабочего времени);

- использование скоростных свойств подвижного состава (техническая и эксплуатационная скорости);

- использование пробега подвижного состава (коэффициент использования пробега за различные периоды времени работы на линии);

- использование грузоподъемности подвижного состава (статические и динамические коэффициенты использования грузоподъемности).

Техничко-эксплуатационные показатели работы транспорта подразделяются на:

- единичные (коэффициент использования парка, скорость движения, коэффициент использования пробега, коэффициенты использования вместимости подвижного состава);

- комплексные (время цикла процесса перемещения, скорость доставки грузов или пассажиров, производительный пробег и производительность за анализируемый период времени).

Коэффициент использования парка показывает долю рабочего времени парка подвижного состава от всего календарного времени и определяется отношением суммарного времени нахождения транспортных средств в работе к суммарному времени нахождения их на балансе предприятия.

Скорость движения характеризуется отношением пройденного пути к затраченному времени без учета простоев под коммерческими и техническими операциями (техническая скорость) или с учетом этих простоев (эксплуатационная или коммерческая скорость).

Коэффициент использования пробега определяется отношением производительного пробега транспорта (с грузом, пассажирами) к общему пробегу за тот же период времени.

Степень использования грузоподъемности характеризуется статическим и динамическим коэффициентами. Статический коэффициент использования определяется отношением физически выполненного объема перевозок за данное число операций транспортирования к возможному за то же число операций при полной загрузке подвижного состава; динамический коэффициент использования – отношением фактически выполненной транспортной работы за данный производительный пробег к возможной за этот же пробег при полной загрузке подвижного состава. [23]

Время цикла процесса перемещения включает производительный пробег, простои под коммерческими и грузовыми операциями, непроизводительный пробег по подаче подвижного состава под очередную загрузку; определяется расстоянием транспортирования, длиной непроизводительного пробега, технической скоростью движения и простоями в погрузочно-разгрузочных пунктах и в пути движения, а ускорение цикла перемещения за счет повышения скорости транспортирования и сокращения простоев является одной из важных задач на транспорте.

Скорость доставки определяется отношением расстояния транспортирования к затраченному на это времени, которое состоит из времени движения и простоев в пути подвижного состава как под коммерческими, техническими операциями, так и во время отдыха водителей. Производительный пробег указывают на интенсивность эксплуатации подвижного состава транспорта; определяются пробегом, объемом перевозок и транспортной работой, выполненными за конкретный период времени парком или единицей подвижного состава.

Производительность подвижного состава может быть выражена в пересчете на 1 тонну грузоподъемности.

Успешная работа автомобилей и высокие технико-экономические

показатели зависят от правильного использования автотранспорта при перевозке грузов, ритмичности его работы, своевременного заключения договоров с клиентами, определения объема грузов на каждом грузообразующем пункте, от организации маршрутов и движения по ним автомобилей.

Для успешной работы автопарка также необходимым является своевременное снабжение топливом, запасными частями, электроэнергией. Несвоевременное снабжение предприятия предметами труда может привести к нарушению графиков выполнения технического обслуживания и ремонта подвижного состава.

Основными технико-экономическими показателями работы транспорта являются себестоимость перевозок и производительность труда. [39]

Производительность труда определяется в натуральном или денежном выражении и представляет собой отношение выполненной транспортной продукции (ткм или руб.) к трудовым затратам.

За календарный период (например, за год) она определяется как отношение объема транспортной продукции к численности работников. Производительность подвижного состава формируется под влиянием нескольких технико-эксплуатационных показателей, характеризующих отдельные стороны работы автомобильного транспорта. Каждый из показателей, в свою очередь, находится под влиянием разнообразных факторов, включая организационно-экономические и материально-технические, воздействуя на которые можно изменить значения показателей, а значит и значение производительности автомобильного парка.

Таким образом, необходимость и направление воздействия можно установить на основе анализа уровня показателей использования автомобильного парка. Всякие упущения и недостатки в работе транспорта являются отражением недостатков в применяемых методах управления им. Необходимым условием эффективного функционирования автомобильного транспорта в рыночных условиях является высокая конкурентоспособность

услуг, представляемых потребителям.

Снижение себестоимости и повышение качества перевозок конкретных грузов и пассажиров – важнейшие направления повышения эффективности функционирования предприятия. Снижение себестоимости перевозок может быть достигнуто за счет экономии топлива, запасных частей, шин, а также за счет повышения эффективности функционирования автомобильного транспорта в регионе. Повышение качества перевозок грузов предполагает выполнение доставки точно в установленные сроки при высокой сохранности количества и качества перевозимых грузов.

Одним из важнейших экономических показателей, характеризующих эффективность функционирования автомобильного транспорта, является рентабельность. Показатели рентабельности рассчитываются отношением эффекта (прибыли) к наличным или используемым ресурсам (капитал, затраты и пр.).

Различают рентабельность [45]:

- продаж (деление прибыли на полученную выручку);
- производства (отношение прибыли к затратам на производство);
- инвестиций (деление прибыли на сумму инвестиций);
- капитала (отношение прибыли к стоимости капитала). Показатель рентабельности является сложным, учитывающим действие многих факторов. Чем более емким становится показатель, тем сложнее анализ.

Для развернутого анализа уровня рентабельности с указанием степени и направления влияния каждого фактора разрабатываются обоснованные нормативы рентабельности, планирование и контроль ее уровня, т.е.:

- влияние на общую рентабельность фондоотдачи и ускорение оборачиваемости оборотных средств;
- влияние объема выполненной работы, себестоимости перевозок и средней доходной ставки применительно к грузовым перевозкам.

Результаты анализа рентабельности должны быть направлены на повышение эффективности функционирования автомобильного транспорта по

времени и производительности. Снижение себестоимости перевозок, улучшение производительности труда являются резервами роста рентабельности. Кроме того, это ликвидация сверхнормативных запасов материальных ценностей, реализация лишних основных производственных фондов, сокращение и устранение не планируемых расходов и потерь.

2 Анализ финансовой деятельности АО «Красноярскнефтепродукт»

2.1 Производственная и экономическая характеристика предприятия АО «Красноярскнефтепродукт»

2.2 Оценка финансового состояния АО «Красноярскнефтепродукт»

2.3 Оценка себестоимости перевозок нефтепродуктов

3 Разработка мероприятий по снижению логистических затрат

3.1 Мероприятия по снижению логистических затрат

3.2 Расчет размера инвестиционных средств

3.2 Экономическая эффективность замены подвижного состава в АО «Красноярскнефтепродукт»

Заключение

В ходе работы над дипломным проектом были проведены анализ методов снижения затрат на грузоперевозки с помощью замены подвижного состава.

Прибыль предприятия увеличилась на 646 тыс. руб., но осталась отрицательна, это связано с тем, что полная себестоимость превышает выручку от реализации товаров. На предприятии прослеживается динамика уменьшения оборотных активов и увеличения кредиторской задолженности, это негативно сказывается на финансовом состоянии, ликвидности и финансовой устойчивости, так как предприятие из-за непропорционального роста внеоборотных и оборотных активов не успевает покрывать свои кредиторские обязательства.

АО «Красноярскнефтепродукт» является крупной товаропроводящей сетью нефтебаз и АЗС в Красноярском крае. Основным видом деятельности предприятия является реализация нефтепродуктов оптом с нефтебаз и в розницу через сеть автозаправочных станций. В период 2015-2017гг. выручка предприятия выросла на 6%, рост связан с увеличением объема реализации через сеть АЗС. В 2017 году розничная реализация составила 81% от всего объема реализации предприятия.

Анализ показателей рентабельности отразил стабильный рост в 2016-2018гг.

Особое внимание в дипломном проекте было уделено вопросам снижения затрат при эксплуатации подвижного состава, для вычисления необходимого количества подвижного состава для замены автомобилей, расчету калькуляции себестоимости перевозки грузов, расчету экономической эффективности, а также разработке вариантов инвестиционного плана по приобретению новой техники.

В ходе мероприятий были достигнуты следующие результаты:

- разработана производственная программа по эксплуатации подвижного состава, которая позволит производить расчеты технико-эксплуатационных показателей на будущие периоды;

- на 2020 г. запланирован рост грузооборота и объема перевозок, рассчитана потребность заменяемого подвижного состава предприятия:

Маз 10тонн – 12 ед.;

Маз 15тонн – 420-000 – 8 ед.;

Маз 20 тонн – 371 – 6 ед.

- разработан инвестиционный план приобретения подвижного состава, из трех вариантов возможного инвестирования, выбран лизинговый договор.

План рассчитан на 5 лет, ежемесячный платеж составляет для автомобиля:

- Маз 10тонн – 278,91тыс. руб.;

- Маз 15тонн – 420-000 – 256,19 тыс. руб.;

- Маз 20тонн – 371 – 246,16 тыс. руб.

- расчет себестоимости перевозок грузов показал, на сколько произойдет удорожание себестоимости по трем вариантам подвижного состава, сравнивая полученные показатели с имеющимися, наибольшее удорожание произойдет при замене на машины грузоподъемностью 10 тонн, которая имеет значение равное 2,11%.

Таким образом, цель дипломного проекта по разработке плана технического перевооружения и получения наименьших затрат при этом на примере АО «Красноярскнефтепродукт» достигнута.

Список использованных источников

- 1 Абрютин М.С. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия: учебник / М.С. Абрютин. - 2-е изд., испр. - Москва : Дело и Сервис, 2014. - 256 с.
- 2 Анализ хозяйственной деятельности предприятия: учебник / Г.В. Савицкая. 4-е издание, перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2015. -512с.
- 3 Ананькина Е.А. Управление затратами: учебник / Е.А. Ананькина. – 2-е изд., - М.: ПРИОР, 2017. – 264 с.
- 4 Антипов Д. С. Диагностика результативности организационных изменений на грузовых автотранспортных предприятиях: монография / Д. С. Антипов, Н. А. Логинова. – Москва : ИНФРА-М, 2016. – 133с.
- 5 Ахмедов А.Э. Совершенствование системы учета затрат на производство продукции / Шаталов М.А. // Территория науки. - 2015. - N 1. - С. 127 - 132.
- 6 Бабаев Ю. А. Учет затрат на производство и калькулирование себестоимости продукции (работ, услуг): учеб.-практ. пособие. – 3-е изд., испр. и доп. – Москва : Вузовский Учебник : ИНФРА-М, 2015. – 188 с.
- 7 Баскакова О.В. Экономика предприятия (организации): учебник / О. В. Баскакова, Л. Ф. Сейко. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и Ко», 2014. – 372 с.
- 8 Бендигов М.А. Экономическая безопасность промышленного предприятия в условиях кризисного развития // Менеджмент в России и за рубежом. – 2015. - № 15. - С. 45
- 9 Борисов А. Н. Анализ финансовой отчетности компании: учебное пособие / Под ред. Борисов А.Н. – М.: Центр бизнес-образования и консалтинга, 2016. – 52с.
- 10 Бубнова О.Ю. Правовое регулирование калькуляции затрат и формирования финансовых результатов по законодательству Российской Федерации // Актуальные проблемы российского права. - 2016. - N 8. - С.

68 - 75.

- 11 Будрина Е. В. Экономика и организация автотранспортного предприятия : учебник / Е. В. Будрина – Москва : Юрайт, 2016. – 270 с.
- 12 Бухгалтерский учет : учебник / Г. И. Алексеева, С. Р. Богомолец, И. В. Сафонова ; под ред. С. Р. Богомолец. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Московский финансово-промышленный университет «Синергия», 2014. – 720 с.
- 13 Бухгалтерский финансовый учёт : учебное пособие / А. В. Зонова, И. Н. Бачуринская, С.П. Горячих.// - СПб.: Питер, 2015. - 480 с.
- 14 Бычков В.П. Экономика автотранспортного предприятия : учебник / В.П. Бычков. – М. : ИНФРА-М, 2016. – 384 с.
- 15 Варнякова И. Ю. Корпоративный контроль и его роль в финансовом управлении затратами / И. Ю. Варнякова // Инновационное развитие экономики. – 2016. – № 4 (28). – С. 81-83.
- 16 Витвицкий Е. Е., Трофимова Л. С. Подход к определению текущей деятельности автотранспортного предприятия с учётом практики функционирования подвижного состава //Вестник Оренбургского государственного университета. – 2014. – №. 10 (171)
- 17 Войтоловский Н. В. Экономический анализ. Основы теории. Комплексный анализ хозяйственной деятельности организации: учебник для бакалавров / под ред. Н. В. Войтоловского, А. П. Калининой, И. И. Мазуровой.- 4-е изд., перераб. и доп. — М: Юрайт, 2016. — 548 с.
- 18 Волков О. И. Экономика предприятия: учебник / О.И. Волков. - Москва: ИНФРА-М, 2017. - 280 с.
- 19 Врублевский Н. Д. Управленческий учет издержек производства в промышленных отраслях.– М.: Редакция журнала «Бухгалтерский учет», 2011.– 154 с.
- 20 Гарифуллин К.М. Теоретические основы учета себестоимости продукции / Мусаллямова М.Ф. // Социально-экономические явления и процессы. - 2014. - N 1. - С. 57 - 62.

- 21 Глухова И. М. Этапы управления затратами на предприятии / И. М. Глухова, О. Н. Кушнерова // Ученые заметки Тихоокеанского государственного университета. – 2016. – № 2. – С. 47-51.
- 22 Гиляровская Л.Т. Экономический анализ: Учебник для вузов//Гиляровская Л.Т..- Москва: ЮНИТИ-ДАТА, 2014.-615 с.
- 23 Головецкий Н. Я. Оценка методик, применяемых для анализа кредитоспособности предприятий нефтегазового сектора / Н. Я. Головецкий Ш. Э. Хамидуллин // Наукоедение. – 2016. – №3. – 13 с.
- 24 Голубкова Л. Г. Комплексный экономический анализ затрат [Электронный ресурс] / Л.Г. Голубкова // РГБ. – 2014. №2 С. 77 - Режим доступа: <http://dlib.rsl.ru/01004249689>
- 25 Гончарова Э.А. Управление затратами и результатами деятельности предприятия : учеб. пособие/ Э.А. Гончарова. – М. : СПГУЭиФ, 2016. – 83с.
- 26 Грибов В.Д. Экономика организации (предприятия): учеб.пособие / В.Д. Грибов, В.П. Грузинов, В.А. Кузьменко. –Москва: КНОРУС, 2015 – 407 с.
- 27 Григорьян Т.А., Карамышева И.И., Планирование на автотранспортном предприятии: Учебное пособие. – Тюмень: Изд-во ТюмГНГУ, 2016.– 138с.
- 28 Григоренко, И.А. Управленческий анализ затрат на предприятиях по оказанию транспортных услуг / И. А. Григоренко // Управленческий учет. – 2014. – № 2. – С. 41-51.
- 29 Гусева И.Б. Управление целевыми затратами: учебник / И.Б. Гусева. – 2-е изд., - Москва: Новое знание. 2014. – 235 с.
- 30 Дегальцева Ж.В. Сравнительная характеристика различных методов учета затрат и калькулирования себестоимости// Научный журнал КубГАУ – Scientific Journal of KubSAU.- 2014. - №104 - С.1010-1020.
- 31 Джон К.Ш. Стратегическое управление затратами: учебник / К.Ш. Джон. - СПб.: ЗАО Бизнес Микро, 2014. - 288 с.
- 32 Докучаев Е.С. Анализ и управление финансовым состоянием

- предприятия: учебник / Е.С. Докучаев. – 2-е изд., - Москва: Новое знание, 2016. – 178 с.
- 33 Дроздов Т. Г. Управление затратами на предприятии : учебник / Дроздова Т. Г., Лебедев В. Г., Кустарев В. П. – Санкт-Петербург : Питер, 2016. – 592с.
- 34 Дубинина Н. А., Карлина Е. П., Усков В. В. Подходы к выявлению и оценке внутрипроизводственных резервов на предприятии // Актуальные проблемы экономики и права. - 2018. - №4 (20) - С.137-142.
- 35 Дунаев В. Ф., Экономика предприятий нефтяной и газовой промышленности: учебник для студентов, изучающих экономику нефтегазовой отрасли / В. Ф. Дунаев [и др.]; Рос. гос. ун-т нефти и газа им. И.М. Губкина, 2015. – 352с.
- 36 Дырдонова, А.Н. Управление затратами: учебное пособие/ А. Н. Дырдонова. – Нижнекамск, 2018. – 112с.
- 37 Ендовицкий Д.А. Финансовый анализ : учебник / Д.А. Ендовицкий, Н.П. Любушин, Н.Э. Бабичева. – 3-е изд., перераб. – М.: КНОРУС, 2016. – 300с.
- 38 Жилкина А.Н. Управление финансами. Финансовый анализ предприятия : учебник /А. Н. Жилкина. – М.: Инфра-М, 2018. – 336 с.
- 39 Забродин И. П. Обоснование направлений развития учета затрат и калькулирования себестоимости в теплоэнергетике [Электронный ресурс] / И. П. Забродин // Вестник ВГУ: научный журнал. – 2016. – Режим доступа:
http://www.vestnik.vsu.ru/program/view/view.asp?sec=econ&year=2016&num=01&f_name=2016-01-20
- 40 Забродина Л. А. Управление затратами [Электронный ресурс] / Л.А. Забродина // РГБ. – 2014. - №8 - С. 111 – Режим доступа:
<http://dlib.rsl.ru/01004078014>
- 41 Зайнуллин С. Б. Совершенствование управления активами в нефтегазовом секторе / С. Б. Зайнуллин, О. О. Ткачук // Науковедение :

- интернет-журнал. – 2017. – Том 9, №1. – 13 с.
- 42 Зайцев Н.Л. Экономика промышленного предприятия: учебник / Н.Л. Зайцев. - Москва: ИНФРА-М, 2017. – 335 с.
- 43 Замбржицкая Е. С. Взаимосвязь методов и способов калькулирования себестоимости продукции (работ, услуг): российский и зарубежный опыт / Е. С. Замбржицкая, Е. Ю. Щепотьева, В. П. Точилкина // Экономика и политика. – 2016. – № 2 (5). – С. 44-48.
- 44 Занора В. А. Управление затратами предприятия: организационные аспекты планирования // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. 2018. - №12 - С.166-174.
- 45 Захаров Н. С., Ракитин В. А. Методика формирования парка грузовых автомобилей автотранспортного предприятия в зависимости от назначения и 58 технико-эксплуатационных показателей транспортных средств //Инженерный вестник Дона. – 2015. – Т. 37. – №. 3
- 46 Захаров Н. С., Ракитин В. А., Ракитин А. Н. Программная реализация методики формирования парка грузовых автомобилей по критерию себестоимости перевозки груза //Научное обозрение. – 2016. – №. 22. – С. 106- 110
- 47 Захаров Е. А. Ресурсосбережение на предприятиях автомобильного транспорта: учеб. пособ. / Е. А. Захаров, С. Н. Шумский. – Волгоград: ИУНЛ ВолгГТУ, 2013. – 72 с.
- 48 Злотникова Л. Г. Финансовый менеджмент в нефтегазовых отраслях: Учебник / Л. Г. Злотникова, Л. В. Колядов, П. Ф. Тарасенко ; Рос. гос. ун-т нефти и газа им. И.М. Губкина, 2016 – 353с.
- 49 Зотов В.П, Коньшина О. А., Неустроева Е. В., Черниченко С. Г. Бюджетирование как механизм управления затратами на предприятиях АПК // Техника и технология пищевых производств. - 2016. - №1 - С.120-125.
- 50 Ибрагимова Г. М. Система управления затратами в России в современных условиях / Г. М. Ибрагимова, А.М. Акчурина // Современные проблемы

- науки и образования. – 2015. – № 6. – С. 1-7.
- 51 Ибрагимова Х. М. Организационно- экономические основы управления затратами [Электронный ресурс] / Х.М. Ибрагимова // РГБ. – 2015. - №6 - С. 99 – Режим доступа: <http://dlib.rsl.ru/01002745276>
- 52 Ивашкевич В.Б. Бухгалтерский управленческий учет: учебник. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Магистр, ИНФРА-М, 2015. 448 с.
- 53 Илюхина, Н. А. Методика управленческого учета затрат и калькулирования себестоимости продукции [Электронный ресурс] / Н. А. Илюхина // Интернет-журнал Науковедение. – 2016. – Т. 7, № 2. – С. 32-45
- 54 Ишкина Е. Г. Снижение затрат на эксплуатацию путем его оптимизации / Е. Г. Ишкина, А. В. Трофимов // Транспортные и транспортнотехнологические системы материалы. – 2015. – № 1 (20). – С. 68-72.
- 55 Карпова Т.П. Управленческий учет: учебник / Т.П. Карпова. - 2-е изд. - Москва: ЮНИТИ, 2014. - 351 с.
- 56 Кириллова Л.Н. Мониторинг издержек как инструмент антикризисного управления // Экономический журнал. 2017. - №25 - С.80-88.
- 57 Ковалев В. А. Организация грузовых автомобильных перевозок. Курсовое проектирование [Электронный ресурс]: учеб.пособие / В. А. Ковалев, А. И. Фадеев. – 2-е изд., перераб. и доп. – Красноярск : Сиб. федер. ун-т, 2014. – 188 с.
- 58 Козырева Т.В. Учёт затрат: учебник / Т.В. Козырева. – Москва: Новое знание, 2017. – 250 с
- 59 Колесов В.Ю. Методические подходы к определению переменных и постоянных затрат: учебник / В.Ю. Колесов. – Москва: ОмегаЛ, 2018. – 94 с
- 60 Коломеец Е. А. Оценка эффективности системы управления затратами / Е. А. Коломеец // Наука и производство Урала. – 2016. – № 11. – С.165-169.

- 61 Конакова Л.В. Анализ и расчет иммобилизации собственных средств / Л. В. Конакова // Вестник МГТУ. – 2019. – №1. – С.59-62.
- 62 Кондратова И.Г. Основы управленческого учета: учебник / И.Г. Кондратова. - Москва: Финансы и статистика, 2013. - 160 с
- 63 Косыке М.С. Затраты в российском бухгалтерском учете: экономическая сущность и нормативное закрепление / Мишучкова Ю.Г. // Международный бухгалтерский учет. 2015. - N 32. - С. 51 - 63.
- 64 Котенева, Е.Н. Управление затратами предприятия: Учебник / Е.Н. Котенева, Г.К. Краснослободцева. – М.; Изд-во Инфра-М., 2015. – 248 с.
- 65 Кошкарова А. А. Основные принципы учета затрат и калькулирования себестоимости электроэнергии на ТЭС / Амиров А. Ж., Попов С. Н. // Молодой ученый. - 2016. - №9. - С. 601-604.
- 66 Кравченко И.Н. Методика обоснования структурных элементов обслуживания мобильного парка машин [Электронный ресурс]/ И.Н. Кравченко, А.В. Мясников, Р.Р. Шайбаков// Исследования. – 2014. – Режим доступа: www.sdmpress.ru
- 67 Крамаренко Г.В., Барашков И.В. Техническое обслуживание автомобилей. М.: Транспорт, 2014. – 386 с.
- 68 Крипак И.С. Методы управления затратами // БИ. - 2017. - №1 - С.232-234.
- 69 Кудряшов Р.Р. Экономическая эффективность автотранспортного хозяйства / Р. Кудряшов // Справочник экономиста, – 2014. – № 3. – С.72 – 76.
- 70 Кузьмина М. С. Управление затратами предприятия (организации): учеб. пособие / М.С. Кузьмина, Б.Ж. Акимова. – М.: КноРус, 2016. – 320 с.
- 71 Куликова, А.Н. Управленческий учет: конспект лекций /А.Н. Куликова. – СПб, 2014. – 179 с.
- 72 Кульбицкая Н. С. Как коллеги снижают расходы на банк, аренду, ГСМ и склад / Н.С. Кульбицкая // Учет. Налоги. Право. – 2018. – № 9. – С. 14.
- 73 Матвеев В.А. Содержание и классификация резервов эффективности

- управления промышленным предприятием // Вестник ТГУ. - 2018. - №9 - С.33-37.
- 74 Мишин Ю.А. Управление затратами и результатами производственной деятельности: учебник / Ю.А. Мишин. – Москва: Дело и сервис, 2014. – 176 с
- 75 Морозова Н.С. Анализ себестоимости продукции / Меркулова Е.Ю // Социальноэкономические явления и процессы. - 2016 - №8. - С.66-71.
- 76 Нунян О.А., Толстолесова Л.А. Методы учета и управления затратами предприятия // Экономика и современный менеджмент: теория и практика. 2016. - №32 - С.32-41.
- 77 Лебедев В.Г. Управление затратами на предприятии: учебник / В.Г Лебедев. – Москва: ФБК-пресс, 2014. – 334 с.
- 78 Любушин Н.П. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия: / Н.П.Любушин, В.Б. Лещева, В.Г.Дьякова. –М.: ЮНИТИ, 2014. – 471с
- 79 Лясковская М.Н., Марковская Э.В., Автоматизация бизнес-процессов АО «КНП» как технология совершенствования системы сбыта/ Вестник факультета управления СПбГЭУ. - 2017. - № 1-2. - 190-195 с.
- 80 Мазаева П. С. Организация системы управления затратами / П. С. Мазаева, Е. А. Боргардт // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. Серия: Экономика и управление. – 2016. – № 1 (20). – С. 57-60.
- 81 Мельников В. А. Технология формирования себестоимости производимой продукции и анализ стратегических вариантов развития 30 производства / В. А. Мельников // Международный научно-исследовательский журнал. – 2016. – № 2-3 (33). – С. 48-57.
- 82 Миловидов К. Н. Нефтегазовое производство: экономика и управление [Текст] : учеб. пособие / К. Н. Миловидов, Е. В. Зеленовская. - М. : РГУ нефти и газа им. И. М. Губкина, 2015. - 429 с.
- 83 Мухин А. Н. Управление затратами на предприятиях [Электронный

- ресурс] / Н.А. Мухин // РГБ. – 2015. - №11 - С. 93 - Режим доступа:
<http://dlib.rsl.ru/01004080697>
- 84 Мясников А. В. Оптимизация периодичности и объема поставок горючего на пункт заправки специализированных машин/ А. В. Мясников, И. Н. Кравченко, Р. Р. Шайбаков // Современные проблемы науки и образования. – 2014. – №1. – С.120-128.
- 85 Палий В. Ф. Управленческий учет: учебник / В.Ф. Палий. – 3-е изд., -М.: Графа, 2014. – 137 с.
- 86 Пантелеев А. С. Автотранспорт на предприятии. Учет и налогообложение : учеб. пособие / А. С. Пантелеев, А. Л. Звездин. – Москва : Омега-Л, 2018. – 144с.
- 87 Платонова Н.В. Контроль затрат: учебник / Н.В. Платонова. – Москва: Расчет, 2016. – 171 с.
- 88 Плотникова Т. В. Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте : учебник. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2014. – 144 с.
- 89 Попова Л.В. Основные концепции управленческого анализа затрат на промышленном предприятии: учебник / Л.В. Попова. – Москва: Омега-Л, 2016. – 137 с
- 90 Пястолов С.М. Анализ финансово-хозяйственной деятельности : учебник / С.М. Пястолов.– М .; Изд-во Академия, 2015. – 384 с.
- 91 Путятина Л.М., Джамай Е.В., Тарасова Т.В. Структура и содержание управленческого анализа на предприятии в современных условиях // Вест- ник МГОУ. Серия: Экономика. – 2014. – № 4. – С. 136-139
- 92 Раицкий К.А. Экономика предприятия: учебник / К.А. Раицкий. - 3-е изд., - Москва: Информ, 2013. - 1012 с.
- 93 Рахмангулов А. Н., Корнилов С. Н., Кольга А. Д. Обеспечение своевременности грузовых перевозок в транспортно-технологических системах //Вестник Магнитогорского государственного технического университета им. ГИ Носова. – 2014. – №. 1 (45)

- 94 Руднев М. Ю. Управление затратами на предприятиях АПК: краткий курс лекций для бакалавров / М.Ю. Руднев. – Саратов : ФГБОУ ВО Саратовский ГАУ, 2016. – 36 с.
- 95 Рогова Е. М. Финансовый менеджмент : учебник / Е. М. Рогова, Е. А. Ткаченко. – Москва : Юрайт, 2019. – 544с.
- 96 Ростов А.П. Экономика предприятия и отрасли промышленности. Серия «Учебники, учебные пособия». 4-е изд, перераб. И доп. – Ростов А.П. и др.: «Феникс», 2013 – 544 с.
- 97 Рябова М. А. Анализ финансовой отчетности: учебно-практическое пособие / М. А. Рябова. – Ульяновск : УлГТУ, 2018. – 237 с.
- 98 Савицкая Г. В. Экономический анализ: учебник / Г.В. Савицкая. - 14-е изд., перераб. и доп. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2015. – 649 с.
- 99 Савицкая, Г.В. Анализ хозяйственной деятельности : учеб. пособие / Г.В. Савицкая. – 6-е изд., испр. и доп. – М. : ИНФРА-М, 2016. – 284 с.
- 100 Саматова Т. Б. Анализ финансово-хозяйственной деятельности на предприятиях нефтяной и газовой промышленности : учеб. пособие / Т. Б. Саматова. –Ухта : УГТУ, 2016. – 332с.
- 101 Свидло А. И. Последовательность этапов управления затратами предприятия в нестабильных рыночных условиях / А. И. Свидло // Современные технологии управления. – 2016. – № 6 (54). – С. 55-60.
- 102 Селезнева, Н. Н. Финансовый анализ. Управление финансами : учебник / Н. Н. Селезнева, А. Ф. Ионова. – Москва : Юнити-Дана, 2017. – 583 с.
- 103 Сергеев И. В. Экономика предприятия : учебное пособие для экономических специальностей вузов / И. В. Сергеев. - 2-е изд., перераб. и доп. – Москва : Финансы и статистика, 2018. – 304 с.
- 104 Серебренников Г.Г. Управление затратами на предприятии: учебник / Г.Г. Серебренников. – Москва: Новое знание, 2014. – 80 с.
- 105 Сорвина О. В. Управление производственными затратами предприятия на основе использования позаказного метода // Известия

- ТулГУ. Экономические и юридические науки. 2016. - №1-1 - С.135-139.
- 106 Сорвина О. В. Управление производственными затратами в результате совершенствования материального снабжения предприятия // Известия ТулГУ. Экономические и юридические науки. 2018. - №2-1 - С.291-306.
- 107 Сорвина О. В. Разработка управленческих решений на основе использования методов учета полных и переменных затрат // Известия ТулГУ. Экономические и юридические науки. - 2016. - №1-1 - С.139-144
- 108 Сорвина О.В. Стратегическое управление производственными затратами на основе совершенствования процесса обеспечения предприятия материальными ресурсами // Известия ТулГУ. Экономические и юридические науки. - 2014. - №4-1 - С.354-363.
- 109 Сорвина О.В. Определение особенностей взаимодействия стратегических и тактических решений за тенденциями изменения уровней производственных затрат на промышленном предприятии // Известия ТулГУ. Экономические и юридические науки. - 2015. - №1-1 - С.70-75
- 110 Сорвина О.В. Использование методов стратегического анализа производственных затрат предприятия // Известия ТулГУ. Экономические и юридические науки. - 2015. - №1-1 - С.62-69.
- 111 Стринковская А.С. Цены и ценообразование на транспорте: учебное пособие/ А.С. Стринковская. – Омск : СибАДИ, 2019. – 199с.
- 112 Сысо Т.Н. Оптимизация управления затратами предприятия/ Т.Н. Сысо // Вестник ОмГУ. – 2017. – №4. – С.135-143.
- 113 Титов А. В. Методы управления затратами [Электронный ресурс] / А.В. Титов // РГБ. – 2014. - №4 - С. 14 – Режим доступа: <http://dlib.rsl.ru/01003315712>
- 114 Толкачева Л. В. Организационно- экономические методы управления затратами [Электронный ресурс] / Л.В. Толкачева // РГБ. – 2014. №7 С. 84 – Режим доступа: <http://dlib.rsl.ru/01003300738>


- 115 Толпегина О. А. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности : учебник / О. А. Толпегина, Н. А. Толпегина. – Москва : Юрайт, 2014. – 672 с.
- 116 Трубочкина, М. И. Управление затратами предприятия : учебное пособие / М.И. Трубочкина. - 2-е изд., испр. и доп. – М.: НИЦ Инфра-М, 2014. – 319 с.
- 117 Уткин Э.А. Финансовый менеджмент: учебник / Э.А. Уткин. - Москва: Зерцало, 2014. - 272 с.
- 118 Файдушенко, В. А. Финансовый анализ: теория и практика : учебное пособие / В. А. Файдушенко – Хабаровск: Изд-во Хабар.гос. тех. ун-та, 2014 – 190 с.
- 119 Фролов Е. В. Проблемы управления процессами энергосбережения на предприятии // Вестник ВУиТ. 2016. - №23 - С.86-89.
- 120 Хегай, Ю. А. Экономика предприятий автомобильного транспорта : учебное пособие / Ю.А. Хегай, В.В. Девинаова, К.А. Мухина – Красноярск: Сиб. федер. ун-т, 2013 – 229 с.
- 121 Хегай, Ю. А. Управление затратами : учеб. пособие / Ю. А. Хегай, З. А. Васильева. – Красноярск : Сиб. федер. ун-т, 2016. – 230 с.
- 122 Хлыстова О. В. Финансовый менеджмент : учебное пособие / О. В. Хлыстова, Е. В. Неяскина. – Москва : Проспект, 2017. – 368 с.
- 123 Чалдаева Л.А. Экономика организации: Учебник и практикум для СПО / Л.А. Чалдаева. -Люберцы: Юрайт, 2016. - 435 с.
- 124 Чернов, В. Э. Анализ финансового состояния предприятия: уч. пособие – 2-е изд.-СПбГТУРП / В. Э. Чернов, Т. В. Шмулевич. – СПб., 2011. – 95 с.
- 125 Черкасов М.Н., Шаренков С.Б. Управление затратами на реализацию САПР // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. - 2014. - №2-1 - С.228-2
- 126 Шеремет, А. Д. Комплексный анализ хозяйственной деятельности: учебное пособие для студентов, обучающихся по специальности

«Бухгалтерский учет, анализ и аудит» / А. Д. Шеремет. – М. : ИНФРА-М,
2015. – 255

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Институт управления бизнес-процессами и экономики
Кафедра «Экономика и организация предприятий энергетического
и транспортного комплексов»

УТВЕРЖДАЮ

Заведующий кафедрой

 Е. В. Кашина
« ___ » _____ 2019 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

38.03.01.03.09 «Экономика предприятий и организаций
(нефтяная и газовая промышленность)»

**Снижение затрат на перевозку грузов
(на примере АО «Красноярскнефтепродукт»)**

Пояснительная записка

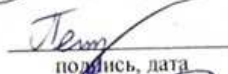
Руководитель


подпись, дата

Профессор, д-р экон. наук

Е.В. Кашина

Выпускник


подпись, дата

А.С. Петухов

Нормоконтролер


подпись, дата

К. А. Мухина

Красноярск 2019