

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

« » июня 2016 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

38.03.01.05.09 «Экономика предприятий и организаций

(автомобильный транспорт)»

Оптимизация затрат себестоимости перевозок (на примере МП «КПАТП №7»)

Руководитель

доцент, канд. техн. наук

Ю.А. Хегай

Выпускник

М.В. Волосович

Красноярск 2016

Продолжение титульного листа БР по теме «Оптимизация затрат себестоимости перевозок (на примере МП «КПАТП №7»)

Консультанты по
разделам:

Теоретические основы оптимизации затрат на предприятии	Ю. А. Хегай
Анализ себестоимости перевозок МП «КПАТП №7»	Ю. А. Хегай
Пути снижения себестоимости пассажирских перевозок	Ю. А. Хегай

Нормоконтролер Ю. А. Хегай

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Кафедра «Экономика и организация предприятий энергетического и
транспортного комплексов»

УТВЕРЖДАЮ

Заведующий кафедрой

_____ Е. В. Кашина

«__»_____ 2016 г.

ЗАДАНИЕ
НА ВЫПУСКНУЮ КВАЛИФИКАЦИОННУЮ РАБОТУ
в форме бакалаврской работы

Студенту Волосович Марине Вячеславовне

Группа УБ 12-05 Направление (специальность) 38.03.01.05.09

«Экономика предприятий и организаций» (автомобильный транспорт)

Тема выпускной квалификационной работы «Оптимизация затрат себестоимости перевозок (на примере МП «КПАТП №7»)»

Утверждена приказом по университету № 4111/с от 25.03.2016 г.

Руководитель ВКР Ю. А. Хегай, канд. тех. наук, доцент кафедры ЭОПЭТК

Исходные данные для ВКР:

- экономическая документация предприятия;
- технико-эксплуатационные показатели работы предприятия;
- устав предприятия;
- законодательные и нормативные акты РФ в сфере автомобильного транспорта;
- литературные источники и периодическая печать.

Перечень разделов ВКР:

- теоретические основы оптимизации затрат на предприятии;
- анализ себестоимости перевозок МП «КПАТП №7»;
- пути снижения себестоимости пассажирских перевозок.

Перечень графического материала: титульный лист, тема бакалаврской работы, актуальность, цель, задачи, объект исследования, резервы снижения перевозок, рекомендации, мероприятия.

Руководитель ВКР

Ю. А. Хегай

Задание принял к исполнению

М. В. Волосович

« ____ » _____ 2016 г.

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа по теме: «Оптимизация затрат себестоимости перевозок (на примере МП «КПАТП №7»)» содержит 102 страницы расчетно-пояснительной записки, 70 использованных источников, 40 таблиц и 12 рисунков.

СЕБЕСТОИМОСТЬ, СТАТЬИ ЗАТРАТ, КАЛЬКУЛЯЦИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ, ОПТИМИЗАЦИЯ, АНАЛИЗ СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК, РЕЗЕРВЫ СНИЖЕНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ.

В бакалаврской работе представлена характеристика исследуемого предприятия, произведен анализ его финансово-экономической деятельности. Исследованы методы учета и анализа себестоимости, проведен анализ себестоимости перевозок МП «КПАТП №7» по статьям затрат с помощью методов факторного анализа.

В бакалаврской работе разработаны конкретные мероприятия по оптимизации затрат МП «КПАТП №7».

Таблицы большого формата, на которые ссылается текст документа, представлены в приложениях.

Цель бакалаврской работы – оптимизация затрат себестоимости перевозок (на примере МП «КПАТП №7»)

В процессе работы был проведен анализ производственно-хозяйственной деятельности предприятия, его финансового состояния, проанализирована структура затрат, предложены мероприятия по снижению себестоимости.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	7
1 Теоретические основы оптимизации затрат на предприятии.....	10
1.1 Экономическая сущность и понятие затрат на предприятии.....	10
1.2 Виды затрат в составе себестоимости перевозок.....	15
1.3 Оптимизация себестоимости перевозок.....	25
2 Анализ себестоимости перевозок МП «КПАТП №7».....	31
2.1 Анализ общей суммы затрат на эксплуатацию подвижного состава.....	31
2.2 Анализ влияния на себестоимость изменения затрат и объемов выполненной работы.....	43
2.3 Анализ доли переменных, постоянных расходов и доли заработной платы водителей в себестоимости.....	48
3 Пути снижения себестоимости пассажирских перевозок.....	68
3.1 Оптимизация структуры парка ПС.....	68
3.2 Влияние ТЭП на снижение себестоимости перевозок.....	76
3.3 Эффективность снижения себестоимости перевозок за счет влияния ТЭП и оптимизации автобусного парка.....	85
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	91
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	93
ПРИЛОЖЕНИЕ А (исходные данные за 2014 год).....	99
ПРИЛОЖЕНИЕ Б (исходные данные за 2015 год).....	100
ПРИЛОЖЕНИЕ В (исходные данные за 2016 год).....	101
ПРИЛОЖЕНИЕ Г (исходные данные при внедрении мероприятий).....	102

ВВЕДЕНИЕ

В современных условиях пассажирский транспорт играет огромную роль в развитии и совершенствовании экономики страны. От надежности, эффективности, безопасности и комфортабельности перевозки пассажиров, их ручной клади и багажа во многом зависят: настроение людей, их работоспособность, социальное развитие и здоровье граждан в целом.

Перед городским пассажирским транспортом стоит задача доставки пассажиров к месту назначения с максимальными удобствами при минимальных затратах времени, труда и средств. Территориальное развитие городов во все времена их истории определялось прежде всего скоростными характеристиками массовых внутригородских передвижений.

Постоянный рост объемов перевозок автомобильным транспортом вызывает необходимость более эффективного его использования. К числу факторов, определяющих интенсивное использование автомобильного транспорта, относятся: улучшение использования грузоподъемности транспортных средств; повышение коэффициента сменности работы транспорта; сокращение простоев; ускорение погрузочно-разгрузочных работ.

Основное назначение управления затратами на автотранспортных предприятиях (АТП) – их рациональное использование и снижение себестоимости перевозок пассажиров и грузов. Себестоимость перевозок составляет основу тарифов на услуги транспорта. Поэтому ее снижение обеспечивает улучшение финансового состояния АТП или индивидуального предпринимателя.

Снижение тарифов на пассажирские перевозки является важнейшим фактором увеличения объема перевозок и повышения благосостояния населения. Себестоимость в каждом отдельном АТП определяется условиями труда, степенью технической вооруженности, уровнем производительности труда, организацией производства и управления им, условиями снабжения и сбыта,

степенью использования оборотных фондов, уровнем цен, установленных на средства производства, и т.д.

В условиях рынка каждое предприятие должно вырабатывать и искать свой собственный путь развития. Чтобы развиваться, оно должно улучшать состояние собственной экономики и искать оптимальное соотношение между затратами и результатами производства, изыскивать новые формы приложения капитала, находить новые, более эффективные формы доведения услуг до потребителя, проводить соответствующую рекламную политику.

Основные фонды, в силу их большой стоимости и продолжительности использования, должны обладать высокой производительностью, экономичностью в использовании, универсальностью, надежностью в работе.

Являясь наиболее гибким и хорошо приспособленным к изменениям рыночной конъюнктуры, автомобильный транспорт, вместе с тем, и наиболее ресурсоемкая транспортная подотрасль.

Снижение себестоимости на основе оптимизации затрат на производство и реализацию продукции является первоосновой экономического роста предприятия – способом его выживания.

Себестоимость перевозок – это выраженная в денежной форме величина эксплуатационных расходов транспортного предприятия, приходящихся в среднем на единицу продукции транспорта. Себестоимость является базой для определения цены (тарифа) транспортной продукции. Расчет себестоимости продукции называется калькулированием.

За единицу транспортной продукции на автомобильном транспорте в настоящее время принят тоннокилометр полезной работы грузовых автомобилей, а для пассажирских перевозок – пассажирокилометр.

Главные резервы снижения себестоимости перевозок находятся и реализуются на каждом рабочем месте. Использование их во многом зависит от организации хозрасчета в производственных подразделениях, бригадах, системы нормирования, учета и экономического стимулирования трудовых коллективов

за экономию труда, материалов, топлива, электроэнергии, рациональное использование технических средств и качество работы. Методы и организация финансирования расходов должны создавать экономическую заинтересованность трудовых коллективов в снижении затрат.

Любое предприятие в качестве основной цели ставит получение прибыли. Прибыль предприятия во многом зависит от цены продукции и затрат на ее производство. Цена продукции на рынке есть следствие взаимодействия спроса и предложения. Затраты, формирующие себестоимость могут возрасти или снижаться в зависимости от объема потребляемых трудовых и материальных ресурсов, уровня техники, организации производства и других факторов. Естественно, чем выше затраты, тем ниже прибыль и наоборот. То есть между этими показателями существует обратная функциональная связь.

В обобщенном виде себестоимость продукции отражает все стороны хозяйственной деятельности предприятий, их достижения и недостатки. Можно отметить, что себестоимость является одним из основных факторов формирования прибыли и одной из основных частей хозяйственной деятельности, и соответственно одним из важнейших элементов управления.

Цель выпускной квалификационной работы – оптимизировать затраты автобусных внутригородских перевозок.

Задачи работы:

- изучить деятельность предприятия МП «КПАТП №7»;
- проанализировать общую сумму затрат на эксплуатацию подвижного состава в динамике за 3 года;
- провести анализ доли переменных, постоянных расходов и доли заработной платы водителей в себестоимости;
- выявить влияние ТЭП на себестоимость перевозок;
- проанализировать изменение себестоимости при оптимизации парка ПС;
- предложить пути снижения себестоимости;
- рассчитать эффективность снижения себестоимости перевозок.

1 Теоретические основы оптимизации затрат на предприятии

1.1 Экономическая сущность и понятие затрат на предприятии

Предприятие в процессе своей деятельности совершает материальные и денежные затраты на простое и расширенное воспроизводство основных фондов и оборотных средств, производство и реализацию продукции, социальное развитие трудового коллектива и др. Наибольший удельный вес во всех расходах предприятий занимают затраты на производство продукции.

Совокупность производственных затрат показывает, во что обходится предприятию изготовление выпускаемой продукции, т. е. составляет производственную себестоимость продукции. Предприятия производят также затраты по реализации (сбыту) продукции, то есть осуществляют внепроизводственные, или коммерческие расходы (на транспортировку, упаковку, хранение, рекламу и др.). Производственная себестоимость и коммерческие расходы составляют полную, или коммерческую, себестоимость продукции [67].

Информация о затратах является ядром всей системы управленческого учета в организации независимо от того, каковы у этой организации цели, структура, особенности выпускаемой продукции. Даже организации, не ставящие своей целью извлечение прибыли, почти всегда оценивают эффективность своей деятельности в терминах эффективности использования ресурсов.

Экономической категорией, соответствующей понятию «потребленные ресурсы», является категория затрат. Этот термин имеет весьма широкое употребление во всех областях экономической науки и практики, однако именно в учете он определен наиболее строго, его содержательное наполнение (способы классификации) тщательно проработано и стало частью общепринятых профессиональных стандартов. В нашей стране сложилась довольно жесткая

система государственного регулирования учетной деятельности, при этом многие аспекты работы с информацией о затратах регламентированы законодательно.

Именно информация о затратах лежит в основе внешней, финансовой и налоговой, отчетности организаций. Однако долгое время роль такой информации в принятии управленческих решений недооценивалась российскими менеджерами. Практически единственной сферой ее применения считалось исчисление себестоимости и прибыли для целей внешней отчетности. Даже авторы некоторых учебных пособий по управленческому учету, изданных в нашей стране за последние десять лет, львиную долю внимания уделяют в своих изданиях лишь способам калькулирования затрат [37].

В то же самое время в мировой практике информация о затратах широко используется в процедурах управленческого анализа, планирования, оценки эффективности и мотивации. Информация о затратах действительно формирует поле экономической информации в рамках организации, но не только. Умелое управление затратами на основе качественной обработки этой информации способствует росту эффективности деятельности отдельных хозяйствующих субъектов и повышению конкурентоспособности российской экономики в целом.

Затраты на производство – это затраты, обоснованные условиями производства и направленные на создание полезных ценностей или оказание услуг путем потребления материальных, трудовых и финансовых ресурсов.

Предприятия могут осуществлять не только производство и сбыт продукции (работ, услуг), но и ряд других видов деятельности: подготовку кадров, научно-исследовательские работы, обеспечение социальных потребностей работающих и др.

Сопоставление затрат и результатов деятельности – суть экономики предприятия. Результаты деятельности организации включают производственные, экономические (финансовые), социальные и др. результаты. Эффективность работы предприятия можно оценить только путем соизмерения

затрат и результатов.

В условиях переходной экономики основной целью деятельности предприятия является достижение максимального экономического результата – прибыли. Все виды деятельности предприятия направлены на получение прибыли [35].

В экономической литературе можно встретить такие понятия, как издержки, затраты, расходы. В своей основе все эти понятия означают одно и то же — затраты предприятия, связанные с выполнением определенных операций.

Термин "издержки" применяется, как правило, в экономической теории. Это суммарные жертвы предприятия, связанные с выполнением определенных операций. Они включают в себя как явные (бухгалтерские, расчетные), так и вмененные (альтернативные) издержки.

Под затратами следует понимать явные (фактические, расчетные) издержки предприятия, а под расходами — уменьшение средств предприятия или увеличение его долговых обязательств в процессе хозяйственной деятельности. Расходы означают факт использования сырья, материалов, услуг. Лишь в момент реализации предприятие признает свои доходы и связанную с ним часть затрат — расходы.

Предметом управленческого учета среди прочего являются текущие издержки организации. Определено, что для целей формирования организацией финансового результата от обычных видов деятельности определяется себестоимость произведенной продукции (работ, услуг), которая формируется на базе расходов по обычным видам деятельности.

Термин «доходы» и «расходы» организации, определенные названными положениями, не противоречат Международным стандартам финансовой отчетности, в соответствии с которыми расходы включают убытки и затраты, возникающие в ходе основной деятельности предприятия. Они, как правило, принимают форму оттока или уменьшения актива. Расходы признаются в отчете о прибылях и убытках на основании непосредственной связи между

понесенными затратами и поступлениями по определенным статьям дохода. Данный подход называется соответствием расходов и доходов. Таким образом, в бухгалтерской отчетности все доходы должны соотноситься с затратами на их получение, называемыми расходами (принцип соотнесения доходов).

Понятие «издержки» из числа рассмотренных является наиболее обобщающим показателем. Издержки — денежное измерение суммы ресурсов, используемых с какой-либо целью[67].

Большое значение для правильной организации учета затрат имеет их научно обоснованная классификация. Затраты на производство группируют по месту их возникновения, носителям затрат и видам расходов.

По месту возникновения затраты группируют по производствам, цехам, участкам и другим структурным подразделениям предприятия. Такая группировка затрат необходима для организации учета по центрам ответственности и определения производственной себестоимости продукции (работ, услуг). Носителями затрат называют виды продукции (работ, услуг) предприятия, предназначенные к реализации. Эта группировка необходима для определения себестоимости единицы продукции (работ, услуг).

По видам затраты группируются по экономически однородным элементам и по статьям калькуляции.

В управленческом учете классификация затрат весьма разнообразна и зависит от того, какую управленческую задачу необходимо решить. К основным задачам управленческого учета относят:

- расчет себестоимости произведенной продукции и определение раз мера полученной прибыли;
- принятие управленческого решения и планирование;
- контроль и регулирование производственной деятельности центров ответственности.

Решению каждой из названных задач соответствует своя классификация затрат.

Управление издержками производства решает многочисленные задачи: расчет норм, упорядочение нормативной базы. Также немаловажна организация учета изменений норм, разработка калькуляций, учет затрат по центрам возникновения, распределение затрат по центрам ответственности, анализ выполнения плановых смет, выявление резервов экономии и т. д.

В этом смысле управление затратами на производство представляет многоцелевую систему, требующую участия и взаимодействия всех производственных звеньев и служб предприятия. Эффективно управлять затратами означает, прежде всего, контролировать, то есть своевременно выявлять факт отклонения, его причины и виновников, давать им объективную оценку.

Полный и своевременный контроль за отклонениями затрат способствует оперативному принятию управленческих решений. Анализ затрат всецело зависит от способа учета затрат. В наибольшей степени реализовать возможности управления затратами по отклонениям позволяет нормативный способ учета затрат. Неотъемлемая составная часть процедуры этого учета - выявление отклонений, их классификация по причинам и виновникам.

К планово-нормативным документам относятся:

- смета, общехозяйственных и коммерческих расходов;
- сметы потерь от брака;
- плановые калькуляции;
- нормативные документы;
- цены.

Таким образом исходя из вышесказанного можно сделать вывод, что управление затратами играет важную роль в системе управления предприятием. Без правильной оценки реальной себестоимости нельзя правильно управлять деятельностью предприятия, а правильная оценка себестоимости возможна лишь при эффективном управлении затратами.

1.2 Виды затрат в составе себестоимости перевозок

Понятие затрат предприятия существенно различается в зависимости от их экономического назначения. Четкое разграничение затрат по их роли в процессе воспроизводства является определяющим моментом в теории и практической деятельности. В соответствии с ним на всех уровнях управления осуществляется группировка затрат, формируется себестоимость продукции, определяются источники финансирования.

Основные статьи калькуляции себестоимости представлены на рисунке 1.



Рисунок 1 - основные статьи калькуляции себестоимости

Себестоимость перевозок - выраженная в денежной форме величина эксплуатационных расходов транспортного предприятия, приходящихся в среднем на единицу продукции транспорта. На железнодорожном, речном, морском и воздушном транспорте она определяется как отношение величины эксплуатационных расходов транспортного предприятия к величине

приведенной продукции.

Показатель себестоимости перевозок определяют как отношение величины эксплуатационных расходов по перевозкам грузов, приходящихся в среднем на 1 ткм. грузооборота, себестоимость пассажирских перевозок - как величину эксплуатационных расходов по перевозкам пассажиров, приходящихся в среднем на 1 пассажиро-километр пассажирооборота. На автомобильном транспорте себестоимость перевозок определяется для отдельных видов транспортной работы.

В соответствии с этим в себестоимость перевозок (работ, услуг) автомобильного транспорта включаются следующие затраты:

- непосредственно связанные с процессом перевозок грузов и пассажиров, выполнением других работ и услуг автомобильного транспорта, обусловленные технологией и организацией транспортного и экспедиционного обслуживания, в том числе расходы по обязательному страхованию ответственности перевозчиков в соответствии с законодательством, а также расходы по обеспечению требований качества транспортного обслуживания согласно обязательствам перевозчика по договору (правилам) перевозок, включая требования сохранности грузов (багажа пассажиров), безопасности пассажиров, соблюдения расписаний движения (графиков доставки грузов), безопасности процесса перевозок для окружающей среды, а также расходы по эксплуатации технологических средств связи;

- связанные с использованием природного сырья, в том числе плата за воду, забираемую предприятиями из водохозяйственных систем в пределах установленных лимитов;

- по вводу в действие нового (поступившего на баланс предприятия) подвижного состава автомобильного транспорта и иных основных фондов, включая расходы по государственной регистрации транспортных средств, обкатке, освоению эксплуатации и наладкой оборудования [20];

- некапитального характера, связанные с совершенствованием

технологии и организации перевозок и других работ, услуг (в том числе подсобно - вспомогательных производств осуществляемых в ходе производственного процесса), подготовкой и освоением перевозок по новым маршрутам (или новых видов грузов), включая затраты по дооборудованию (переоборудованию) подвижного состава и тары для грузов;

- связанные с изобретательством, техническим усовершенствованием и рационализаторскими предложениями, включая расходы на проведение опытно - экспериментальных работ, изготовление и испытание моделей и образцов по изобретениям и рационализаторским предложениям, по организации выставок и смотров, конкурсов и других мероприятий по изобретательству и рационализации, выплаты авторских вознаграждений;

- по обслуживанию перевозочного процесса. Это обеспечение материалами, топливом, электроэнергией, инструментом, приспособлениями и другими предметами и средствами труда, включая расходы по экспертизе качества, расходы на доставку материальных ресурсов, их хранение и выдачу, оплату услуг посреднических организаций, комиссионные сборы и вознаграждения, уплачиваемые сбытовым и внешнеторговым организациям;

- по поддержанию основных производственных фондов в рабочем состоянии (расходы на моечно - очистительные работы, диагностику, технический осмотр и их обслуживание, на проведение текущего, капитального и других видов ремонта);

- по обеспечению нормальных условий труда, техники безопасности, безопасности дорожного движения (включая расходы на проведение предрейсовых медосмотров и инструктажей), устройство и содержание ограждений машин и их движущихся частей, люков, отверстий, сигнализации, прочих видов устройств некапитального характера, обеспечивающих технику безопасности, устройство и содержание дезинфекционных камер, умывальников, душей, бань и прачечных на производстве, оборудование рабочих мест специальными устройствами (некапитального характера),

обеспечение специальной одеждой, обувью, защитными приспособлениями и, в случаях, предусмотренных законодательством, специальным питанием, содержание установок по газированию воды, льдоустановок, кипятильников, баков, раздевалок, шкафчиков для спецодежды, сушилок, комнат отдыха, создание других условий, предусмотренных специальными требованиями, а также приобретение справочников и плакатов по охране труда, организация докладов, лекций по технике безопасности;

- связанные с содержанием и эксплуатацией фондов природоохранного назначения: очистных сооружений, золоуловителей, фильтров и других природоохранных объектов, расходы на рекультивацию земель, затраты по оплате услуг сторонних организаций за прием, хранение и уничтожение экологически опасных отходов, очистку сточных вод, мойку подвижного состава, другие виды текущих природоохранных затрат;

- связанные с управлением производством. На содержание административно - управленческого персонала предприятия и его структурных подразделений, материально – техническое и транспортное обслуживание их деятельности, включая затраты на содержание служебного легкового автотранспорта и компенсации за использование для служебных поездок личных легковых автомобилей. А также эксплуатационные расходы по содержанию зданий, помещений, сооружений, оборудования, инвентаря и т.п.;

- на командировки, связанные с производственной деятельностью, включая расходы по оформлению заграничных паспортов и других выездных документов; оплата услуг связи, вычислительных центров, банков, а также услуг, осуществляемых сторонними организациями по управлению организацией, в тех случаях, когда штатным расписанием организации или должностными инструкциями не предусмотрено выполнение каких-либо функций управления производством;

- связанные с подготовкой и переподготовкой кадров. Это выплата работникам предприятия средней заработной платы по основному месту

работы во время их обучения с отрывом от производства в системе повышения квалификации и переподготовки кадров;

Для целей налогообложения оплата за обучение по договорам с учебными учреждениями для подготовки, повышения квалификации и переподготовки кадров включается в себестоимость продукции (работ, услуг) в порядке, установленном законодательством [20].

- расходы, связанные с набором рабочей силы, предусмотренные действующим законодательством, включая оплату проезда к месту работы выпускникам средних профессионально - технических училищ и молодым специалистам, окончившим высшее или среднее специальное учебное заведение, а также отпуска перед началом работы;

- дополнительные затраты, связанные с осуществлением работ вахтовым методом;

- выплаты, предусмотренные законодательством Российской Федерации о труде, за не проработанное на производстве (невочное) время: оплата очередных и дополнительных отпусков, компенсация за неиспользованный отпуск, оплата проезда к месту использования отпуска и обратно. А также оплата льготных часов подростков, оплата перерывов в работе матерей для кормления ребенка, оплата времени, связанного с прохождением медицинских осмотров, выполнением государственных обязанностей, выплаты вознаграждений за выслугу лет, другие виды оплат;

- отчисление (страховые взносы) в пенсионный фонд, фонд социального страхования, фонд обязательного медицинского страхования и фонд занятости населения от расходов на оплату труда работников, занятых в производстве продукции (работ, услуг), в соответствии с порядком, установленным законодательством Российской Федерации;

- на оплату процентов по полученным кредитам банков (за исключением ссуд, связанных с приобретением основных средств, нематериальных и иных внеоборотных активов), процентов за отсрочки оплаты (коммерческие

кредиты), предоставляемые поставщиками (производителями работ, услуг) по поставленным товарно – материальным ценностям (выполненным работам, оказанным услугам);

- отчисления в специальные отраслевые и внебюджетные фонды, производимые в соответствии с установленным законодательством порядком;

- затраты, связанные с оплатой услуг транспортно - экспедиционных и посреднических организаций, выполняемых для производственных нужд автотранспортных предприятий, упаковкой, хранением, транспортировкой до станции (порта, пристани) отправления, обусловленного договором, погрузкой в транспортные средства (кроме тех случаев, когда они возмещаются покупателями сверх цены на продукцию);

- связанные с содержанием помещений, предоставляемых бесплатно организациям общественного питания;

- амортизационные отчисления на полное восстановление основных производственных фондов по нормам, утвержденным в установленном порядке;

- затраты на аренду земельных участков и имущества, используемого в производственном процессе, в том числе на аренду зданий, сооружений, отдельных помещений, стоянок подвижного состава, погрузочно - разгрузочных площадок и прочее;

- амортизация нематериальных активов, используемых в процессе осуществления уставной деятельности, по нормам амортизационных отчислений, рассчитанным организацией, исходя из первоначальной стоимости и срока их полезного использования (но не более срока деятельности организации);

- налоги, сборы, платежи и другие обязательные отчисления, производимые в соответствии с установленным законодательством порядком

- затраты на проведение сертификации продукции и услуг в области пожарной безопасности;

- начисления на заработную плату и гонорар творческих работников, перечисляемые творческим союзом в их фонды в соответствии с установленным законодательством Российской Федерации порядком;

- затраты по командировкам и перемещениям, а именно затраты по транспортировке работников к месту работы и обратно в направлениях, не обслуживаемых пассажирским транспортом общего пользования; а также дополнительные затраты, связанные с привлечением на договорной основе для покрытия расходов по перевозке работников маршрутами наземного, городского пассажирского транспорта общего пользования (кроме такси) сверх сумм, определенных исходя из действующих тарифов на соответствующие виды транспорта.

Суммы, определенные исходя из действующих тарифов на транспортные услуги, возмещаются работниками организаций (в форме оплаты получаемых проездных документов) или относятся на прибыль, остающуюся в распоряжении организации.

Также сюда относят расходы по перемещению работников данного предприятия или работников, проживающих в других районах (областях) и завербованных для работы на данном предприятии, а также членов их семей (стоимость их проезда и провоза багажа, единовременное пособие - подъемные) на переводимого работникам членов его семей, расходы по командировкам водителей, не возмещаемые непосредственно заказчиками транспорта (суммы суточных и квартирных расходов водителей) и компенсации работникам при переезде на работу в другую местность на постоянную работу по соглашению работника;

- затраты на выплату таможенных сборов, на проезд автотранспорта, оплата проезда по платным дорогам и разрешений на проезд по временно закрытым дорогам.

В фактической себестоимости автомобильных перевозок (работ, услуг) отражаются следующие непроизводительные расходы:

- потери от простоев по внутрипроизводственным причинам, включающие фактически начисленную заработную плату рабочих, причитающуюся за время простоя не по их вине, и начисления на заработную плату, а также стоимость материалов, топлива и всех видов энергии, непроизводительно затраченных в период остановки производства;

- недостачи материальных ценностей в производстве и на складах при отсутствии виновных лиц;

- потери материальных ценностей в пределах норм естественной убыли;

- затраты на гарантийный ремонт и гарантийное обслуживание изделий, на которые установлен гарантийный срок службы;

- выплаты работникам, высвобождаемым с предприятий и их организаций в связи с их реорганизацией, сокращением численности работников;

- затраты по возмещению вреда, причиненного работникам увечьем профессиональным заболеванием либо иным повреждением здоровья, связанным с исполнением ими трудовых обязанностей, при осуществлении выплат по возмещению указанного вреда в порядке и на условиях, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Не подлежат включению в себестоимость продукции (работ, услуг):

- затраты на выполнение самим предприятием или оплату им работ (услуг), не связанных с производством продукции (работы по благоустройству городов и поселков, оказанию помощи сельскому хозяйству и другие виды работ);

- затраты на выполнение работ по строительству, оборудованию и содержанию (включая амортизационные отчисления и затраты на все виды ремонтов) культурно - бытовых и других объектов, находящихся на балансе

предприятий, а также работ, выполняемых в порядке оказания помощи и участия в деятельности других предприятий и организаций.

Не относятся к затратам на освоение новых организаций, производств, цехов и агрегатов (пусковым расходам) и не включаются в себестоимость продукции (работ, услуг) затраты:

- на индивидуальное опробование отдельных видов машин и механизмов и на комплексное опробование (вхолостую) всех видов оборудования и технических установок с целью проверки качества их монтажа;

- затраты на шефмонтаж, осуществляемый организациями - поставщиками оборудования или по их поручению специализированными организациями;

- на содержание дирекции строящейся организации, а при ее отсутствии - группы технического надзора (затраты на содержание которой предусматриваются в сводных сметных расчетах стоимости строительства), а также затраты, связанные с приемкой новых организаций и объектов в эксплуатацию;

- затраты по подготовке кадров для работы на вновь вводимой в действие организации.

Затраты по устранению недоделок в проектах и строительно - монтажных работах, исправлению дефектов оборудования по вине организаций - изготовителей, а также повреждений и деформаций, полученных при транспортировке до приобъектного склада, затраты по ревизии (разборке) оборудования, вызванные дефектами антикоррозийной защиты, и другие аналогичные затраты производятся за счет организаций, нарушивших условия поставок и выполнения работ.

Затраты по созданию новых и совершенствованию применяемых технологий, а также повышению качества перевозок (транспортно - экспедиционного обслуживания), связанных с проведением научно - исследовательских, опытно - конструкторских работ, переоснащением производства, осуществляется за счет прибыли, остающейся в распоряжении

предприятия, внебюджетных фондов финансирования производства. В себестоимость перевозок (работ, услуг) эти затраты не включаются.

Затраты на проведение мероприятий по охране здоровья и организации отдыха, не связанных непосредственно с участием работников в производственном процессе, в себестоимость перевозок (работ, услуг) не включаются.

Для целей налогообложения затраты на содержание служебного автотранспорта, компенсации за использование для служебных поездок личных легковых автомобилей, затраты на командировки, представительские расходы принимаются в пределах, установленных законодательством.

Затраты, связанные с ревизией или аудиторской проверкой финансово - хозяйственной деятельности организации, проводимой по инициативе одного из учредителей (участников) этой организации, не включаются в себестоимость продукции (работ, услуг).

Затраты по созданию и совершенствованию систем и средств управления капитального (инвестиционного) характера в себестоимость продукции (работ, услуг) не включаются.

Расходы, связанные с содержанием учебных заведений и оказанием им бесплатных услуг, в себестоимость продукции (работ, услуг) не включаются.

Для целей налогообложения затраты по оплате процентов по просроченным кредитам не принимаются, а по оплате процентов банков принимаются в пределах учетной ставки Центрального банка Российской Федерации, увеличенной на три пункта (по ссудам, полученным в рублях), или ставки ЛИБОР (LIBOR), увеличенной на три пункта (по ссудам, полученным в иностранной валюте).

Вновь устанавливаемая ставка по кредитам Центрального банка Российской Федерации коммерческим банкам распространяется на вновь заключаемые и пролонгируемые договоры; а также на ранее заключенные договоры, в которых предусмотрено изменение процентной ставки.

1.3 Оптимизация себестоимости перевозок

В современных рыночных условиях экономики, руководству предприятия необходимо постоянно проводить анализ деятельности для принятия управленческих решений. Для анализа и принятия решений необходима исходная информация, такую информацию получают из ряда технико-экономических показателей, одним из которых является себестоимость продукции, работ и услуг.

Главной задачей развития экономики на современном этапе является всемерное повышение эффективности производства, а также занятие устойчивых позиций предприятий на внутреннем и международном рынках. Чтобы выдержать острую конкуренцию и завоевать доверие покупателей предприятие должно выгодно выделяться на фоне предприятий того же типа [11].

Хорошо известно, что покупателя в первую очередь интересует качество продукции и ее цена. Чем выше первый показатель и ниже второй, тем лучше и выгоднее для покупателя и предприятия. Резервы улучшения этих показателей как раз и заключены в совокупности затрат на продажу продукции.

Наиболее важным моментом в изучении такого показателя, как расходы является рассмотрение факторов, влияющих на показатель и определение основных направлений по снижению затрат. От того, как решает предприятие данный вопрос зависит получение наибольшего эффекта с наименьшими затратами, рост накоплений, экономия трудовых, материальных и финансовых ресурсов.

Формирование текущих расходов предприятия является ключевым и одновременно наиболее сложным элементом формирования и развития хозяйственного механизма предприятия, охваченного системой управленческого и финансового учета.

Анализ себестоимости услуг предприятия и основные направления их снижения помогает определить эффективность деятельности предприятия,

уточнить, не будут ли они чрезмерными, подскажет, как установить цены и тарифы на продукцию, как применять сведения о затратах на ближнюю и дальнюю перспективу, как регулировать и контролировать расходы, как спланировать реальный уровень прибыли [53].

При условиях финансового кризиса предприятия, для того, чтобы выжить, должны проявить инициативу, предприимчивость и бережливость с тем, чтобы повысить эффективность производства. В системе показателей, характеризующих эффективность производства, одно из ведущих мест принадлежит себестоимости продукции. Получение наибольшего эффекта с наименьшими затратами, экономия трудовых, материальных и финансовых ресурсов зависят от того, как решает предприятие вопросы снижения себестоимости.

Одним из возможных вариантов снижения затрат является их прогнозирование. Целью разработки прогнозов является определение ожидаемой прибыли на предстоящие годы.

Без знания своих возможностей по получению определенной прибыли предприятия не могут принять решения по прогнозу хозяйственной деятельности на предстоящий период и не могут выявить источники финансирования развития материально-технической базы. Предприятия очень часто нуждаются в прогнозах и на более длительный срок.

Себестоимость в каждом отдельном предприятии определяется условиями труда, степенью технической вооружённости, уровнем производительности труда, организацией производства и управления им, условиями снабжения и сбыта, степенью использования оборотных фондов, уровнем цен, установленных на средства производства, и т.д. [29]

Основным инструментом повышения рентабельности перевозок является снижения затрат на эксплуатацию транспортных средств, а также ведение достоверного подсчёта количества пассажиров.

Оптимизация перевозок достигается за счёт:

- получения достоверных данных о расходе топлива;
- ведение учёта реального количества пассажиров;
- контроля отклонений от заданного маршрута;
- достоверной информации о текущем местоположении ТС;
- исключения неплановых простоев транспорта;
- повышения дисциплины водителей;
- снижению штрафных санкций за нарушение режима перевозок.

Снижение себестоимости перевозок на пассажирском автомобильном транспорте достигается путем распространения прогрессивных форм обслуживания пассажиров и обеспечивает рентабельную работу автотранспортных предприятий, особенно в городских условиях.

Снижение себестоимости перевозок оказывает непосредственное и активное влияние на расширенное социалистическое воспроизводство автомобильного транспорта. Это влияние определяется прежде всего тем, что снижение себестоимости увеличивает внутритранспортные накопления, что позволяет через государственный бюджет увеличивать ассигнования на капитальное строительство.

Одновременно с этим снижение себестоимости означает экономию материальных и трудовых ресурсов, что позволяет использовать высвобожденные ресурсы, либо непосредственно для увеличения объема работы на автомобильном транспорте, либо для капитального строительства.

Снижение себестоимости перевозок может быть достигнуто путем повышения производительности труда, максимального использования автомобилей и других производственных мощностей, а также путем осуществления режима экономии.

Величина снижения себестоимости перевозок при росте объема их и неизменных качественных показателях использования подвижного состава и расходных нормах зависит от относительной величины не зависящих от размеров движения расходов.

При более значительной величине их себестоимость снижается в большем размере, так как уменьшение себестоимости с ростом густоты перевозок происходит за счет независящих расходов.

Главные резервы снижения себестоимости перевозок находятся и реализуются на каждом рабочем месте. Использование их во многом зависит от организации хозрасчета в производственных подразделениях, бригадах, системы нормирования, учета и экономического стимулирования трудовых коллективов за экономию труда, материалов, топлива, электроэнергии, рациональное использование технических средств и качество работы. Методы и организация финансирования расходов должны создавать экономическую заинтересованность трудовых коллективов в снижении затрат [4].

Рост производительности труда позволяет сокращать общественно необходимый труд для производства единицы продукции. За счёт увеличения производительности труда представляется возможным выполнить тот же объём транспортной работы с меньшим числом водителей и других категорий работающих.

Рост производительности труда водителей тесно связан с ростом производительности подвижного состава.

Одним из главных резервов повышения производительности труда водителей и производительности подвижного состава является сокращение времени простоя автомобилей под погрузочно-разгрузочными операциями и оформлением транспортных документов.

При повышении коэффициента технической готовности автопарка увеличивается, соответственно, и коэффициент выпуска автомобилей на линию.

Средствами достижения высокого значения коэффициента выпуска автомобилей являются совершенствование производственно-технической базы и технологий выполнения процессов ТО и ремонта подвижного состава, совершенствование оперативно-производственного планирования на предприятии.

На автобусных перевозках снижение себестоимости достигается вследствие повышения эксплуатационной скорости, коэффициентов использования пробега и вместимости автобусов, увеличения продолжительности рабочего дня водителей.

Экономное расходование автомобильного топлива в настоящее время приобретает важнейшее народнохозяйственное значение. Удельный вес расходов по статье «Топливо» в себестоимости по автомобилям, работающим на сдельном тарифе, составляет свыше 23 % [49].

Экономному и бережному расходованию автомобильного топлива способствует соблюдение режимов технического обслуживания и регулировки автомобильных двигателей, создание типовых специализированных отделений по обслуживанию и ремонту топливной аппаратуры, электрооборудования двигателей, аккумуляторных батарей, выбор рациональных путей движения на различных передачах, соблюдение норм давления в шинах.

В большинстве автохозяйств транспорта общего пользования, на многих автопредприятиях ведомственного транспорта созданы типовые участки по техническому обслуживанию, регулировке и текущему ремонту двигателей, а также их замене.

При больших расстояниях перевозок удельный вес переменных затрат больше, чем постоянных. В этой связи на указанных расстояниях нужно стремиться к экономии переменных затрат, разрабатывать для этого соответствующие мероприятия.

Среди наиболее эффективных путей решения экологических проблем необходимо выделить внедрение экологически эффективных и ресурсосберегающих технологий, сырья, продукции и оборудования, рациональное использование природных ресурсов.

Так, вполне реальны уже в настоящее время шаги по внедрению в коммунальной сфере и на производстве технологий по утилизации отходов – повсеместного и одного из главных источников загрязнения всех природных

сфер.

Стремительное развитие рынка потребления влечет за собой непрерывный рост объемов образования и накопления коммунальных отходов, что делает проблему их утилизации одной из важнейших задач человечества. В связи с этим, переработка отходов, приобретает особую роль для каждого отдельного государства и планеты в целом.

При этом, переработка отходов, наряду с тем, что имеет огромный экологический эффект, может быть выгодной и с экономической точки зрения. Так, по оценкам специалистов, порядка 60% отходов является потенциальным вторичным сырьем, которое может быть переработано и выгодно реализовано.

Снижение себестоимости от сокращения затрат на ТО и ремонты может быть достигнуто за счёт совершенствования организации ТО, механизации работ и т.д. Снижение расхода на автошины (износ и ремонт) можно получить за счёт правильной технической эксплуатации – регулировкой ходовой части автомобиля, умелым вождением, поддержанием нормального давления и т.д [36].

Величина накладных расходов (административно-управленческих и общепроизводственных) зависит в основном от режима работы и пробега подвижного состава, а также от мощности ЛТП, структуры парка, площади застройки, штатного расписания и т.д.

Основным способом сокращения накладных расходов является сокращение административно-управленческого аппарата, достигаемое за счёт механизации и автоматизации управленческого труда, внедрения компьютерных технологий.

Снижение себестоимости перевозок может быть достигнуто за счёт улучшения организации труда работников и системы заработной платы. Одной из особенностей автомобильного транспорта являются большие затраты труда водителей, ремонтных рабочих и административно-технического персонала на выполнение транспортной работы, ТО и ТР подвижного состава. В соответствии с этим в структуре себестоимости перевозок большой удельный вес занимает заработная плата.

2 Анализ себестоимости перевозок МП «КПАТП №7»

2.1 Анализ общей суммы затрат на эксплуатацию подвижного состава

Муниципальное предприятие города Красноярск «Красноярское пассажирское автотранспортное предприятие №7» или «КПАТП – 7» создано в соответствии с постановлением администрации города Красноярск от 24 февраля 1992 года №60.

Учредителем предприятия является муниципальное образование – город Красноярск в лице администрации города Красноярск. Предприятие располагается по адресу: Российская Федерация, 660079, город Красноярск, улица 60 лет Октября, 169 «а».

Предприятие является коммерческой организацией, юридическим лицом, имеет самостоятельный баланс, расчетный и иные счета в банках, круглую печать со своим наименованием, штампы, бланки и другую атрибутику.

Предприятие создано в целях удовлетворения потребностей города в перевозке населения муниципальным пассажирским транспортом и получении прибыли. Предприятие осуществляет перевозку на основании договора об организации перевозки пассажиров муниципальным транспортом[61].

КПАТП – 7 осуществляет следующие виды деятельности:

- осуществление пассажирских перевозок по регулярным маршрутам на территории города Красноярск и в пригородном сообщении;
- пассажирские и иные автотранспортные (грузовые, междугородные, маршрутное такси и т.п.) перевозки на территории Российской Федерации стран СНГ;
- оказание услуг юридическим и физическим лицам по проведению технического осмотра и обслуживания, текущего и капитального ремонта автототранспортных средств, их узлов и агрегатов;

- организация услуг по предрейсовому и послерейсовому осмотру водителей автотранспортных средств юридических и физических лиц;
- предоставление рекламных и информационных услуг юридическим и физическим лицам;
- организация поставок и реализация горюче-смазочных материалов оптом и в розницу, как для собственных нужд предприятия, так и для юридических и физических лиц;
- организация и эксплуатация ресторанов, кафе, бистро и предприятий питания;
- благоустройство и содержание конечных остановочных пунктов пассажирского автотранспорта на коммерческой основе;
- осуществление посреднической деятельности [9].

Уставный фонд предприятия составляет 104000 (сто четыре тысячи) рублей.

Собственником имущества предприятия является учредитель. Имущество находится в муниципальной собственности, закреплено за предприятием на праве хозяйственного ведения и отражено на балансе предприятия.

Имущество предприятия формируется за счет:

- имущества, закрепленного за предприятием на праве хозяйственного ведения;
- доходов предприятия от его деятельности;
- иных не противоречащих законодательству источников.

В данной работе проанализирован маршрут №10 «Красфарма - 60 лет Октября - Цементников - Тимошенкова - Водников - Павлова - Мичурина - пр-т. Красноярский рабочий - ДК КрасТЭЦ - Автовокзал Восточный». Протяженность маршрута составляет 21,9 км.

Подвижной состав, работающий на маршруте – МАЗ 103075.

Анализ выполнения технико-эксплуатационных показателей МП «КПАТП №7» (предприятия) за 2013 г. представлен в таблице 1.

Таблица 1 – Анализ выполнения технико-эксплуатационных показателей предприятия за 2013 г.

Показатель	План	Факт	Выполнение плана,%
Среднесписочное кол-во автомобилей, ед.	100	100	100,00
Коэффициент выпуска автомобилей на линию	0,84	0,76	90,48
Время в наряде, ч	68,02	66,32	97,50
Средняя техническая скорость, км/ч	22,2	19,8	89,19
Коэффициент использования пробега	0,94	0,91	96,81
Средняя пассажироместимость, чел.	100	100	100,00
Среднее расстояние перевозки, км	21,9	23	105,02
Коэффициент динамического использования пассажироместимости	0,77	0,74	96,10
Средний пробег с пассажирами за рейс, км	20,9	19,7	94,26
Время простоя под погрузкой-разгрузкой за рейс, ч	0,3	0,4	133,33
Объем перевозок, тыс. пасс.	4024,13	3286,35	81,67
Пассажирооборот, тыс. пасс.-км	84104,32	64741,17	76,98
Общий пробег, тыс. км	8432,8	9653,9	114,48
Выработка на 1 км пробега, пасс.-км	9,97	6,71	67,24

По данным таблицы можно сделать вывод о том, что фактические технико-эксплуатационные показатели превысили плановые по следующим статьям: среднесписочное количество автомобилей, средняя пассажироместимость, среднее расстояние перевозки, время простоя под погрузкой и разгрузкой. Наименьшее выполнение плана наблюдается для коэффициента выпуска автомобилей на линию – всего 90,48% и средняя техническая скорость автобусов меньше плановой на 10,81%.

Объем перевозок фактический меньше планового на 737,78 тыс. пассажиров, пассажирооборот выполнен на 76,98%, общий пробег превышает планируемый на 14,48%, выработка на 1 километр пробега на 3,26 пасс.-км. меньше, чем планировало предприятие в 2013 году.

В целом показатели работы во многом не удовлетворяют требуемые планом нормы.

Плановые и фактические затраты предприятия за 2013 г. представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Плановые и фактические затраты предприятия за 2013 г.

Показатель	Плановые, тыс. руб.	Удельный вес, %	Фактические, тыс. руб.	Удельный вес, %
Заработная плата	37543,01	32,02	35463,87	32,06
Отчисления	11638,33	9,93	10993,8	9,94
ГСМ	3245,47	2,77	3074,58	2,78
Сырье и материалы	41342,54	35,26	39612,07	35,81
З/части для ремонта а/транспорта	5905,42	5,04	5152,8	4,66
Амортизация ОС	10543,6	8,99	9653,09	8,73
Накладные расходы	7031,34	6,00	6664,3	6,02
Итого	117249,71	100	110614,51	100

По данным таблицы видно, что наибольший удельный вес в составе затрат предприятия принадлежит заработной плате и отчислениям, наименьшую долю занимают горюче-смазочные материалы.

Первоначально проведем анализ общей суммы затрат на эксплуатацию подвижного состава.

Анализ общей суммы затрат на эксплуатацию подвижного состава начинается с сопоставления отчетных данных с плановыми данными, разница между которыми является величиной абсолютного отклонения[10].

Однако судить по величине абсолютного отклонения о размерах экономии или перерасхода денежных средств можно не всегда, так как отчетные данные могут быть несопоставимы с плановыми из-за изменения среднего расстояния перевозки грузов или поездки пассажиров, из-за отклонения отчетного среднесписочного количества автомобилей и прицепов, а также структуры автомобильного парка от плановых данных. Последний фактор учитывается при анализе средней по автотранспортному предприятию себестоимости перевозок.

Для быстрого и точного пересчета суммы затрат целесообразно воспользоваться классификацией расходов, применяемой при калькуляции себестоимости.

Если за основу принять группировку затрат на переменные расходы, заработную плату водителей и постоянные расходы, то аналитическую сумму затрат соответственно общих, переменных и постоянных можно определить по формуле 1:

$$C_a = C_{\text{пер}_a} + \text{ФЗП}_{\text{пересч}} + C_{\text{пост}_a}, \quad (1)$$

где C_a – аналитическая сумма затрат, руб.;

$\text{ФЗП}_{\text{пересч}}$ – фонд заработной платы водителей, скорректированный на фактический объем работы, руб.;

$C_{\text{пер}_a}$ – аналитическая сумма переменных расходов, руб.;

$C_{\text{пост}_a}$ – аналитическая сумма постоянных расходов.

Аналитическую сумму переменных расходов рассчитаем по формуле 2:

$$C_{\text{пер}_a} = (Z_1 * L'_{\text{общ}}) * \left(\frac{C_{\text{пер}} * \Pi_{\text{Лобщ}}}{100} \right), \quad (2)$$

где $C_{\text{пер}_a}$ – аналитическая сумма переменных расходов, руб.;

Z_1 – переменные расходы на 1 км пробега плановые, руб.;

$L'_{\text{общ}}$ – общий пробег по отчету, км;

$C_{\text{пер}}$ – переменные расходы плановые, руб.

$$C_{\text{пер}_a} = (3245,47 + 41342,54 + 5905,42 + 10543,6) * \frac{114,48}{100} = 69875,41$$

Аналитическую сумму постоянных расходов рассчитаем по формуле 3:

$$C_{\text{пост}_a} = C_{\text{пост}} - \text{АМ}_B + \text{АМ}'_B = C_{\text{пост}} + \Delta \text{АМ}_B, \quad (3)$$

где $C_{\text{пост}_a}$ – аналитическая сумма постоянных расходов, руб.;

$C_{\text{пост}}$ – постоянные расходы плановые, руб.;

$A_{мв}$ – амортизация подвижного состава на восстановление, руб.

$$C_{\text{пост}_а} = 7031,34 - 10543,6 + 9653,09 = 6140,83$$

Фонд заработной платы водителей, скорректированный на фактический объем работы рассчитаем по формуле 4:

$$\Phi ЗП_{\text{пересч}} = Н * Д', \quad (4)$$

где $\Phi ЗП_{\text{пересч}}$ – фонд заработной платы водителей, скорректированный на фактический объем работы, руб.;

$Н$ – норматив заработной платы на 1 руб. доходов;

$Д'$ – доходы, полученные от всех видов деятельности, по отчету.

$$\Phi ЗП_{\text{пересч}} = (37543,01 + 11638,33) * 1,024$$

Произведем расчет по формуле 1.

$$C_а = 69875,41 + 6140,83 + 50361,69 = 126377,94$$

Влияние отклонений по статьям затрат на общую сумму затрат определяют по формуле для расчета влияния структурных сдвигов:

$$\Delta C_{c_i} = \sum_{i=1}^m \frac{Ч_{c_i}}{100} (П_{c_i} - 100) = \sum_{i=1}^m \frac{Ч_{c_i}}{100} (O_{c_i} + Д_{c_i}), \quad (5)$$

где ΔC_{c_i} – изменение общей суммы расходов за счет изменений по i -й статье затрат, %;

m – количество статей затрат;

$Ч_{c_i}$ – доля i -й статьи затрат в общей плановой сумме расходов, %;

$П_{c_i}$ – процент выполнения плана по затратам i -й статьи;

O_{c_i} , $Д_{c_i}$ – соответственно относительное и допустимое отклонение по i -й статье затрат, %.

Проиллюстрируем расчет по формуле (5) на примере затрат на ГСМ:

$$\text{Ч}_{\text{сГ}} = \left(\frac{3245,47}{117249,71} \right) * 100 = 2,77\%$$

$$\text{О}_{\text{сГ}} = \left(\frac{9,93}{13245,47} \right) * 100 = 0,31\%$$

$$\text{Д}_{\text{сГ}} = \left(\frac{3074,58 - 3245,47}{3074,58} \right) * 100 = -5,27\%$$

$$\Delta\text{С}_{\text{сГ}} = \left(\frac{2,77}{100} \right) * 0,31 + \left(\frac{2,77}{100} \right) * (-5,27) = -0,14\%$$

Расчет показывает, что абсолютное отклонение по затратам на топливо способствовало снижению общей суммы затрат на 0,14%

в общей сумме затрат уменьшение расходов на топливо в размере 0,31% вызвано уменьшением общего пробега, а увеличение расходов на топливо в размере 0,45% вызвано перерасходом топлива.

Анализ общей суммы затрат за 2013 г. представлен в таблице 3.

Таблица 3 - Анализ общей суммы затрат за 2013 г.

Статьи расходов	Расходы, тыс.руб				Выполнение плана, %	Отклонение, тыс.руб			Влияние отклонений на изменение общей суммы затрат, %		
	План С	Отчет С'	Аналитические			Абсолютное (гр.3 - гр.2)	В том числе		Абсолютно 0	В том числе	
			Расчет по формуле	Са			Допустимое (5-2)	Относительное (3-5)		Допустим ого	Относите льного
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. Заработная плата водителей с начислениями	49181,34	46457,67	(4)	50361,69	94,46	-2723,67	1180,35	-3904,02	-2,46	1,07	-3,53
2. Переменные расходы, в т.ч.	61037,03	57492,54	(2)	69875,41	94,19	-3544,49	8838,38	-12382,87	-3,20	7,99	-11,19
2.1 ГСМ	3245,47	3074,58	(2)	3715,43	94,73	-170,89	469,96	-640,85	-0,15	0,42	-0,58
2.2 материалы и сырье	41342,54	39612,07	(2)	47329,09	95,81	-1730,47	5986,55	-7717,02	-1,56	5,41	-6,98
2.3 запасные части для ремонта автомобильного транспорта	5905,42	5152,8	(2)	6760,55	87,26	-752,62	855,13	-1607,75	-0,68	0,77	-1,45
2.4 амортизация	10543,6	9653,09	(2)	12070,35	91,55	-890,51	1526,75	-2417,26	-0,81	1,38	-2,19
3. Постоянные (общехозяйственные расходы)	7031,34	6664,3	(3)	6140,83	94,78	-367,04	-890,51	523,47	-0,34	-0,82	0,47
ИТОГО	117249,71	110614,51		126377,94	93,26	-6635,2	9128,23	-15763,43	-6,00	8,25	-14,25

Допустимые отклонения со знаком «+» показывают те суммы, которые предприятие имеет право дополнительно израсходовать, а со знаком «-» обязательно было сэкономить в связи с изменившимся объемом работ.

В данном случае при соблюдении действующих норм материальных и денежных ресурсов АТП должно было потратить денежных средств на 8,25% больше, чем планировалось. Графа 11 в таблице 3 показывает, что предприятие по всем статьям калькуляции кроме общехозяйственных расходов предприятие перерасходовало планируемые денежные суммы.

Относительный перерасход свидетельствует об отсутствии строгого учета за расходом материалов и денежных средств. Основная задача анализа суммы затрат состоит не только в расчетах экономии или перерасхода, но и в выявлении причин, вызвавших этот результат [53].

Графически структура затрат за 2013 г. представлена на рисунке 2.



Рисунок 2 – Структура затрат за 2013 г.

По графику видно, что наибольшее влияние на общую сумму затрат оказывают переменные затраты. Расходы автотранспортного предприятия условно подразделяют на переменные и постоянные. Переменные расходы

зависят от работы (движения) автомобиля и исчисляются на 1 км общего пробега. Это расходы на топливо и смазочные материалы, на восстановление и ремонт шин, техническое обслуживание, ремонт и амортизацию подвижного состава.

Постоянные расходы исчисляются на 1 автомобиле-час работы. Это накладные расходы и условно заработная плата водителей автомобилей. К накладным расходам относятся затраты на содержание зданий и оборудования, заработная плата административно-хозяйственного персонала, канцелярские, почтово-телеграфные и телефонные расходы, налоги, сборы и т. д [12].

Аналогичным образом проведем анализ общей суммы затрат за 2014 год по исходным данным, представленным в приложении А.

Анализ общей суммы затрат за 2014 г. представлен в таблице 4.

Таблица 4 - Анализ общей суммы затрат за 2014 г.

Статьи расходов	Оасходы, тыс.руб				Выполнение плана, %	Отклонение, тыс.руб			Влияние отклонений на изменение общей суммы затрат, %		
	План С	Отчет С'	Аналитическое			Абсолютное (гр.3 – гр.2)	В том числе		Абсолютного	В том числе	
			Расчет по формуле	Са			Допустимое (5 – 2)	Относительное (3 – 5)		Допустимого	Относительно
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. Зарботная плата водителей с начислениями	51978,481	51000,933	(4)	53225,96	98,12	-977,5482	1247,48	-2225,03	-0,84	1,07	-1,90
2. Переменные расходы, в т.ч.	61786,67	58917,85	(2)	70733,60	95,36	-2868,82	8946,93	-11815,75	-2,45	7,65	-10,11
2.1 ГСМ	3865,97	3666,54	(2)	4425,78	94,84	-199,43	559,81	-759,24	-0,17	0,48	-0,65
2.2 материалы и сырье	41342,54	39612,07	(2)	47329,09	95,81	-1730,47	5986,55	-7717,02	-1,48	5,12	-6,60
2.3 запасные части для ремонта автомобильного транспорта	6034,56	5654,23	(2)	6908,39	93,70	-380,33	873,83	-1254,16	-0,33	0,75	-1,07
2.4 амортизация	10543,6	9985,01	(2)	12070,35	94,70	-558,59	1526,75	-2085,34	-0,47	1,30	-1,78
3. Постоянные (общехозяйственные расходы)	7345,09	6987,65	(3)	6786,50	95,13	-357,44	-558,59	201,15	-0,31	-0,48	0,17
ИТОГО	121110,24	116906,43		130746,07	95,38	-4203,8082	9635,83	-13839,64	-3,60	8,24	-11,84

В данном случае при соблюдении действующих норм материальных и денежных ресурсов АТП должно было потратить денежных средств на 8,24% больше, чем планировалось.

Графа 11 в таблице 4 показывает, что предприятие по всем статьям калькуляции, кроме общехозяйственных расходов предприятие перерасходовало планируемые денежные суммы.

К общехозяйственным (управленческим) расходам относятся затраты, которые непосредственно не связаны с производством продукции (выполнением работ, оказанием услуг), но необходимы для деятельности организации в целом.

Это, в частности:

- стоимость аудиторских, юридических и консультационных услуг;
- административно-управленческие расходы (например, представительские расходы, стоимость услуг связи и банков);
- заработная плата управленческого и общехозяйственного персонала, не связанного с производственным процессом (в частности, руководителя организации, бухгалтера, юриста) и начисленные на нее обязательные страховые взносы;
- амортизация основных средств общехозяйственного назначения (например, здания офиса или автомобиля, используемого для поездок управленческого персонала);
- арендная плата за имущество общехозяйственного назначения (например, за офис или автомобиль руководителя); [58]

Общехозяйственные расходы зависят от типа подвижного состава, мощности, технической оснащённости АТП. С увеличением количества автомобилей общехозяйственные расходы возрастают, но в меньшей степени, чем число автомобилей.

С увеличением грузоподъемности автомобилей общая сумма расходов также возрастает, так как увеличиваются площади производственных помещений, стоянки и т.д., однако сумма общехозяйственных расходов на

единицу транспортной продукции снижается вследствие увеличения производительности парка.

В статью "Общехозяйственные расходы" включают стоимость электроэнергии, тепловой энергии; плату за пользование землей; стоимость содержания объединений, концернов, ассоциаций по уставам и договорам; амортизацию на полное восстановление по пассивным основным фондам; плату за воду, медицинское страхование и страхование имущества, загрязнение окружающей среды, содержание автомобилей хозтехобслуживания; плату по процентам за краткосрочный кредит; налоги: на пользователей автомобильных дорог, с владельцев транспортных средств, на приобретение автотранспортных средств, транспортный.

Графически структура затрат за 2014 г. представлена на рисунке 4.

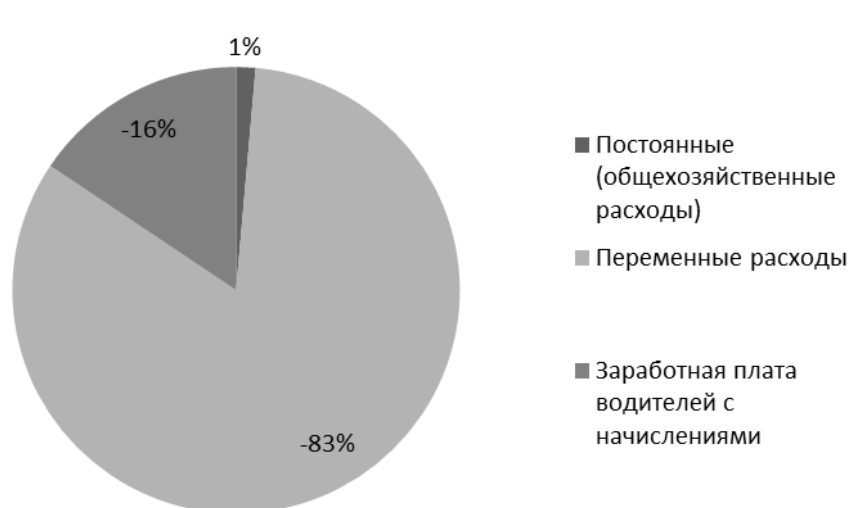


Рисунок 4 - структура затрат за 2014 г.

В 2014 году наблюдается еще больший удельный вес влияния переменных расходов на общую сумму затрат, относительно 2013 года.

Также проведем анализ общей суммы затрат за 2015 год по исходным данным, которые представлены в приложении Б.

Анализ общей суммы затрат за 2015 г. представлен в таблице 5.

Таблица 5 - Анализ общей суммы затрат за 2015 год

Статьи расходов	Расходы, тыс.руб				Выполнение плана, %	Отклонение, тыс.руб			Влияние отклонений на изменение общей суммы затрат, %		
	План С	Отчет С'	Аналитическ			Абсолютное (гр.3 – гр.2)	В том числе		Абсолютног о	В том числе	
			Расчет по формуле	Са			Допустимое (5 – 2)	Относительное (3 – 5)		Допустим ого	Относите льного
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. Заработная плата водителей с начислениями	59830,7654	58060,602	(4)	61266,70	97,04	-1770,1637	1435,94	-3206,10	-1,50	1,22	-2,72
2. Переменные расходы, в т.ч.	58191,57	54452,33	(2)	66617,92	93,57	-3739,24	8426,35	-12165,59	-3,17	7,14	-10,30
2.1 ГСМ	3898,07	3693,45	(2)	4462,52	94,75	-204,62	564,45	-769,07	-0,17	0,48	-0,65
2.2 материалы и сырье	36874,56	34598,12	(2)	42214,13	93,83	-2276,44	5339,57	-7616,01	-1,93	4,51	-6,45
2.3 запасные части для ремонта автомобильного транспорта	6875,34	6073,42	(2)	7870,91	88,34	-801,92	995,57	-1797,49	-0,68	0,84	-1,52
2.4 амортизация	10543,6	10087,34	(2)	12070,35	95,67	-456,26	1526,75	-1983,01	-0,39	1,29	-1,68
3. Постоянные (общехозяйственные расходы)	5764,7	5567,89	(3)	5308,44	96,59	-196,81	-456,26	259,45	-0,17	-0,39	0,22
ИТОГО	123787,035	118080,82		133193,06	94,26	-5706,2137	9406,03	-15112,24	-4,83	7,97	-12,80

В данном случае при соблюдении действующих норм материальных и денежных ресурсов АТП должно было потратить денежных средств на 7,97% больше, чем планировалось. Относительно 2014 года расходы уменьшились на 0,27%. Графа 11 в таблице 3 показывает, что предприятие по всем статьям калькуляции кроме общехозяйственных расходов предприятие перерасходовало планируемые денежные суммы.

Самый большой перерасход по переменным затратам – 7,14%. Также в 2015 году наблюдается большой перерасход по статье «заработная плата водителей с начислениями» относительно 2013 и 2014 года. Величина процента, на который увеличились затраты по этой статье – 0,43%.

Графически структура затрат за 2014 г. представлена на рисунке 4.

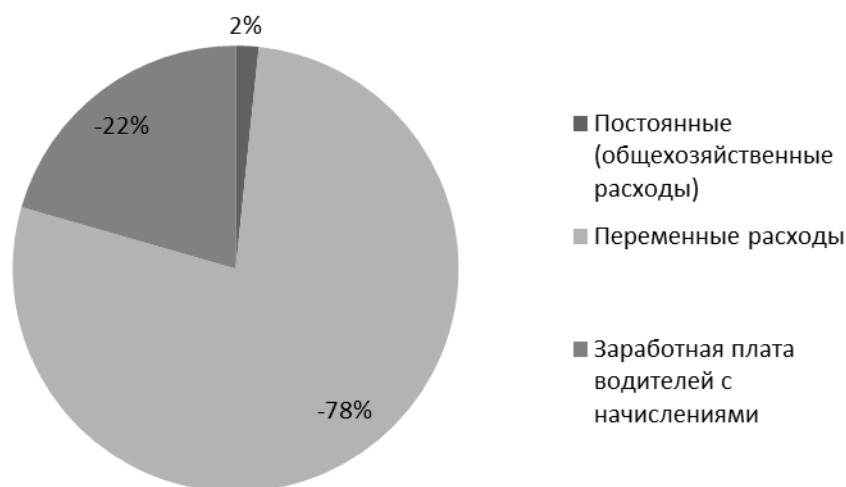


Рисунок 3 - Структура затрат за 2014 г.

В 2015 году также наблюдается наибольший удельный вес переменных расходов в абсолютном влиянии отклонений на изменение общей суммы затрат.

2.2 Анализ влияния на себестоимость изменения затрат и объемов выполненной работы

Далее проведем анализ влияния на себестоимость изменения затрат и объема выполненной работы.

Плановая себестоимость перевозок – это допустимый уровень затрат на осуществление перевозок, отчетная (фактическая) — действительные затраты предприятия. Соотношение отчетной и плановой себестоимости характеризует степень выполнения предприятием прогрессивных плановых норм и мобилизации внутренних резервов. Во избежание ошибок в выводах при анализе себестоимости необходимо исчислить допустимые (возможные) отклонения по этому показателю [42].

Для этого рассчитывают аналитическую себестоимость перевозок по формуле 6:

$$S_a = \frac{C_a}{P'} = \frac{\ddot{A}_{cl} + \tilde{N}}{\mathcal{D}} \quad (6)$$

где S_a – аналитическая себестоимость перевозок;

\mathcal{D}_{cl} — допустимые отклонения по общей сумме расходов, руб.;

C — общая плановая сумма расходов, руб.

Аналитическую сумму расходов исчисляют по действующим на предприятии нормам расходов на фактический объем работы с учетом специфики статей расходов.

Изменение себестоимости перевозок зависит от двух групп факторов: факторов, обусловивших отчетное значение общей суммы расходов, и факторов, определивших отчетный объем перевозок (т-км, пасс-км, платные км). Влияние их на себестоимость обуславливается различными, зачастую не связанными между собой причинами.

Поэтому при анализе определяют раздельное влияние общей суммы расходов и объема выполненной работы (т-км, пасс-км и платные км) на себестоимость, а затем в каждой группе факторов проводят детализацию, направленную на выявление конкретных причин, вызвавших изменение себестоимости.

Определить раздельное влияние общей суммы расходов и объема выполненной работы на изменение себестоимости ΔS_k (коп/т-км) можно с помощью аналитической себестоимости S_a по формуле 7:

$$\Delta S_k = \underbrace{S' - S_a}_{O_{S_k}} + \underbrace{S_a - S}_{\mathcal{D}_{S_k}} \quad (7)$$

где ΔS_k - раздельное влияние общей суммы расходов и объема выполненной работы на изменение себестоимости, коп/т-км.;

O_{Sk} – отклонение себестоимости относительное, руб.;

D_{Sk} – отклонение себестоимости допустимое, руб.;

Быстрее и удобнее расчеты выполнять в процентах. Для этого выражение надо поделить на плановую себестоимость C/P и умножить на 100. Получим формулу 8:

$$\Delta S = \underbrace{\frac{100}{\hat{I}_D} \hat{I}_S}_{\Delta S_C} + \underbrace{\frac{100}{\hat{I}_D} \hat{A}_S}_{\Delta S_P} + \left(\frac{100}{\hat{I}_D} - 1 \right) 100 \quad (8)$$

где O_c, D_c – отклонение по общей сумме затрат соответственно относительное и допустимое, %;

P_p, P_c – процент выполнения плана соответственно по грузообороту и общей сумме затрат;

O_s, D_s – отклонение себестоимости соответственно относительное и допустимое, %;

$\Delta S_c, \Delta S_p$ – изменение себестоимости соответственно за счет общей суммы затрат и грузооборота;

$100/P_p * O_c$ – относительное отклонение по себестоимости O_s , или влияние на себестоимость относительного отклонения по общей сумме затрат, %;

$100/P_p * D_c$ – влияние на себестоимость допустимого отклонения по общей сумме затрат.

Проведем анализ влияния на себестоимость изменения затрат и объема выполненной работы.

Определим изменение себестоимости за счет общей суммы затрат и пассажирооборота, ΔS за 2013 год:

$$\Delta S_{2012} = \frac{100}{76,98} * (-14,25) + \frac{100}{76,98} * 8,25 + \frac{100}{76,98-1} * 100 = 22,12$$

Как видно из расчетов, за счет изменения общей суммы затрат и грузооборота себестоимость увеличилась на 22,12%.

Влияние основных факторов на формирование изменения себестоимости за период 2013 г., % отражены на рисунке 5.

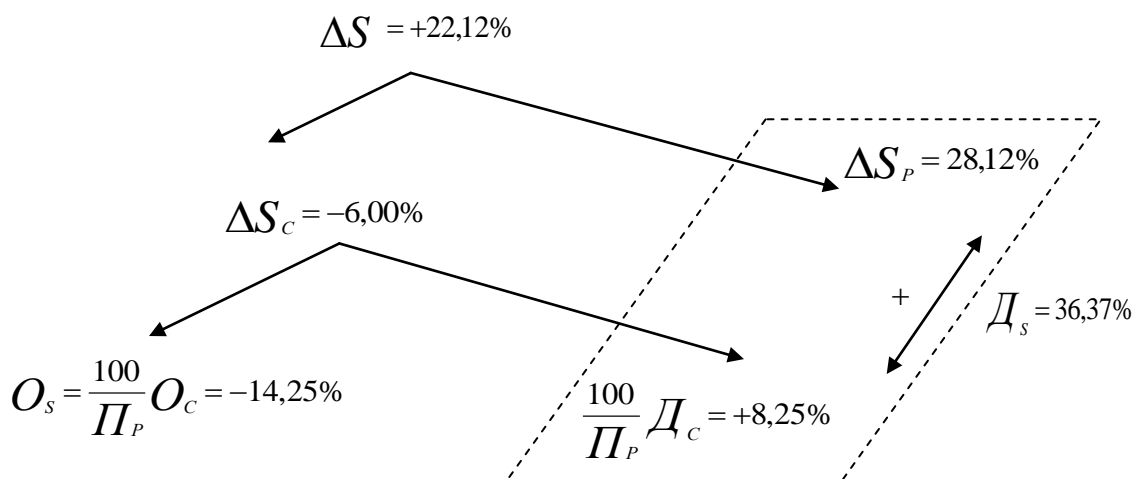


Рисунок 5 – Влияние основных факторов на формирование изменения себестоимости за период 2013 г.

Допустимые отклонения по общей сумме расходов способствовали увеличению себестоимости на 8,25.

Определим изменение себестоимости за счет общей суммы затрат и пассажирооборота, ΔS за 2014 год:

$$\Delta S_{2013} = \frac{100}{89,44} * (-11,84) + \frac{100}{89,44} * 8,24 + \frac{100}{89,44-1} * 100 = 7,79$$

Как видно из расчетов, за счет изменения общей суммы затрат и грузооборота себестоимость увеличилась на 7,79%.

Влияние основных факторов на формирование изменения себестоимости за период 2014 г., % отражены на рисунке 6.

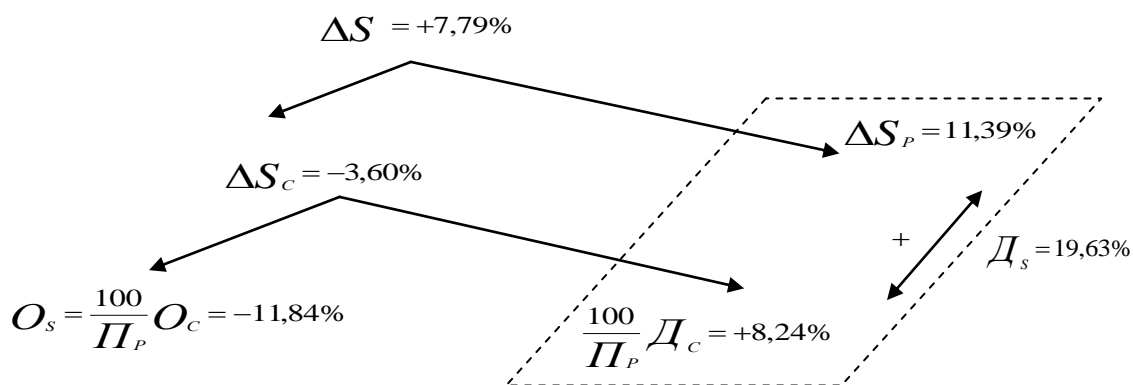


Рисунок 6 – Влияние основных факторов на формирование изменения себестоимости за период 2014 г.

Допустимые отклонения по общей сумме расходов способствовали увеличению себестоимости на 8,24%.

Определим изменение себестоимости за счет общей суммы затрат и пассажирооборота, ΔS за 2015 год:

$$\Delta S_{2014} = \frac{100}{82,71} * (-12,80) + \frac{100}{82,71} * 7,97 + \frac{100}{82,71-1} * 100 = 15,06$$

Как видно из расчетов, за счет изменения общей суммы затрат и грузооборота себестоимость увеличилась на 15,06%.

Влияние основных факторов на формирование изменения себестоимости за период 2015 г., % отражены на рисунке 7.

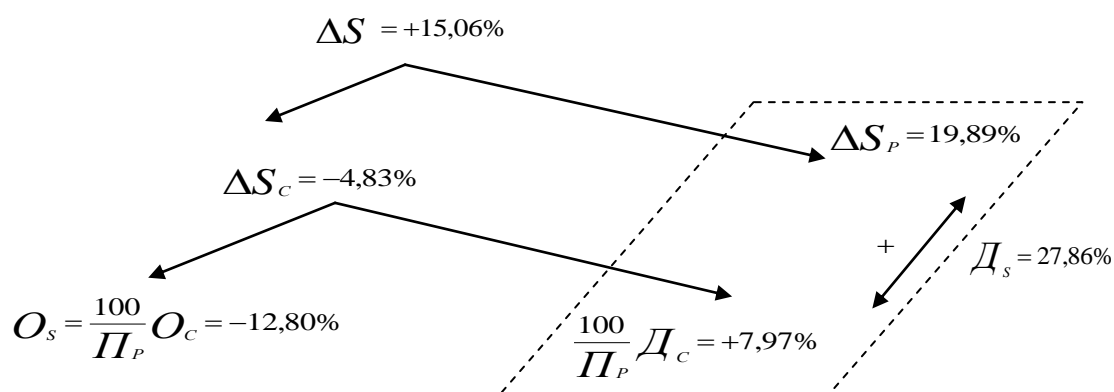


Рисунок 7 – Влияние основных факторов на формирование изменения себестоимости за период 2015 г.

Допустимые отклонения по общей сумме расходов способствовали увеличению себестоимости на 7,97%.

По итогам 3 лет самое большое значение увеличения себестоимости наблюдается в 2013 году – себестоимость выросла на 22, 11%, наименьшее в 2014 – в этом периоде увеличение себестоимости произошло на 7,79%.

Также было выявлено относительно большое влияние переменных расходов в абсолютном влиянии отклонений на изменение общей суммы затрат.

2.3 Анализ доли переменных, постоянных расходов и доли заработной платы водителей в себестоимости

Анализ влияния на себестоимость изменения затрат по статьям калькуляции и технико-эксплуатационных показателей удобно проводить путем изучения каждой доли себестоимости.

Постоянные затраты не связаны напрямую с получением дохода.

Переменные затраты — это затраты, которые напрямую связаны с объемом производства продукции, оказания услуг и реализации товаров. Чем больше объем реализации или производства, тем выше эти затраты. Переменные затраты непосредственно связаны с получением дохода.

Доли переменных, постоянных расходов и доли заработной платы водителей в себестоимости за 2013 г. представлены в таблице 6.

Таблица 6 – Доли переменных, постоянных расходов и доли заработной платы водителей в себестоимости за 2013 г.

Наименование	План	Отчет	%	Изменение долей, %
$C_{пер}$	0,73	0,89	122,36	22,36
$ЗПВ$	0,58	0,72	122,71	22,71
$C_{пост}$	0,84	1,03	123,13	23,13
$C_{общ}$	2,15	2,64	122,76	-

$C_{пер}$ показывает долю переменных расходов в себестоимости, $ЗПВ$ – это доля заработной платы водителей, $C_{пост}$ - доля постоянных расходов. Последняя строка в таблице 6 обобщает доли себестоимости в единое целое.

По данным таблицы можно сделать вывод о том, что составляющие себестоимости превысили планируемый объем по сравнению с фактическими значениями в 2013 г.

Доля переменных расходов в себестоимости выросла на 22,36%, заработная плата водителей превысила долю на 22,71%, а постоянные расходы по факту составляют на 23,13% больше, чем нужно.

Общее значение себестоимости было превышено на 0,49.

Самое большое расхождение между планом и фактом существует в доле постоянных расходов, а наименьшее расхождение в доле переменных расходов.

Данная ситуация говорит о неэкономном использовании ресурсов, плохой организации перевозок и ставит под угрозу финансовое состояние предприятия.

Расчет относительных и допустимых отклонений по группам расходов и анализ долей себестоимости за 2013 г. представлен в таблице 7.

Таблица 7 – Расчет относительных и допустимых отклонений по группам расходов и анализ долей себестоимости за 2013 г.

Группа расходов	План, тыс. руб.	Отклонение по группам расходов						Влияние отклонений на изменение долей себестоимости	Влияние грузооборота на изменение долей себестоимости, %		Изменение долей себестоимости (9+12), %			
		Тыс. руб.			%									
		абсолютное	в том числе		Абсолютное	в том числе		абсолютное	в том числе					
			Допустимое	Относительное		Допустимое	Относительное		допустимое	Относительное		Всего	Общего пробега	Выработки на 1 ткм
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Переменные расходы	61037,03	-3544,49	8838,38	-12382,87	-5,81	14,48	-20,29	-7,54	18,81	-26,36	-34,49	-12,65	-21,84	-42,03
Зарботная плата водителей с начислениями	49181,34	-2723,67	1180,35	-3904,02	-5,54	2,40	-7,94	-7,19	3,12	-10,31	-34,49	-12,65	-21,84	-41,68
Постоянные расходы	7031,34	-367,04	-890,51	523,47	-5,22	-12,66	7,44	-6,78	-16,45	9,67	-34,49	-12,65	-21,84	-41,27
Общая сумма	117249,71	-6635,2	9128,23	-15763,43	-5,66	7,79	-13,44	-	-	-	-	-	-	-

Данные полученные в таблице 7 свидетельствуют о том, что в доле переменных расходов допустимые отклонения и общий пробег влияют примерно в одинаковой степени, но в противоположных направлениях.

Следовательно, изменение доли переменных расходов определяется влиянием относительных отклонений и выработки в тонно-километрах (пассажиры-километрах, платных километрах) на 1 км пробега.

Определить влияние доли переменных, постоянных расходов и доли заработной платы на изменение себестоимости можно по формуле структурных сдвигов.

Расчет влияния изменения долей затрат на себестоимость перевозок за 2013 г. приведен в таблице 8.

Таблица 8 – Влияние изменения долей затрат на себестоимость, % за 2013 г.

Затраты	Доля в общей плановой сумме затрат, Ч _{си}	Изменение долей с/с, ΔSi	Влияние долей на изменение с/с, гр.2/100*гр.3	В том числе					
				Отклонения по группам затрат			Пассажиروоборот	в том числе	
				Абсолютные	Из них			Общего пробега	Выработки на 1 км пробега
					Отн-ые	Доп-ые			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Переменные расходы	52,06	22,36	11,64	-3,93	9,79	-13,72	-17,95	-6,58	-11,37
ЗП водителей	41,95	22,71	9,53	-3,02	1,31	-4,33	-14,47	-5,31	-9,16
Постоянные Расходы	6,00	23,13	-0,41	-0,99	0,58	-2,07	-0,76	-1,31	-0,41
Итого изменение с/с:									
Без учета характера влияния общего пробега и доп. Отклонений			-7,35	10,11	-17,47	-34,49	-12,65	-21,84	-7,35
С учетом того, что влияние общего пробега и доп. откл-ий взаимно погашается			22,56	X	10,11	-16,78	X	4,82	-21,84

По данным таблицы можно сделать вывод о том, что переменные расходы имеют наибольшее влияние на изменение себестоимости, уменьшают пассажирооборот на 17,95% в конкретном случае, в 2013 году. По вине переменных расходов общий пробег уменьшается на 6,58%, а выработка на 1 километр пробега становится меньше на 11,37%.

Влияние статей калькуляции на формирование ΔSc за 2013 г. представлено в таблице 9.

Таблица 9 – Влияние статей калькуляции на формирование ΔSc , % за 2013 г.

Статья расходов	Влияние отклонений на изменение общей суммы расходов (табл. 3.8. гр. 10-12)			Влияние отклонений по каждой статье расходов на ΔSc			Влияние расходов на с/с
	Абсолютных	Допустимых	Относительных	Абсолютных	Допустимых	Относительных	
1	2	3	4	5	6	7	8
Переменные расходы	-3,20	7,99	-11,19	-4,16	10,38	-14,54	-14,54
ГСМ	-0,15	0,42	-0,58	-0,20	0,55	-0,75	-0,75
Материалы и сырье	-1,56	5,41	-6,98	-2,03	7,03	-9,06	-9,06
Амортизация ПС	-0,81	1,38	-2,19	-1,05	1,79	-2,84	-2,84
З/части для ремонта	-0,68	0,77	-1,45	-0,88	1,00	-1,89	-1,89
ЗП водителей	-2,46	1,07	-3,53	-3,20	1,39	-4,58	-2,46
Постоянные расходы	-0,34	-0,82	0,47	-0,43	-1,05	0,61	-0,34
ИТОГО	-6,00	8,25	-14,25	-7,79	10,72	-18,51	-17,34

Чтобы выяснить, как формировалась величина ΔSp за счет ТЭП, надо вспомнить, что между себестоимостью и грузооборотом существует обратная зависимость. Значит, все показатели, способствующие увеличению тонно-километров (пасс.-км, платн.км), вызывают снижение себестоимости, а показатели, уменьшающие пассажиро-километры, вызывают ее рост.

Влияние технико-эксплуатационных показателей на формирование ΔSp за 2013 г. представлено в таблице 10.

Таблица 10 - Влияние технико-эксплуатационных показателей на формирование ΔSp , % за 2013 г.

Показатель 1	Формула 2	Значение расчета 3
T_H	$\Delta S_{T_H} = \left(\frac{100}{\Pi_{T_H}} - 1 \right) 100$	2,56
V_T	$\Delta S_{V_T} = \left(\frac{100}{\Pi_{V_T} \delta_{V_T}} - 1 \right) 100$	0,00
L_{ez}	$\Delta S_{L_{ez}} = \left(\frac{100}{\Pi_{L_{ez}} \delta_{L_{ez}}} - 1 \right) 100$	0,00
α_6	$\Delta S_{\alpha_6} = \left(\frac{100}{\Pi_{\alpha_6}} - 1 \right) 100$	4,65
t_{n-p}	$\Delta S_{t_{n-p}} = \left(\frac{1}{\delta_{t_{n-p}}} - 1 \right) 100$	17,67
A_{cn}	$\Delta S_{A_{cn}} = \left(\frac{100}{\Pi_{A_{cn}}} - 1 \right) 100$	0,00
β	$\Delta S_{\beta_1} = \left(\frac{1}{\delta_{\beta}} - 1 \right) 100$	-3,19
	$\Delta S_{\beta_2} = \frac{100}{\Pi_{L_{общ}}} \left(\frac{100}{\Pi_{\beta}} - 1 \right) 100$	2,88
Q	$\Delta S_Q = \frac{100}{\Pi_{L_{общ}}} \left(\frac{100}{\Pi_Q} - 1 \right) 100$	0,00
q_{δ}	$\Delta S_{q_{\delta}} = \frac{100}{\Pi_{L_{общ}}} \left(\frac{100}{\Pi_{q_{\delta}}} - 1 \right) 100$	3,54
	$\Delta S_P = \left(\frac{100}{\Pi_P} - 1 \right) 100$	28,11

По данным таблицы 10 можно сделать вывод о том, что наибольшее влияние на себестоимость оказывает такой показатель, как время простоя под погрузкой и разгрузкой.

Влияние технико-эксплуатационных показателей (ТЭП) на изменение долей себестоимости и всю себестоимость за 2013 г. представлено в таблице 11
Таблица 11 – Влияние ТЭП на изменение долей себестоимости и всю себестоимость, % за 2013 г.

Показатель		Влияние ТЭП на ΔS_p	В том числе через долю расходов			Влияние ТЭП на с/с, %
		(табл.3.6 гр.3), %	Переменн ых (гр.2* $\chi_{\text{спе}}$ р/100)	ЗП водителей (гр2. * $\chi_{\text{зпв}}/100$)	Постоянны х (гр.2* $\chi_{\text{спост}}$ /100)	
↑ $L_{\text{общ}}$	T_n	2,56	1,33	1,08	0,15	1,23
	V_T	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	l_{ez}	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	α_v	4,65	2,42	1,95	0,28	2,23
	t_{n-p}	17,67	9,20	7,41	1,06	8,47
	A_{cn}	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	β	-3,19	-1,66	-1,34	-0,19	-1,53
↓ P_1		2,88	1,50	1,21	0,17	2,88
	q	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	γ_d	3,54	1,85	1,49	0,21	3,54
↑	$L_{\text{общ}}$	-12,65	-6,58	-5,31	-0,76	-6,06
	P_1	28,11	14,64	11,79	1,69	28,11
Итого		15,46	8,05	6,49	0,93	22,05

В таблице 11 отражено влияние ТЭП на себестоимость. Наибольшее влияние оказывает время простоя под погрузкой и разгрузкой, которое увеличивает себестоимость на 8,47%.

Далее произведем анализ доли переменных, постоянных расходов и доли заработной платы водителей в себестоимости.

Анализ влияния на себестоимость изменения затрат по статьям калькуляции и технико-эксплуатационных показателей удобно проводить путем изучения каждой доли себестоимости.

Результаты расчетов по анализу себестоимости за 2013 г., а именно влияние на себестоимость изменения общей суммы расходов и пассажирооборота отражено на рисунке 8.

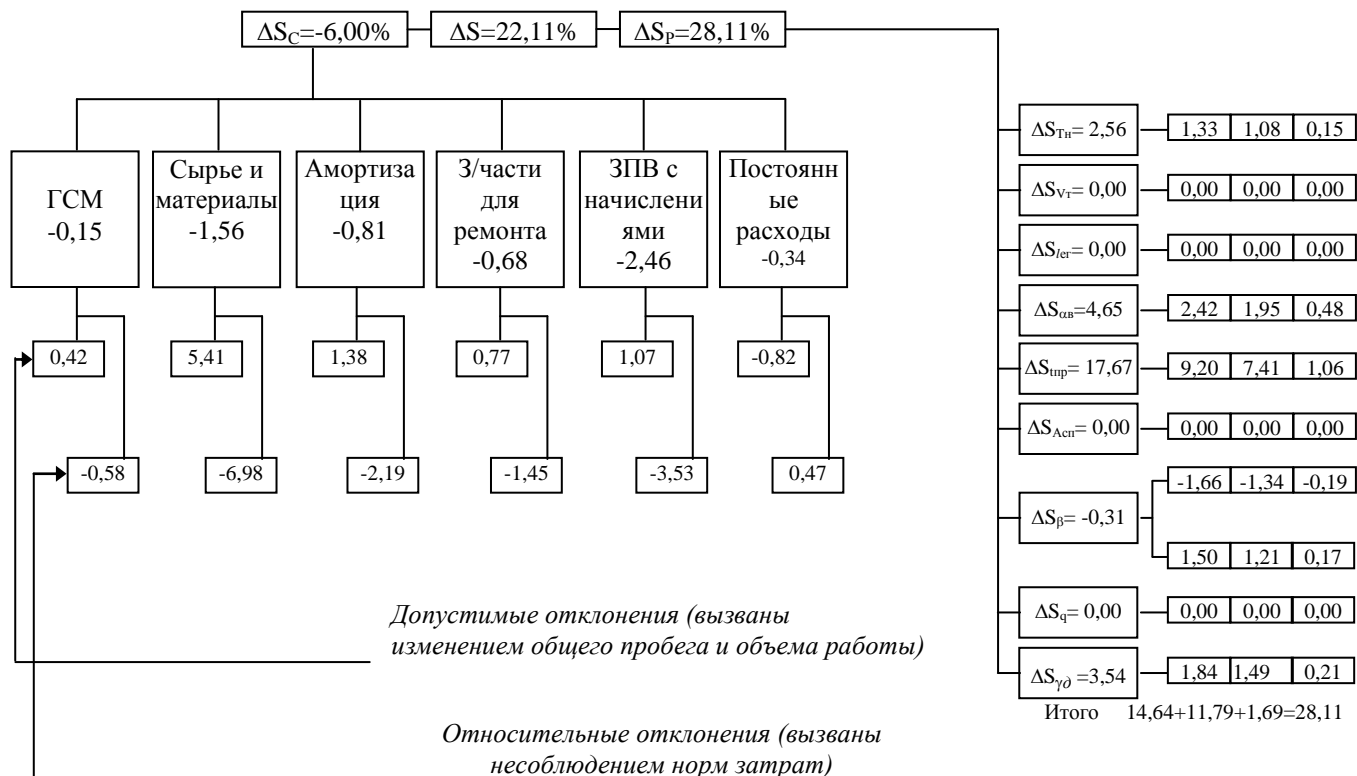


Рисунок 8 – Влияние на себестоимость изменения общей суммы расходов и пассажирооборота за 2013 г., %

На рисунке 8 отражено влияние на себестоимость каждого из показателей затрат, допустимые отклонения, которые вызваны изменением общего пробега и объема работы и относительные отклонения, которые вызваны несоблюдением норм затрат.

Себестоимость в 2013 году увеличилась на 22, 11%. Показатель, в большей мере повлиявший на эту величину – время простоя под погрузкой и разгрузкой, наибольшее влияние на общую сумму затрат оказывают переменные расходы.

Доли переменных, постоянных расходов и доли заработной платы водителей в себестоимости за 2014 г. представлены в таблице 12.

Таблица 12 – Доли переменных, постоянных расходов и доли заработной платы водителей в себестоимости за 2014 г.

Наименование	План	Отчет	%	Изменение долей, %
<i>C_{пер}</i>	0,80	0,85	106,62	6,62
<i>ЗПВ</i>	0,67	0,73	109,71	9,71
<i>C_{пост}</i>	0,95	1,01	106,37	6,37
<i>C_{общ}</i>	2,41	2,59	107,38	-

Расчет относительных и допустимых отклонений по группам расходов и анализ долей себестоимости за 2014 г. представлен в таблице 13.

Таблица 13 – Расчет относительных и допустимых отклонений по группам расходов и анализ долей себестоимости за 2014 г.

Группа расходов	План, тыс. руб.	Отклонение по группам расходов						Влияние отклонений на изменение долей себестоимости			Влияние грузооборота на изменение долей себестоимости, %			Изменение долей себестоимости (9+12), %
		Тыс. руб.			%									
		абсолютное	в том числе		Абсолютное	в том числе		Абсолютное	в том числе		Всего	в том числе		
			допустимое	относительное		Допустимое	Относительное		Допустимое	относительное		Общего пробега	Выработки на 1 ткм	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Переменные расходы	61786,67	-2868,82	8946,93	-11815,75	-4,64	14,48	-19,12	-5,19	16,19	-21,38	-0,17	-12,65	12,48	-5,36
Заработная плата водителей с начислениями	51978,481	-977,5482	1247,48	-2225,03	-1,88	2,40	-4,28	-2,10	2,68	-4,79	-0,17	-12,65	12,48	-2,27
Постоянные расходы	7345,09	-357,44	-558,59	201,15	-4,87	-7,60	2,74	-5,44	-8,50	3,06	-0,17	-12,65	12,48	-5,61
Общая сумма	121110,24	-4203,8082	9635,83	-13839,64	-3,47	7,96	-11,43	-	-	-	-	-	-	-

Данные полученные в таблице 13 свидетельствуют о том, что изменение долей себестоимости в составе общей себестоимости происходит в большей мере из-за постоянных расходов. Наименьшее влияние оказывает заработная плата водителей с начислениями.

Определить влияние доли переменных, постоянных расходов и доли заработной платы на изменение себестоимости можно по формуле структурных сдвигов.

Расчет влияния изменения долей затрат на себестоимость перевозок за 2014 г. приведен в таблице 14.

Таблица 14 – Влияние изменения долей затрат на себестоимость, % за 2014 г.

Затраты	Доля в общей плановой сумме затрат, Чsi	Изменение долей с/с, ΔSi	Влияние долей на изменение с/с, гр.2/100*гр.3	В том числе					
				Отклонения по группам затрат			Пассажиروоборот	в том числе	
				Абсолютные	Из них			Общего пробега	Выработк и на 1км пробега
					Отн-ые	Доп-ые			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Переменные расходы	51,02	6,62	3,38	-2,65	8,26	-10,91	-0,09	-6,45	6,37
ЗП водителей	42,92	9,71	4,17	-0,90	1,15	-2,05	-0,07	-5,43	5,36
Постоянные Расходы	6,06	6,37	0,39	-0,33	-0,52	0,19	-0,01	-0,77	0,76
Итого изменение с/с:									
Без учета характера влияния общего пробега и доп. Отклонений			7,93	-3,88	8,90	-12,78	-0,17	-12,65	12,48
С учетом того, что влияние общего пробега и доп. откл-ий взаимно погашается			7,93	X	8,90	-12,45	X	0,13	12,48

По данным таблицы можно сделать вывод о том, что переменные расходы имеют наибольшее влияние на изменение себестоимости, уменьшают пассажирооборот на 0,09% в конкретном случае, в 2014 году. По вине переменных расходов общий пробег уменьшается на 6,45%, а выработка на 1 километр пробега становится меньше на 6,37%.

Влияние статей калькуляции на формирование ΔSc за 2014 г. представлено в таблице 15.

Таблица 15 – Влияние статей калькуляции на формирование ΔSc , % за 2014 г.

Статья расходов	Влияние отклонений на изменение общей суммы расходов (табл. 3.8. гр. 10-12)			Влияние отклонений по каждой статье расходов на ΔSc			Влияние расходов на с/с
	абсол-ых	Допустимых	Относительных	Абсолютных	Допустимых	относительных	
1	2	3	4	5	6	7	8
Переменные расходы	-2,45	7,65	-10,11	-2,74	8,56	-11,30	-11,30
ГСМ	-0,17	0,48	-0,65	-0,19	0,54	-0,73	-0,73
Материалы и сырье	-1,48	5,12	-6,60	-1,66	5,73	-7,38	-7,38
Амортизация ПС	-0,47	1,30	-1,78	-0,53	1,46	-1,99	-1,99
З/части для ремонта	-0,33	0,75	-1,07	-0,36	0,84	-1,20	-1,20
ЗП водителей	-0,84	1,07	-1,90	-0,93	1,19	-2,13	-0,84
Постоянные расходы	-0,31	-0,48	0,17	-0,34	-0,53	0,19	-0,31
ИТОГО	-3,60	8,24	-11,84	-4,02	9,22	-13,24	-12,44

По данным таблицы можно сделать вывод о том, что постоянные расходы в наименьшей мере влияют на себестоимость, а именно, увеличивают ее на 0,31%, а переменные расходы имеют самый большой удельный вес, увеличивающий себестоимость перевозок предприятия – 11,3%.

Чтобы выяснить, как формировалась величина ΔSp за счет ТЭП, надо вспомнить, что между себестоимостью и грузооборотом существует обратная зависимость.

Влияние технико-эксплуатационных показателей на формирование ΔSp за 2014 г. представлено в таблице 16.

Таблица 16 - Влияние технико-эксплуатационных показателей на формирование ΔSp , % за 2014 г.

Показатель	Формула	Значение показателя
1	2	3
T_H	$\Delta S_{T_H} = \left(\frac{100}{\Pi_{T_H}} - 1 \right) 100$	2,47
V_T	$\Delta S_{V_T} = \left(\frac{100}{\Pi_{V_T} \delta_{V_T}} - 1 \right) 100$	0,00
L_{ez}	$\Delta S_{L_{ez}} = \left(\frac{100}{\Pi_{L_{ez}} \delta_{L_{ez}}} - 1 \right) 100$	0,00
α_6	$\Delta S_{\alpha_6} = \left(\frac{100}{\Pi_{\alpha_6}} - 1 \right) 100$	5,01
t_{n-p}	$\Delta S_{t_{np}} = \left(\frac{1}{\delta_{t_{np}}} - 1 \right) 100$	1,86
A_{cn}	$\Delta S_{A_{cn}} = \left(\frac{100}{\Pi_{A_{cn}}} - 1 \right) 100$	0,00
β	$\Delta S_{\beta_1} = \left(\frac{1}{\delta_{\beta}} - 1 \right) 100$	-3,26
	$\Delta S_{\beta_2} = \frac{100}{\Pi_{L_{обш}}} \left(\frac{100}{\Pi_{\beta}} - 1 \right) 100$	2,94
Q	$\Delta S_q = \frac{100}{\Pi_{L_{обш}}} \left(\frac{100}{\Pi_q} - 1 \right) 100$	0,00
q_{δ}	$\Delta S_{\gamma_{\delta}} = \frac{100}{\Pi_{L_{обш}}} \left(\frac{100}{\Pi_{\gamma_{\delta}}} - 1 \right) 100$	2,36
	$\Delta S_p = \left(\frac{100}{\Pi_p} - 1 \right) 100$	11,39

Наибольшее влияние на себестоимость в 2014 году оказывает такой показатель, как коэффициент выпуска автомобилей на линию.

Влияние технико-эксплуатационных показателей (ТЭП) на изменение долей себестоимости и общую сумму себестоимости за 2014 г. представлено в таблице 17.

Таблица 17 – Влияние ТЭП на изменение долей себестоимости и общую сумму себестоимости, % за 2014 г.

Показатель		Влияние ТЭП на ΔS_p	В том числе через долю расходов			Влияние ТЭП на с/с, %
		(табл.3.6 гр.3), %	Переменных	ЗП водителей	Постоянных	
1		2	3	4	5	6
			(гр.2*Ч _{сп} ср/100)	(гр2. *Ч _{зпв} /100)	(гр.2*Ч _{спос} т/100)	
↑ L _{общ}	T_n	2,47	1,26	1,06	0,15	1,21
	V_T	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
	l_{ez}	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	α_v	5,01	2,56	2,15	0,30	2,45
	t_{n-p}	1,86	0,95	0,80	0,11	0,91
	$A_{сп}$	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	β	-3,26	-1,66	-1,40	-0,20	-1,60
↓ P ₁	q	2,94	1,50	1,26	0,18	2,94
	γ_d	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	$L_{общ}$	2,36	1,20	1,01	0,14	2,36
	P_1	-12,65	-6,45	-5,43	-0,77	-6,20
Итого		11,39	5,81	4,89	0,69	11,39
		-1,26	-0,64	-0,54	-0,08	5,19

Наибольший удельный вес влияния на себестоимость принадлежит коэффициенту выпуска автомобилей на линию. Коэффициент выпуска на линию показывает степень использования подвижного состава. Он определяется отношением количества дней, фактически отработанных на данном автомобиле, к количеству дней работы автотранспортного предприятия. Он зависит от режима работы предприятия, технического состояния автомобилей, состояния дорог на маршрутах грузоперевозок и от четкости организации транспортной работы [2].

Далее произведем анализ доли переменных, постоянных расходов и доли заработной платы водителей в себестоимости.

Анализ влияния на себестоимость изменения затрат по статьям калькуляции и технико-эксплуатационных показателей удобно проводить путем изучения каждой доли себестоимости.

Результаты расчетов по анализу себестоимости за 2014 г., а именно влияние на себестоимость изменения общей суммы расходов и пассажирооборота отражено на рисунке 9.

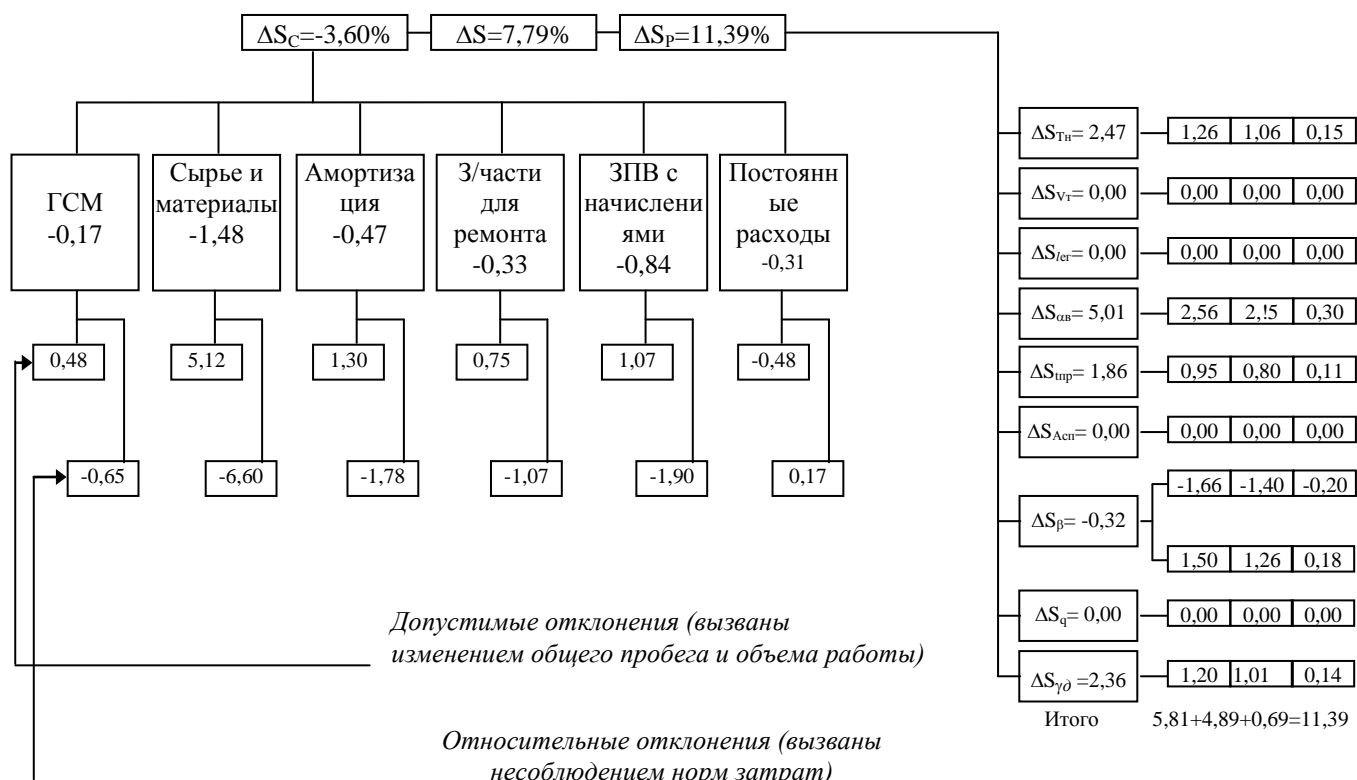


Рисунок 9 – Влияние на себестоимость изменения общей суммы расходов и пассажирооборота за 2014 г., %

Себестоимость в 2014 году увеличилась на 7,79%. Показатель, в большей мере повлиявший на эту величину – коэффициент выпуска автомобилей на линию, наибольшее влияние на общую сумму затрат оказывают переменные расходы.

Доли переменных, постоянных расходов и доли заработной платы водителей в себестоимости за 2015 г. представлены в таблице 18.

Таблица 18 – Доли переменных, постоянных расходов и доли заработной платы водителей в себестоимости за 2015 г.

Наименование	План	Отчет	%	Изменение долей, %
$C_{пер}$	0,67	0,77	114,27	14,27
$ЗПВ$	0,69	0,82	118,51	18,51
$C_{пост}$	0,67	0,79	117,95	17,95
$C_{общ}$	2,03	2,37	116,92	-

Расчет относительных и допустимых отклонений по группам расходов и анализ долей себестоимости за 2015 г. представлен в таблице 19.

Таблица 19 – Расчет относительных и допустимых отклонений по группам расходов и анализ долей себестоимости за 2015 г.

Группа расходов	План, тыс. руб.	Отклонение по группам расходов						Влияние отклонений на изменение долей себестоимости			Влияние грузооборота на изменение долей себестоимости, %			Изменение долей себестоимости (9+12), %
		Тыс. руб.			%			Абсолютное	в том числе		Всего	в том числе		
		абсолютное	в том числе		Абсолютное	в том числе			допустимое	относительное		Общего пробега	Выработки на 1 ткм	
			Допустимое	Относительное		Допустимое	Относительное							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Переменные расходы	58191,57	-3739,24	4926,07	-8665,31	-6,43	8,47	-14,89	-7,85	10,34	-18,18	-19,33	-7,80	-11,52	-27,18
Заработная плата водителей с начислениями	59830,7654	-1770,1637	1435,94	-3206,10	-2,96	2,40	-5,36	-3,61	2,93	-6,54	-19,33	-7,80	-11,52	-22,94
Постоянные расходы	5764,7	-196,81	-456,26	259,45	-3,41	-7,91	4,50	-4,17	-9,67	5,50	-19,33	-7,80	-11,52	-23,50
Общая сумма	123787,035	-5706,2137	5905,75	-11611,96	-4,61	4,77	-9,38	-	-	-	-	-	-	-

Данные полученные в таблице 19 свидетельствуют о том, что изменение долей себестоимости в составе общей себестоимости происходит в большей мере из-за постоянных расходов. Наименьшее влияние оказывает заработная плата водителей с начислениями.

Расчет влияния изменения долей затрат на себестоимость перевозок за 2015 г. приведен в таблице 20.

Таблица 20 – Влияние изменения долей затрат на себестоимость, % за 2015 г.

Затраты	Доля в общей плановой сумме затрат, Ч _{Si}	Изменение долей с/с, ΔSi	Влияние долей на изм-ие с/с, гр.2/100*гр.3	В том числе					
				Отклонения по группам затрат			Пассажирооборот	в том числе	
				Абсолютные	Из них			Общего пробега	Выработки на 1 км пробега
					Отн-ые	Доп-ые			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Переменные расходы	47,01	14,27	6,71	-3,69	4,86	-8,55	-9,09	-3,67	-5,42
ЗП водителей	48,33	18,51	8,95	-1,75	1,42	-3,16	-9,34	-3,77	-5,57
Постоянные Расходы	4,66	17,95	0,84	-0,19	-0,45	0,26	-0,90	-0,36	-0,54
Итого изменение с/с:									
Без учета характера влияния общего пробега и доп. отклонений			16,49	-5,63	5,83	-11,46	-19,33	-7,80	-11,52
С учетом того, что влияние общего пробега и доп. откл-ий взаимно погашается			16,49	X	5,83	-10,78	X	3,65	-11,52

По данным таблицы можно сделать вывод о том, что заработная плата водителей имеет наибольшее влияние на изменение себестоимости, уменьшают пассажирооборот на 9,34% в конкретном случае, в 2015 году. По этой же статье затрат общий пробег уменьшается на 3,77%, а выработка на 1 километр пробега становится меньше на 5,57%.

Влияние статей калькуляции на формирование ΔSc за 2015 г. представлено в таблице 21.

Таблица 21 – Влияние статей калькуляции на формирование ΔSc , % за 2015 г.

Статья расходов	Влияние отклонений на изменение общей суммы расходов (табл. 3.8. гр. 10-12)			Влияние отклонений по каждой статье расходов на ΔSc			Влияние расходов на с/с
	абсол-ых	Допустимых	Относительных	Абсолютных	допустимых	относительных	
1	2	3	4	5	6	7	8
Переменные расходы	-3,17	4,17	-7,34	-3,87	5,09	-8,96	-8,96
ГСМ	-0,17	0,28	-0,45	-0,21	0,34	-0,55	-0,55
Материалы и сырье	-1,92	2,65	-4,57	-2,35	3,23	-5,58	-5,58
Амортизация ПС	-0,39	0,76	-1,14	-0,47	0,92	-1,39	-1,39
З/части для ремонта	-0,68	0,49	-1,17	-0,83	0,60	-1,43	-1,43
ЗП водителей	-1,50	1,22	-2,72	-1,83	1,49	-3,32	-1,50
Постоянные расходы	-0,17	-0,39	0,22	-0,20	-0,47	0,27	-0,17
ИТОГО	-4,83	5,00	-9,83	-5,90	6,11	-12,01	-10,63

По данным таблицы можно сделать вывод о том, что постоянные расходы в наименьшей мере влияют на себестоимость, а именно, увеличивают ее на 0,17%, а переменные расходы имеют самый большой удельный вес, увеличивающий себестоимость перевозок предприятия – 8,96%.

Чтобы выяснить, как формировалась величина ΔSp за счет ТЭП, надо вспомнить, что между себестоимостью и грузооборотом существует обратная зависимость.

Влияние технико-эксплуатационных показателей на формирование ΔSp за 2015 г. представлено в таблице 22.

Таблица 22 - Влияние технико-эксплуатационных показателей на формирование ΔSp , % за 2015 г.

Показатель	Формула	Значение расчета
1	2	3
T_H	$\Delta S_{T_H} = \left(\frac{100}{\Pi_{T_H}} - 1 \right) 100$	2,05
V_T	$\Delta S_{V_T} = \left(\frac{100}{\Pi_{V_T} \delta_{V_T}} - 1 \right) 100$	0,00
L_{ez}	$\Delta S_{L_{ez}} = \left(\frac{100}{\Pi_{L_{ez}} \delta_{L_{ez}}} - 1 \right) 100$	0,00
α_g	$\Delta S_{\alpha_g} = \left(\frac{100}{\Pi_{\alpha_g}} - 1 \right) 100$	6,33
t_{n-p}	$\Delta S_{t_{n-p}} = \left(\frac{1}{\delta_{t_{n-p}}} - 1 \right) 100$	9,4
A_{cn}	$\Delta S_{A_{cn}} = \left(\frac{100}{\Pi_{A_{cn}}} - 1 \right) 100$	0,00
β	$\Delta S_{\beta_1} = \left(\frac{1}{\delta_{\beta}} - 1 \right) 100$	-3,19
	$\Delta S_{\beta_2} = \frac{100}{\Pi_{L_{обш}}} \left(\frac{100}{\Pi_{\beta}} - 1 \right) 100$	3,04
Q	$\Delta S_Q = \frac{100}{\Pi_{L_{обш}}} \left(\frac{100}{\Pi_Q} - 1 \right) 100$	0,93
q_{δ}	$\Delta S_{q_{\delta}} = \frac{100}{\Pi_{L_{обш}}} \left(\frac{100}{\Pi_{q_{\delta}}} - 1 \right) 100$	2,49
	$\Delta S_P = \left(\frac{100}{\Pi_P} - 1 \right) 100$	21,05

Влияние технико-эксплуатационных показателей (ТЭП) на изменение долей себестоимости и всю себестоимость за 2015 г. представлено в таблице 23.

Таблица 23 – Влияние ТЭП на изменение долей себестоимости и всю себестоимость, % за 2015 г.

Показатель		Влияние ТЭП на ΔS_p		В том числе через долю расходов		Влияние ТЭП на с/с, %	
		(табл.3.6 гр.3), %		Переменных (гр.2* $Ч_{с\text{пер}}/100$)	ЗП водителей (гр2. * $Ч_{з\text{пв}}/100$)		Постоянных (гр.2* $Ч_{с\text{пос}}/100$)
1		2	3	4	5	6	
$L_{\text{общ}}$	T_n	2,05	0,96	0,99	0,10	1,09	
	V_T	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	l_{ez}	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	α_v	6,33	2,98	3,06	0,29	3,35	
	t_{n-p}	9,40	4,42	4,54	0,44	4,98	
	A_{cn}	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	β	-3,19	-1,50	-1,54	-0,15	-1,69	
P_1		3,04	1,43	1,47	0,14	3,04	
	q	0,93	0,44	0,45	0,04	0,93	
	γ_d	2,49	1,17	1,20	0,12	2,49	
$L_{\text{общ}}$		-7,80	-3,67	-3,77	-0,36	-4,14	
P_1		21,05	9,89	10,17	0,98	21,05	
Итого		14,32	6,73	6,92	0,67	17,98	

Наибольший удельный вес влияния на себестоимость принадлежит времени простоя под погрузкой и разгрузкой, второй показатель, который также в большой мере влияет на себестоимость перевозок – коэффициент выпуска автомобилей на линию. Коэффициент использования пробега имеет наименьшее влияние.

Коэффициент использования пробега представляет собой отношение пробега с пассажирами ко всему пробегу автомобиля. Коэффициент использования пробега повышают путем улучшения организации диспетчерской службы, разработки эффективных маршрутов, смены водителей на линии, развития автостанций и других мер сокращения пробегов автомобиля без пассажиров [19].

Результаты расчетов по анализу себестоимости за 2015 год, а именно влияние на себестоимость изменения общей суммы расходов и пассажирооборота отражено на рисунке 10.

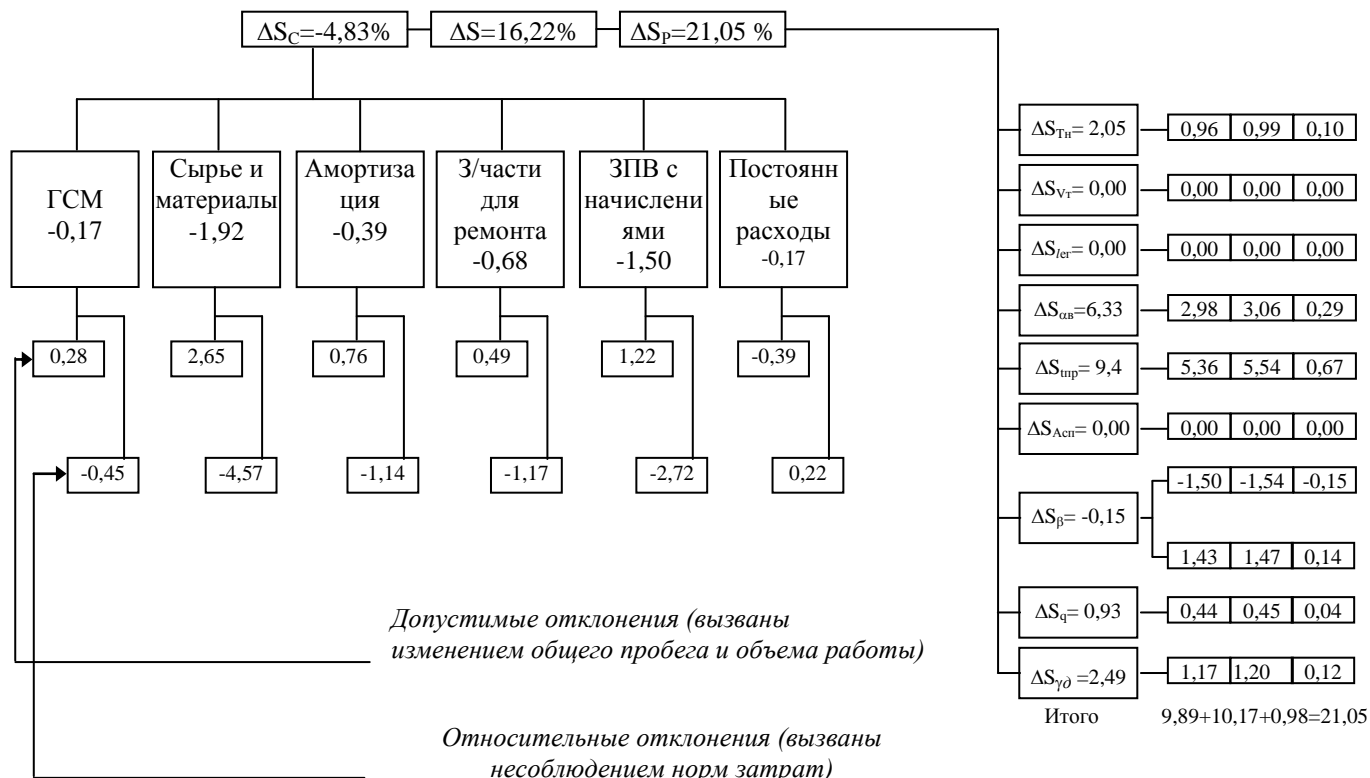


Рисунок 10 – Влияние на себестоимость изменения общей суммы расходов и пассажирооборота за 2015 год, %

На рисунке 10 отражено влияние на себестоимость каждого из показателей затрат, допустимые отклонения, которые вызваны изменением общего пробега и объема работы и относительные отклонения, которые вызваны несоблюдением норм затрат.

В результате анализа себестоимости пассажироперевозок МП «КПАТП №7» мы выявили тенденцию увеличения себестоимости перевозок: в 2013 году себестоимость перевозок увеличилась на 22,12% за 2014 год себестоимость возросла на 7,79%, за 2015 год увеличилась на 15,06%.

3. Пути снижения себестоимости пассажирских перевозок

3.1 Оптимизация структуры парка ПС

Парком подвижного состава или списочным парком называется общее количество автомобилей, тягачей, полуприцепов, прицепов, находящихся в распоряжении АТП и числящихся на его балансе. Рабочим (ходовым) парком подвижного состава называется исправный, годный к эксплуатации парк автомобилей, которым можно осуществлять перевозки. Практика работы предприятий показывает, что возможность подвижного состава автомобильного транспорта выполнять работу не всегда реализуется, так как автомобили могут простаивать по так называемым организационно-техническим причинам [51].

В данной работе был рассмотрен подвижной состав МАЗ 103075, его технические характеристики представлены в таблице 24.

Таблица 24 – технические характеристики подвижного состава МАЗ 103075

Марка автобуса	МАЗ 103075
Длина, мм	11985
Ширина, мм	2500
Высота, мм	2838
Пассажировместимость, чел	100
Номинальная масса, кг	18000
Объем топливного бака, л	220
Объем двигателя, см ³	7120

Технические характеристики этих автобусов позволяют справляться с пассажиропотоком в городе Красноярске. В некоторые периоды автобусы двигаются по маршруту полупустые, не используя пассажировместимость даже наполовину. Исходя из этой ситуации, целесообразна замена автобусов МАЗ 103075 на автобусы меньшей пассажировместимости, а именно МАЗ 206067.

Технические характеристики автобуса представлены в таблице 25 [30].

Таблица 25 - технические характеристики автобуса МАЗ 206067

Марка автобуса	МАЗ 206067
Длина, мм	8650
Ширина, мм	2550
Высота, мм	2930
Пассажировместимость, чел	72
Номинальная масса, кг	13200
Объем топливного бака, л	140
Объем двигателя, см ³	6370

Стоит отметить, что габариты автомобиля МАЗ 206067 меньше, чем МАЗ 103075, что облегчит организацию стоянки этих автомобилей на предприятии. Пассажировместимость у нововведенного транспорта меньше на 28 человек. Также благодаря оптимизации парка ПС имеется возможность сокращения затрат на топливо, ГСМ, так как объем топливного бака и объем двигателя тоже меньше, чем у старых автомобилей.

Доли переменных, постоянных расходов и доли заработной платы водителей в себестоимости за 2016 г. представлены в таблице 26.

Таблица 26 – Доли переменных, постоянных расходов и доли заработной платы водителей в себестоимости за 2016 г.

Наименование	План	Отчет	%	Изменение долей, %
<i>C_{пер}</i>	0,93	1,06	113,13	13,13
<i>ЗПВ</i>	0,96	1,13	117,32	17,32
<i>C_{пост}</i>	0,92	1,08	116,77	16,77
<i>C_{общ}</i>	2,82	3,26	115,75	-

По данным таблицы можно сделать вывод о том, что заработная плата водителей имеет наибольшее изменение долей –17,32%, а доля переменных затрат имеет наименьшее изменение по факту относительно плана – 13,13%. Сравнивая данные значения с 2015 годом можно отметить, что сама величина

изменений в 2016 году меньше. Например, изменение постоянных расходов в 2015 г. было 17,95%, а в 2016 это значение уменьшилось на 1,18%.

Расчет относительных и допустимых отклонений по группам расходов и анализ долей себестоимости за 2016 г. представлен в таблице 27.

Таблица 27 – Расчет относительных и допустимых отклонений по группам расходов и анализ долей себестоимости за 2016 г.

Группа расходов	План, тыс. руб.	Отклонение по группам расходов						Влияние отклонений на изменение долей себестоимости			Влияние грузооборота на изменение долей себестоимости, %			Изменение долей себестоимости (9+12), %
		Тыс. руб.			%									
		Абсолютное	в том числе		Абсолютное	в том числе		Абсолютное	в том числе		Всего	в том числе		
			Допустимое	относительное		Допустимое	Относительное		Допустимое	Относительное		Общего пробега	Выработки на 1 ткм	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Переменные расходы	58191,57	-3739,24	11,16	-3750,40	-6,43	0,02	-6,44	-7,77	0,02	-7,79	-12,52	-0,02	-12,50	-20,29
Заработная плата водителей с начислениями	59830,765	-1770,1637	1435,94	-3206,10	-2,96	2,40	-5,36	-3,58	2,90	-6,48	-12,52	-0,02	-12,50	-16,09
Постоянные расходы	5764,7	-196,81	-456,26	259,45	-3,41	-7,91	4,50	-4,13	-9,57	5,44	-12,52	-0,02	-12,50	-16,64
Общая сумма	123787,04	-5706,2137	990,84	-6697,06	-4,61	0,80	-5,41	-	-	-	-	-	-	-

Данные полученные в таблице 27 свидетельствуют о том, что изменение долей себестоимости в составе общей себестоимости происходит в большей мере из-за переменных расходов, изменение долей в этом случае равно 20,29%, а в 2015 году этот показатель составлял 27,18%.

Наименьшее влияние на себестоимость пассажирских перевозок оказывает заработная плата водителей с начислениями – 16,09%, в 2015 г. этот показатель был равен 22,94%.

Расчет влияния изменения долей затрат на себестоимость перевозок за 2016 г. приведен в таблице 28.

Таблица 28 – Влияние изменения долей затрат на себестоимость, % за 2016 г.

Затраты	Доля в общей плановой сумме затрат, Чsi	Изменение долей с/с, ΔSi	Влияние долей на изменение с/с, гр.2/100*гр.3	В том числе					
				Отклонения по группам затрат			Пассажирооборот	в том числе	
				абсолютные	Из них			Общего пробега	Выработки на 1 км пробега
					Отн-ые	Доп-ые			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Переменные расходы	47,01	13,13	6,17	-3,65	0,01	-3,66	-5,88	-0,01	-5,88
ЗП водителей	48,33	17,32	8,37	-1,73	1,40	-3,13	-6,05	-0,01	-6,04
Постоянные Расходы	4,66	16,77	0,78	-0,19	-0,45	0,25	-0,58	0,00	-0,58
Итого изменение с/с:									
Без учета характера влияния общего пробега и доп. отклонений			15,33	-5,57	0,97	-6,54	-12,52	-0,02	-12,50
С учетом того, что влияние общего пробега и доп. откл-ий взаимно погашается			15,33	X	0,97	-5,86	x	6,52	-12,50

По данным таблицы можно сделать вывод о том, что заработная плата водителей имеет наибольшее влияние на изменение себестоимости, уменьшают пассажирооборот на 6,05% в 2016 году.

По этой же статье затрат общий пробег уменьшается на 0,01%, а выработка на 1 километр пробега становится меньше на 6,04%. Сравнивая же эти показатели с 2015 годом пролеживается положительная тенденция в обоих случаях: уменьшение пассажирооборота было 9,34%, а общий пробег был меньше на 3,76%.

Влияние статей калькуляции на формирование ΔSc за 2016 г. представлено в таблице 29.

Таблица 29 – Влияние статей калькуляции на формирование ΔSc , % за 2016 г.

Статья расходов	Влияние отклонений на изменение общей суммы расходов (табл. 3.8. гр. 10-12)			Влияние отклонений по каждой статье расходов на ΔSc			Влияние расходов на с/с
	абсол-ых	Допустимых	Относительных	Абсолютных	допустимых	Относительных	
1	2	3	4	5	6	7	8
Переменные расходы	-3,17	0,01	-3,18	-3,83	0,01	-3,84	-3,84
ГСМ	-0,17	0,00	-0,17	-0,21	0,00	-0,21	-0,21
Материалы и сырье	-1,93	0,01	-1,93	-2,33	0,01	-2,34	-2,34
Амортизация ПС	-0,39	0,00	-0,39	-0,47	0,00	-0,47	-0,47
З/части для ремонта	-0,68	0,00	-0,68	-0,82	0,00	-0,82	-0,82
ЗП водителей	-1,50	1,22	-2,72	-1,81	1,47	-3,28	-1,50
Постоянные расходы	-0,17	-0,39	0,22	-0,20	-0,47	0,27	-0,17
ИТОГО	-4,83	0,84	-5,67	-5,84	1,01	-6,86	-5,51

По данным таблицы можно сделать вывод о том, что постоянные расходы в наименьшей мере влияют на себестоимость, а именно, увеличивают ее на 0,17%, такой же удельный вес занимали постоянные расходы и в 2015 г.

Переменные расходы имеют самый большой удельный вес, увеличивающий себестоимость перевозок предприятия – 3,84% в 2015 году этот показатель был равен 8,96%.

ГСМ относительно 2015 г. уменьшили себестоимость на 0,34%, материалы и сырье на 3,24%, заработная плата водителей и постоянные расходы оказывают такое же влияние на себестоимость, как и в 2015 г.

Влияние технико-эксплуатационных показателей на формирование ΔSp за 2014 г. представлено в таблице 30.

Таблица 30 - Влияние технико-эксплуатационных показателей на формирование ΔSp , % за 2014 г.

Показатель 1	Формула 2	Показатель расчета 3
T_H	$\Delta S_{T_H} = \left(\frac{100}{\Pi_{T_H}} - 1 \right) 100$	2,05
V_T	$\Delta S_{V_T} = \left(\frac{100}{\Pi_{V_T} \delta_{V_T}} - 1 \right) 100$	0,00
L_{ez}	$\Delta S_{L_{ez}} = \left(\frac{100}{\Pi_{L_{ez}} \delta_{L_{ez}}} - 1 \right) 100$	0,00
α_g	$\Delta S_{\alpha_g} = \left(\frac{100}{\Pi_{\alpha_g}} - 1 \right) 100$	6,33
t_{n-p}	$\Delta S_{t_{n-p}} = \left(\frac{1}{\delta_{t_{n-p}}} - 1 \right) 100$	8,71
A_{cn}	$\Delta S_{A_{cn}} = \left(\frac{100}{\Pi_{A_{cn}}} - 1 \right) 100$	0,00
β	$\Delta S_{\beta_1} = \left(\frac{1}{\delta_{\beta}} - 1 \right) 100$	-3,19
	$\Delta S_{\beta_2} = \frac{100}{\Pi_{L_{общ}}} \left(\frac{100}{\Pi_{\beta}} - 1 \right) 100$	3,30
Q	$\Delta S_Q = \frac{100}{\Pi_{L_{общ}}} \left(\frac{100}{\Pi_Q} - 1 \right) 100$	0,00
q_{δ}	$\Delta S_{q_{\delta}} = \frac{100}{\Pi_{L_{общ}}} \left(\frac{100}{\Pi_{q_{\delta}}} - 1 \right) 100$	2,70
	$\Delta S_P = \left(\frac{100}{\Pi_P} - 1 \right) 100$	19,89

Влияние технико-эксплуатационных показателей (ТЭП) на изменение долей себестоимости и всю себестоимость за 2014 г. представлено в таблице 31.

Таблица 31 – Влияние ТЭП на изменение долей себестоимости и всю себестоимость, % за 2016 г.

Показатель		Влияние ТЭП на ΔS_p	В том числе через долю расходов			Влияние ТЭП на с/с, %
		(табл.3.6 гр.3), %	Переменных (гр.2* $\chi_{Сп}$ ср/100)	ЗП водителей (гр2. * $\chi_{зпв}/100$)	Постоянные х (гр.2* $\chi_{Спос}$ т/100)	
1		2	3	4	5	6
$L_{общ}$	T_n	2,05	0,96	0,99	0,10	1,09
	V_T	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	$l_{ез}$	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	$\alpha_в$	6,33	2,98	3,06	0,29	3,35
	$t_{н-р}$	8,71	4,09	4,21	0,41	4,62
	$A_{сн}$	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
β		-3,19	-1,50	-1,54	-0,15	-1,69
		3,30	1,55	1,59	0,15	3,30
q		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	γ_d	2,70	1,27	1,31	0,13	2,70
	$L_{общ}$	-0,02	-0,01	-0,01	0,00	-0,01
P_1	P_1	19,89	9,35	9,62	0,93	19,89
	Итого	19,87	9,34	9,61	0,93	19,88

Наибольший удельный вес влияния на себестоимость оказывает время простоя под погрузкой и разгрузкой, второй по величине влияния показатель – это коэффициент выпуска автомобилей на линию.

Технико-экономические показатели, которые влияния на себестоимость не оказывают, то есть равны 0, говорят о том, что они полностью соответствуют плановым показателям, поэтому не уменьшают и не увеличивают значение себестоимости.

Коэффициент использования пробега имеет наименьшее влияние, но это единственный показатель, который увеличивает себестоимость, а не уменьшает ее. Благодаря оптимизации ПС, коэффициент использования пассажироместности увеличился, что привело к позитивным последствиям – ТЭП уменьшили общую себестоимость перевозок.

Влияние на себестоимость изменения общей суммы расходов и пассажирооборота за 2016 г. отражены схематически на рисунке 11.



Рисунок 11 – Влияние на себестоимость изменения общей суммы расходов и пассажирооборота за 2016 г., %

На рисунке 11 отражено влияние на себестоимость каждого из показателей затрат, допустимые отклонения, которые вызваны изменением общего пробега и объема работы и относительные отклонения, которые вызваны несоблюдением норм затрат.

В 2016 году при оптимизации ПС себестоимость снизилась на 1,16% относительно 2015 года. В 2016 при увеличении коэффициента использования пробега, мероприятия привели к снижению себестоимости перевозок на 1,16% по сравнению с 2015 годом.

3.2 Влияние ТЭП на снижение себестоимости перевозок

Работа подвижного состава предприятия оценивается системой технико-экономических показателей, характеризующих количество и качество выполненной работы.

Технико-экономические показатели использования подвижного состава в транспортном процессе можно разделить на две группы.

К первой группе относятся показатели, характеризующие степень использования подвижного состава грузового автомобильного транспорта: коэффициенты технической готовности, выпуска и использования подвижного состава; коэффициенты использования грузоподъемности и пробега, среднее расстояние ездки с пассажирами и среднее расстояние перевозки; время простоя под погрузкой-разгрузкой, время в наряде, техническая и эксплуатационная скорости [22].

Вторая группа характеризует результативные показатели работы подвижного состава: количество ездок, общее расстояние перевозки и пробег с пассажирами, объем перевозок и пассажирооборот.

Снижение себестоимости перевозок осуществляют по следующим технико-экономическим факторам:

- повышение технического уровня;
- совершенствование организации труда и эксплуатации транспортных средств;
- совершенствование управления;
- улучшение использования основных фондов;
- относительное уменьшение условно-постоянных расходов;
- изменение районов перевозок;
- прочие факторы.

Повышения технического уровня осуществляется путем внедрения новой техники, прогрессивной технологии, механизации, автоматизации процессов на

транспорте. По фактору «Совершенствование организации труда и эксплуатации транспортных средств» необходимо улучшать организацию транспортной работы, сокращать нормы расхода топлива, электроэнергии и материалов. За счет улучшения организации транспортной работы, происходит экономии по заработной плате.

Рекомендации по снижению затрат на топливо [49]:

вести жесткий контроль на расход топлива;

вести материальную ответственность за перерасходом топлива.

Рекомендации по снижению затрат на смазочные материалы:

- ответственно подходить к выбору поставщиков смазочных материалов
- следить за техническим состоянием автомобиля, в частности двигателя;
- исключить утечки масла из картеров, гидроусилителя рулевого управления и подъемного механизма;

Рекомендации по снижению затрат на автошины:

- следить за давлением в шине;
- не допускать перегрузов;
- производить своевременную перестановку шин;
- не допускать люфты в рулевых тягах и подшипниках поворотных цапф, а также люфт во втулках шкворней;

Рекомендации по снижению затрат на техническое обслуживание и ремонт:

- внимательно подбирать поставщиков запасных частей, с целью выбора наилучшего предложения;
- своевременно и в полном объеме проводить техническое обслуживание;

По фактору «Совершенствование управления» необходимо совершенствовать управление транспортом и сокращение административно-управленческих расходов (в связи с высвобождением работников, выполняющих функции управления). Наибольшее влияние на себестоимость перевозок оказывает ряд технико- эксплуатационных показателей:

- грузоподъемность (q);
- коэффициент использования пробега (β);
- коэффициент использования грузоподъемности (γ).

При их повышении происходит снижение себестоимости перевозок за счет как переменных (затраты на топливо, смазочные и др. эксплуатационные показатели), так и постоянных расходов (общехозяйственные, амортизационные отчисления и др.) на 1 ткм. С увеличением расстояния перевозок влияние этих показателей на снижение себестоимости возрастает, поскольку резко увеличивается удельный вес переменных расходов в общей себестоимости [4].

Для наглядности влияния ТЭП на себестоимость, мы увеличим коэффициент использования пробега в уже имеющемся расчете и проанализируем полученную ситуацию как прогнозную, на 2016 год.

Исходные данные для расчета представлены в приложении В.

Доли переменных, постоянных расходов и доли заработной платы водителей в себестоимости за 2016 г. представлены в таблице 32.

Таблица 32 – Доли переменных, постоянных расходов и доли заработной платы водителей в себестоимости за 2016 г.

Наименование	План	Отчет	%	Изменение долей, %
$C_{пер}$	0,93	0,98	104,65	4,65
$ЗПВ$	0,96	1,04	108,52	8,52
$C_{пост}$	0,92	1,00	108,01	8,01
$C_{общ}$	2,82	3,02	107,07	-

По данным таблицы можно сделать вывод о том, что доля переменных затрат имеет наименьшее изменение по факту относительно плана – 4,65%, а заработная плата водителей имеет наибольшее изменение долей – 8,52%. Относительно 2015 года показатели по каждому наименованию снизились примерно на 10%.

Расчет относительных и допустимых отклонений по группам расходов и анализ долей себестоимости за 2016 г. представлен в таблице 33.

Таблица 33 – Расчет относительных и допустимых отклонений по группам расходов и анализ долей себестоимости за 2016 г.

Группа расходов	План, тыс. руб.	Отклонение по группам расходов						Влияние отклонений на изменение долей себестоимости			Влияние грузооборота на изменение долей себестоимости, %			Изменение долей себестоимости (9+12), %
		Тыс. руб.			%									
		абсолютное	в том числе		Абсолютное	в том числе		Абсолютное	в том числе		Всего	в том числе		
			Допустимое	относительное		Допустимое	Относительное		Допустимое	Относительное		Общего пробега	Выработки на 1 ткм	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Переменные расходы	58191,57	-3739,24	1173,03	-4912,27	-6,43	2,02	-8,44	-7,19	2,25	-9,44	-14,23	-1,98	-12,25	-21,41
Заработная плата водителей с начислениями	59830,7654	-1770,1637	1435,94	-3206,10	-2,96	2,40	-5,36	-3,31	2,68	-5,99	-14,23	-1,98	-12,25	-17,54
Постоянные расходы	5764,7	-196,81	-456,26	259,45	-3,41	-7,91	4,50	-3,82	-8,85	5,03	-14,23	-1,98	-12,25	-18,05
Общая сумма	123787,0354	-5706,2137	2152,71	-7858,92	-4,61	1,74	-6,35	-	-	-	-	-	-	-

Данные полученные в таблице 25 свидетельствуют о том, что изменение долей себестоимости в составе общей себестоимости происходит в большей мере из-за переменных расходов, изменение долей в этом случае равно 21,41%. Наименьшее влияние на себестоимость пассажирских перевозок оказывает заработная плата водителей с начислениями – 17,54%.

Расчет влияния изменения долей затрат на себестоимость перевозок за 2016 г. приведен в таблице 34.

Таблица 34 – Влияние изменения долей затрат на себестоимость, % за 2016 г.

Затраты	Доля в общей плановой сумме затрат, Ч _{Si}	Изменение долей с/с, ΔSi	Влияние долей на изм-ие с/с, гр.2/100*гр. 3	В том числе					
				Отклонения по группам затрат			Пассажиροоборота	в том числе	
				абсолютные	Из них			Общего пробега	Выработки на 1 км пробега
					Отн-ые	Доп-ые			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Переменные расходы	47,01	4,65	2,18	-3,38	1,06	-4,44	-6,69	-0,93	-5,76
ЗП водителей	48,33	8,52	4,12	-1,60	1,30	-2,90	-6,88	-0,96	-5,92
Постоянные Расходы	4,66	8,01	0,37	-0,18	-0,41	0,23	-0,66	-0,09	-0,57
Итого изменение с/с:									
Без учета характера влияния общего пробега и доп. Отклонений			6,68	-5,16	1,94	-7,10	-14,23	-1,98	-12,25
С учетом того, что влияние общего пробега и доп. откл-ий взаимно погашается			6,68	X	1,94	-6,42	X	5,12	-12,25

По данным таблицы можно сделать вывод о том, что заработная плата водителей имеет наибольшее влияние на изменение себестоимости, уменьшают пассажирооборот на 5,29% в 2016 году.

По этой же статье затрат общий пробег уменьшается на 0,96%, а выработка на 1 километр пробега становится меньше на 6,88%. Относительно 2015 года показатели влияния на себестоимость улучшились: уменьшение пассажирооборота было 9,34%, а общий пробег уменьшался на 3,77%.

Влияние статей калькуляции на формирование ΔSc за 2016 г. представлено в таблице 35.

Таблица 35 – Влияние статей калькуляции на формирование ΔSc , % за 2016 г.

Статья расходов	Влияние отклонений на изменение общей суммы расходов (табл. 3.8. гр. 10-12)			Влияние отклонений по каждой статье расходов на ΔSc			Влияние расходов на с/с
	абсол-ых	Допустимых	Относительных	Абсолютных	Допустимых	Относительных	
1	2	3	4	5	6	7	8
Переменные расходы	-3,17	0,99	-4,16	-3,54	1,11	-4,65	-4,65
ГСМ	-0,17	0,07	-0,24	-0,19	0,07	-0,27	-0,27
Материалы и сырье	-1,93	0,63	-2,56	-2,16	0,70	-2,86	-2,86
Амортизация ПС	-0,39	0,18	-0,57	-0,43	0,20	-0,63	-0,63
З/части для ремонта	-0,68	0,12	-0,80	-0,76	0,13	-0,89	-0,89
ЗП водителей	-1,50	1,22	-2,72	-1,68	1,36	-3,04	-1,50
Постоянные расходы	-0,17	-0,39	0,22	-0,19	-0,43	0,25	-0,17
ИТОГО	-4,83	1,82	-6,66	-5,40	2,04	-7,44	-6,32

По данным таблицы можно сделать вывод о том, что постоянные расходы в наименьшей мере влияют на себестоимость, а именно, увеличивают ее на 0,17%, а переменные расходы имеют самый большой удельный вес, увеличивающий себестоимость перевозок предприятия – 4,65%, а в 2015 году этот показатель был равен 8,96%.

Влияние расходов на заработную плату водителей и в 2015 и в 2016 гг. одинаково – себестоимость увеличивается на 1,5%.

Влияние технико-эксплуатационных показателей на формирование ΔSp за 2016 г. представлено в таблице 36.

Таблица 36 - Влияние технико-эксплуатационных показателей на формирование ΔSp , % за 2016 г.

Показатель	Формула	Значение расчета
1	2	3
T_H	$\Delta S_{T_H} = \left(\frac{100}{\Pi_{T_H}} - 1 \right) 100$	2,05
V_T	$\Delta S_{V_T} = \left(\frac{100}{\Pi_{V_T} \delta_{V_T}} - 1 \right) 100$	0,00
L_{ez}	$\Delta S_{L_{ez}} = \left(\frac{100}{\Pi_{L_{ez}} \delta_{L_{ez}}} - 1 \right) 100$	0,00
α_6	$\Delta S_{\alpha_6} = \left(\frac{100}{\Pi_{\alpha_6}} - 1 \right) 100$	-1,18
t_{n-p}	$\Delta S_{t_{n-p}} = \left(\frac{1}{\delta_{t_{n-p}}} - 1 \right) 100$	13,72
$A_{сн}$	$\Delta S_{A_{сн}} = \left(\frac{100}{\Pi_{A_{сн}}} - 1 \right) 100$	0,00
β	$\Delta S_{\beta_1} = \left(\frac{1}{\delta_{\beta}} - 1 \right) 100$	-3,19
	$\Delta S_{\beta_2} = \frac{100}{\Pi_{L_{обш}}} \left(\frac{100}{\Pi_{\beta}} - 1 \right) 100$	3,23
Q	$\Delta S_Q = \frac{100}{\Pi_{L_{обш}}} \left(\frac{100}{\Pi_Q} - 1 \right) 100$	0,00
q_{δ}	$\Delta S_{q_{\delta}} = \frac{100}{\Pi_{L_{обш}}} \left(\frac{100}{\Pi_{q_{\delta}}} - 1 \right) 100$	-3,37
	$\Delta S_P = \left(\frac{100}{\Pi_P} - 1 \right) 100$	11,26

Влияние технико-эксплуатационных показателей (ТЭП) на изменение долей себестоимости и всю себестоимость за 2016 г. представлено в таблице 37.

Таблица 37 – Влияние ТЭП на изменение долей себестоимости и всю себестоимость, % за 2016 г.

Показатель	Влияние ТЭП на ΔS_p		В том числе через долю расходов			Влияние ТЭП на с/с, %
	(табл.3.6 гр.3), %	Переменн ых (гр.2* $Ч_{спе}$ р/100)	ЗП водителей (гр2. * $Ч_{зв}$ /100)	Постоянны х		
				(гр.2* $Ч_{Спост}$ /100)		
1	2	3	4	5	6	
	T_n	2,05	0,96	0,99	0,10	1,09
	V_T	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	l_{ez}	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	α_v	-1,18	-0,55	-0,57	-0,05	-0,62
	t_{n-p}	13,72	6,45	6,63	0,64	7,27
	A_{cn}	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	β	-3,19	-1,50	-1,54	-0,15	-1,69
		3,23	1,52	1,56	0,15	3,23
	q	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	γ_d	-3,37	-1,58	-1,63	-0,16	-3,37
$L_{общ}$	-1,98	-0,93	-0,96	-0,09	-1,05	
P_1	11,26	5,29	5,44	0,52	11,26	
Итого	9,29	4,37	4,49	0,43	10,21	

Наибольший удельный вес влияния на себестоимость оказывает время простоя под погрузкой и разгрузкой. Коэффициент выпуска автомобилей на линию и коэффициент динамического использования пассажироместности – единственные показатели, которые уменьшает себестоимость в 2016 году, а не увеличивают ее. Коэффициент выпуска автомобилей на линию, измененный в данном периоде оказывает положительное влияние на конечную сумму затрат.

Повышение коэффициента выпуска автомобилей на линию и тем самым снижение себестоимости обеспечиваются четкой работой технической службы по поддержанию подвижного состава в исправном состоянии, службы эксплуатации по изучению грузопотоков, оперативному планированию, выдаче путевых листов [50].

Влияние на себестоимость изменения общей суммы расходов и пассажирооборота за 2016 г. представлено на рисунке 12.

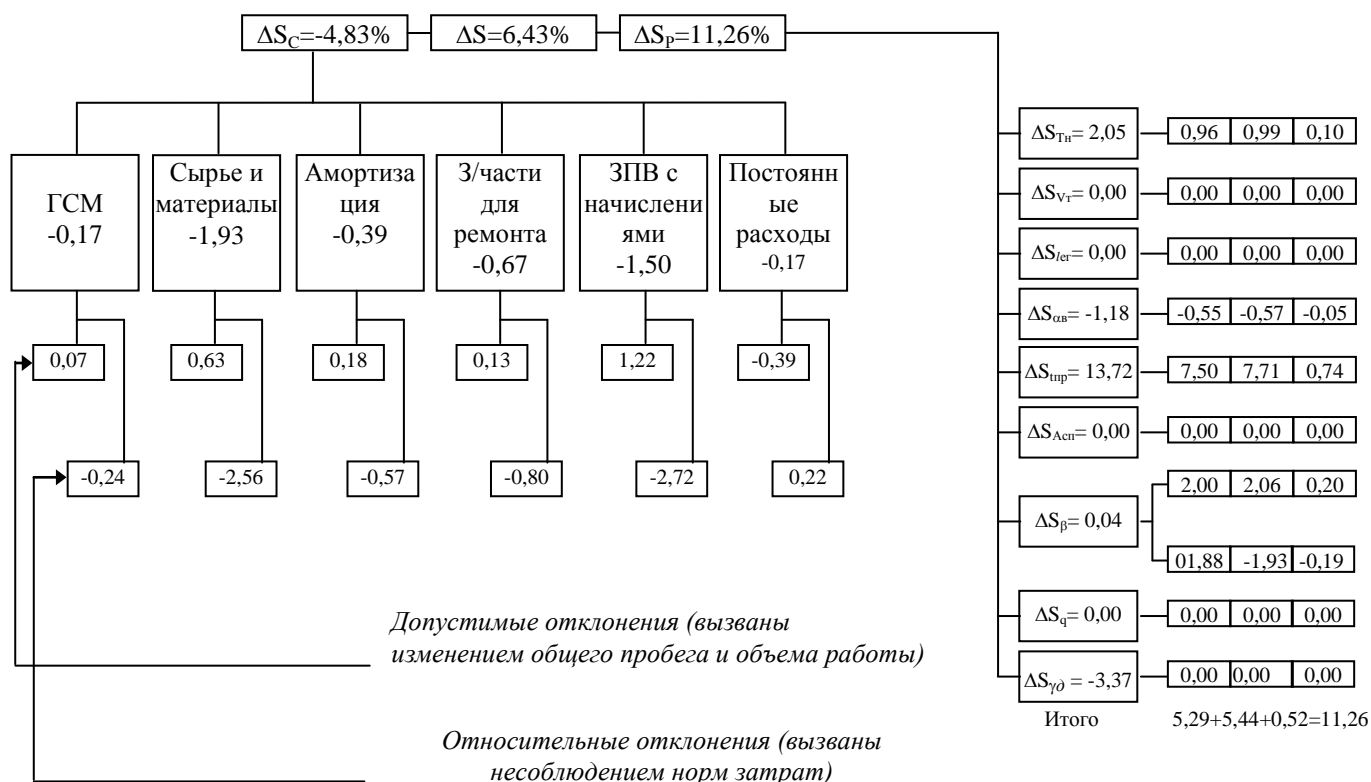


Рисунок 12 – Влияние на себестоимость изменения общей суммы расходов и пассажирооборота за 2016 г., %

На рисунке 12 отражено влияние на себестоимость каждого из показателей затрат, допустимые отклонения, которые вызваны изменением общего пробега и объема работы и относительные отклонения, которые вызваны несоблюдением норм затрат.

В 2016 году был оптимизирован подвижной состав предприятия, увеличен коэффициент выпуска автомобилей на линию, что привело к снижению себестоимости перевозок на 9,79% по сравнению с 2015 годом.

Для того, чтобы уменьшить нулевой пробег, необходимо правильно размещать автотранспортные предприятия или отдельные колонны по отношению к обслуживаемым предприятиям и установить такую систему

маршрутов, при которой первый пункт погрузки и последний пункт разгрузки находились поблизости от автотранспортного предприятия.

Однако это не всегда возможно, так как местоположение автотранспортного предприятия обычно обусловлено наличием свободных участков, общей планировкой города и другими факторами.

Увеличение продолжительности зависит от слаженности работы с обслуживаемой клиентурой, устранения или сглаживания сезонности перевозок, повышения коэффициента выпуска автомобилей на линию, прогрессивных форм организации труда водителей, повышения удельного веса междугородных перевозок, своевременного и качественного выполнения технического обслуживания и ремонта подвижного состава, материальной и моральной заинтересованности работников АТП в увеличении продолжительности работы подвижного состава [60].

3.3 Эффективность снижения себестоимости перевозок за счет влияния ТЭП и оптимизации автобусного парка

Анализ себестоимости услуг предприятия и основные направления их снижения помогает определить эффективность деятельности предприятия, уточнить, не будут ли они чрезмерными, подскажет, как установить цены и тарифы на продукцию, как применять сведения о затратах на ближнюю и дальнюю перспективу, как регулировать и контролировать расходы, как спланировать реальный уровень прибыли [4].

Объем перевозок – это количество пассажиров, подлежащих перевозке за единицу времени.

Пассажирооборот – показатель работы транспорта (пассажиро-км), определяемый как произведение объема перевозок (в пассажирах) на расстояние (в километрах). Пассажирооборот зависит от подъема народного хозяйства, роста численности населения и повышения его материального благосостояния и

культурного уровня, а также развития экономических и культурных связей.

Основные результаты деятельности АТП за 2015 – 2016 гг. представлены в таблице 38.

Таблица 38 - Основные результаты деятельности АТП за 2015 – 2016 гг.

Показатель	2015 год	2016 с оптимизацией ПС	2016 с изменением ТЭП
Объем перевозок, тыс. пасс.	2445,86	2511,96	2644,17
Пассажирооборот, тыс. пасс.-км.	51583,19	52977,33	55765,60946
Выработка на 1 км пробега Р1, пасс.-км	8,31	8,54	9,31

По данным таблицы можно сделать вывод о том, что изменение одного лишь показателя может значительно изменить конечный результат. Увеличение коэффициента выпуска автомобилей и оптимизация подвижного состава привело к увеличению пассажирооборота, объема перевозок и выработке. Объем перевозок относительно 2015 года в 2016 г. увеличился на 198,31 тыс. пассажиров.

Изменение себестоимости за 2015 – 2016 гг. представлено в таблице 39.

Таблица 39 - Изменение себестоимости за 2015 – 2016 гг.

Показатель	2015 год	2014 с изменением ТЭП	2014 с оптимизацией ПС
Изменение себестоимости, ΔS	16,22	12,03	6,43

Исходя из изложенных данных, можно говорить о том, что улучшение коэффициента использования пробега и оптимизация ПС благотворно сказывается на себестоимости автотранспортных услуг.

Теперь рассчитаем доходы от выполненных перевозок.

Для этого воспользуемся формулой 9:

$$D = Q \times t, \tag{9}$$

где Д – доход от выполненных перевозок, руб.

Q – объем перевозок;

t – установленный тариф на перевозку.

Отсюда доход от выполненных перевозок за 2015 год:

$$Д = 2445860 \text{ пасс.} \times 22 \text{ руб.} = 53808920 \text{ руб.}$$

Далее нам необходимо определить прибыль предприятия от осуществления своей деятельности.

Для расчета прибыли воспользуемся формулой 10:

$$П = Д - Р, \tag{10}$$

где П – прибыль предприятия, руб.;

Д – то же, что в формуле (9);

Р – расходы предприятия, руб.

Отсюда находим прибыль:

$$П = 53808920 - 56987546 = -3178626 \text{ руб.}$$

Из расчета мы видим, что в 2015 году предприятие находилось в убытке.

Теперь рассчитаем экономический эффект от предложенных нами мероприятий в 2016 году по формулам 9 и 10. Прибыль за 2015 – 2016 гг. представлена в таблице 40.

Таблица 40 - Прибыль за 2015 – 2016 гг.

Показатель	2015	2016
Прибыль предприятия	-3 178 626	1 690 616

По данным таблицы можно сделать вывод о том, что экономическая эффективность от предложенных мероприятий составляет 4 869 242 рублей.

Главные резервы снижения себестоимости перевозок находятся и реализуются на каждом рабочем месте. Использование их во многом зависит от организации хозрасчета в производственных подразделениях, бригадах, системы

нормирования, учета и экономического стимулирования трудовых коллективов за экономию труда, материалов, топлива, электроэнергии, рациональное использование технических средств и качество работы. Методы и организация финансирования расходов должны создавать экономическую заинтересованность трудовых коллективов в снижении затрат.

Основные пути снижения себестоимости перевозок грузов и пассажиров на автотранспорте следующие:

- повышение производительности труда;
- повышение качественных показателей использования подвижного состава;
- снижение технико-экономических норм;
- экономия материальных и денежных ресурсов;
- сокращение административно-хозяйственных расходов.

Исходя из выполненных расчетов, можно сделать вывод о том, что повышения коэффициента выпуска автомобилей на линию и оптимизация парка ПС являются нужными мероприятиями на АТП. Благодаря им себестоимость снизилась, а значит предприятие несет меньшие убытки, улучшает свою работу, укрепляет свое положение на рынке транспортных услуг.

На себестоимость перевозок существенное влияние оказывает уровень технической готовности автомобильного транспорта, который определяет значение коэффициента выпуска автомобилей на линию. Его рост способствует увеличению часов работы автомобилей, пробега и в соответствии с этим увеличению производительности подвижного состава. Средствами достижения высокого значения коэффициента выпуска автомобилей являются совершенствование производственно-технической базы и технологий выполнения процессов технического обслуживания и ремонта подвижного состава, совершенствование оперативно-производственного планирования на предприятии [43].

Снижение себестоимости автомобильных перевозок может быть

достигнуто путем повышения технической скорости движения автомобиля и, следовательно, увеличения его пробега и производительности. Увеличению коэффициента использования пробега способствует эффективная работа коммерческой службы или службы маркетинга на предприятии по выявлению потенциальных грузоотправителей и грузополучателей, внедрение рациональных маршрутов и технологий перевозок грузов и пассажиров, совершенствование диспетчерского руководства транспортным процессом и др.

С увеличением пробега возрастают переменные расходы на 1 ч пребывания автомобиля на линии, постоянные расходы не изменяются. Переменные расходы на 1 км пробега меняются с изменением скорости движения. Характер их изменения зависит от выбора рационального типа подвижного состава для данных условий перевозок, конструктивных параметров автомобиля, эксплуатационных условий.

Себестоимость автомобильных перевозок может быть снижена путем увеличения продолжительности пребывания автомобиля на линии в сутки, так как при этом уменьшаются общехозяйственные расходы на 1 т-км. Это достигается повышением уровня технического состояния подвижного состава, организацией согласованной работы грузоотправителей и грузополучателей с АТП, предварительной подготовкой груза к перевозке и т.д.

Время простоя под погрузкой-разгрузкой автомобиля является одним из основных факторов снижения себестоимости перевозок, на величину которого влияют уровень механизации работ, координация работы всех участников транспортного процесса, применение прогрессивных технологий перевозок (использование контейнеров и поддонов).

По автобусным перевозкам снижение себестоимости достигается повышением эксплуатационной скорости, коэффициентов использования пробега и вместимости автобусов, увеличения продолжительности рабочего дня водителей [12].

Показатель «совершенствование управления» учитывает экономию от

совершенствования управления транспортом и сокращения административно-управленческих расходов (в связи с высвобождением работников, выполняющих функции управления во всех транспортных звеньях). Экономия определяется по заработной плате и начислениям на нее и по другим видам расходов на управление в виде прямого (абсолютного) снижения затрат.

Показатель «улучшение использования основных производственных фондов» отражает экономию в результате сокращения амортизационных отчислений в планируемом периоде

Расход топлива для автомобилей снижается за счет улучшения технического состояния подвижного состава, правильной регулировки агрегатов и приборов. Снижение расхода топлива может быть достигнуто путем применения дифференцированных норм расхода для каждого маршрута в зависимости от состояния дорожного покрытия, интенсивности движения, протяженности маршрута и других показателей, а также в результате хорошей организации его выдачи и учета.

Значительная экономия может быть получена в результате снижения затрат на ТО и ТР за счет совершенствования организации технического обслуживания, механизации работ и т.д. Сокращение объема работ или количества технических воздействий может вызвать повышенный износ автомобилей и в результате снижение межремонтных пробегов, что явится причиной увеличения расходов на ТР.

Снижение расходов на эксплуатационные ремонты достигается путем увеличения межремонтных пробегов при своевременном и высококачественном проведении всех видов ТО.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Значительное влияние на формирование себестоимости перевозок оказывают региональные факторы: обеспеченность благоустроенными дорогами; размер региональных налогов и платежей, выплачиваемых АТП и индивидуальными предпринимателями; уровень цен на автомобили и потребляемые при выполнении транспортных услуг горюче-смазочные материалы, запасные части, шины; уровень заработной платы работников АТП и др. В каждом регионе данные факторы имеют свое значение, поэтому их влияние на формирование себестоимости будет неодинаковым.

Одним из важнейших региональных факторов, оказывающим сильное влияние на уровень себестоимости работы автомобильного транспорта, является обеспеченность территории региона благоустроенными дорогами. Учитывая сильную зависимость себестоимости транспортных услуг от региональных факторов, в каждом регионе следует больше внимания уделять регулированию этих факторов и создавать благоприятные условия для высокоэффективной работы автомобильного транспорта.

Большая роль в формировании благоприятных условий для развития автомобильного транспорта, а значит, и для снижения себестоимости перевозок пассажиров и грузов в регионах принадлежит, в частности, исполнительной и законодательной власти регионов.

В каждом регионе должны действовать региональные законы об автотранспортной деятельности, правила перевозок пассажиров и грузов и другие нормативные документы, регламентирующие деятельность не только перевозчиков, но и их клиентов, банков, страховых компаний, поставщиков нефтепродуктов и запасных частей, дорожных организаций, – всех, от кого зависит формирование транспортных затрат.

Доля переменных затрат имеет наименьшее изменение по факту относительно плана – 4,65%, а заработная плата водителей имеет наибольшее

изменение долей – 8,52%. Относительно 2015 года показатели по каждому наименованию снизились примерно на 10%.

Изменение долей себестоимости в составе общей себестоимости происходит в большей мере из-за переменных расходов, изменение долей в этом случае равно 21,41%. Наименьшее влияние на себестоимость пассажирских перевозок оказывает заработная плата водителей с начислениями – 17,54%.

Заработная плата водителей имеет наибольшее влияние на изменение себестоимости, уменьшают пассажирооборот на 5,29% в 2016 году.

По этой же статье затрат общий пробег уменьшается на 0,96%, а выработка на 1 километр пробега становится меньше на 6,88%. Относительно 2015 года показатели влияния на себестоимость улучшились: уменьшение пассажирооборота было 9,34%, а общий пробег уменьшался на 3,77%.

Постоянные расходы в наименьшей мере влияют на себестоимость, а именно, увеличивают ее на 0,17%, а переменные расходы имеют самый большой удельный вес, увеличивающий себестоимость перевозок предприятия – 4,65%, а в 2015 году этот показатель был равен 8,96%.

Влияние расходов на заработную плату водителей и в 2015 и в 2016 гг. одинаково – себестоимость увеличивается на 1,5%.

Наибольший удельный вес влияния на себестоимость оказывает время простоя под погрузкой и разгрузкой. Коэффициент выпуска автомобилей на линию и коэффициент динамического использования пассажироместимости – единственные показатели, которые уменьшает себестоимость в 2016 году, а не увеличивают ее.

В 2016 году был оптимизирован подвижной состав предприятия, увеличен коэффициент выпуска автомобилей на линию, что привело к снижению себестоимости перевозок на 9,79% по сравнению с 2015 годом.

Объем перевозок относительно 2015 года в 2016 г. увеличился на 198,31 тыс. пассажиров. Экономическая эффективность от предложенных мероприятий составляет 4 869 242 рублей.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Абалонин С.М., Пахомова А.В. Бизнес-план автотранспортного предприятия.- М.: Транспорт, 2012. – 362 с.
- 2 Агарков, А.П. Экономика и управление на предприятии / А.П. Агарков [и др.]. - М.: Дашков и Ко, 2013. - 400.
- 3 Азымова Т.Н. Особенности деятельности предприятий автомобильного транспорта //Главный бухгалтер. -№ 4. – 2015.- с.17-20
- 4 Аксенова З. И., Бачурин А. А. Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий: Учебник для вузов. — М.: Транспорт.— 2016. - 255 с.
- 5 Александрова С. И. Прогрессивные методы управления затратами и пути их применения в российской практике / С. И. Александрова // Символ науки. - 2015. - № 4. - С. 56-59
- 6 Асаева Т.А., Соловьева И.П. // Пути снижения себестоимости перевозок при формировании парка автотранспортных средств// Автотранспортное предприятие, НПП Транснавигация, 2015.
- 7 Асаул, А. Н. Управление затратами и контроллинг. Учебник / А. Н. Асаул, М.Г. Квициния, под ред. засл. деятеля науки РФ, д-ра экон. наук, профессора А. Н. Асаула. Сухум, 2013 – 290 с
- 8 Балахонов Г.Г. Экономика автотранспортных предприятий Учебно-методический комплекс дисциплины. - Бийский пед. гос. ун-т им. В. М. Шукшина. – Бийск: БПГУ им. В. М. Шукшина. 2011. – 357 с.
- 9 Бальжинов А.В., Михеева Е.В. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия. Учебное пособие. - Улан-Удэ: Изд-во ВСГТУ, 2015. - 119 с.
- 10 Бездудная А.Г. Экономика предприятия: экономическая деятельность предприятия: Учеб. пособие. – СПб: СпбГИЭУ, 2007.
- 11 Большая энциклопедия нефти газа: статья/ Снижение - себестоимость –

перевозка, 2014, <http://www.ngpedia.ru/id444698p1.html>

12 Борисова Л.М.: учебное пособие//Экономика предприятия / Томск, 2011.

13 Будрина Е.В.: Учебное пособие/ Экономика и организация автотранспортного предприятия//Юрайт: Москва, 2016

14 Бушуев В.К., Бубнов Г.Г. Экономический анализ хозяйственной деятельности: Программа для студентов высших учебных заведений / Сост.: В.К. Бушуев, Г.Г. Бубнов. - М.: МИЭМП, 2012. - 72 с.

15 Бычков В.П. Экономика автотранспортного предприятия: Учебник. — М.: ИНФРА-М, 2011. - 384 с.

16 Вельможин, А.В. Эффективность транспортной услуги / А.В. Вельможин, В.А. Гудков, А.А. Сериков // Грузовое и пассажирское автохозяйство. 2013

17 Выварец А. Д. Экономика предприятия: учебник для студентов вызов, обучающихся по специальности 080502 «Экономика и управление на предприятии (по отраслям)»/ А. Д. Выварец. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2014. – 543с.

18 Голованенко С.Л. Экономика автомобильного транспорта. -М.: Высшая школа, 2013 - 352с.

19 Головач О.В.: Анализ затрат на производство и себестоимость продукции, 2011

20 Гомонко Э.А., Тарасова Т.Ф. Управление затратами на предприятии : Учебник. - М.: КНОРУС, 2013

21 Горфинкель, В.Я. Экономика предприятия / В.Я. Горфинкель. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. - 663 с.

22 Гудков В. А., Миротин Л. Б., Вельможин А. В., Ширяев С. А.// Пассажирские автомобильные перевозки, 2014, 448 с.

23 Даниленко Н. И. Матричный подход к распределению косвенных затрат и формированию полной себестоимости продукции / Н. И. Даниленко, Е. С. Замбрицкая, Я. Д. Балбарин // Международный бухгалтерский учет. - 2015. - № 16. - С. 48-60

24 Денисюк Н.В. Организация перевозок, себестоимость и тарифы на автомобильном транспорте// ДВГТУ, 2011.

25 Ефименко, А.Г. Формирование рыночной системы автотранспортного обслуживания АПК: Монография / А.Г. Ефименко. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2012. - 224 с.

26 Зюзин А.В. Экономика автотранспортного предприятия Учеб.-метод. пособие / Пермь : Изд-во Перм. нац. – исслед. политехн. ун-та, 2012. – 123 с.

27 Ивуть Р.Б. Экономика автомобильного транспорта Минск: Учебно-методическое пособие. В 2 ч. Ч. 1 - Мн.: БНТУ, 2007. - 455 с. БНТУ, 2009. - Ч.2. - 275 с.

28 Илюхина Н. А. Методика управленческого учета затрат и калькулирования себестоимости продукции / Н. А. Илюхина // Интернет-журнал Науковедение. - 2015. - Т. 7, № 2. - С. 32-45.

29 Инструкция по составу, учету и калькулированию затрат, включаемых в себестоимость перевозок (работ, услуг) предприятий автомобильного транспорта (утв. Минтрансом РФ 29.08.1995, http://www.businesspravo.ru/Docum/DocumShow_DocumID_2900.html)

30 Каталог автобусов, <http://interdalnoboy.com/avtobusi/>

31 Ключкова, Е. Н. Экономика предприятия / Е. Н. Ключкова, В. И. Кузнецов, Т. Е. Платонова. - М.: Юрайт, 2014. - 448 с.

32 Кононова, Г.А. Экономика транспортного предприятия: учеб.пособие. / Г. А. Кононова. – СПб.: СПбГИЭУ, 2002. – 88 с.

33 Круглик, В.М. Технология обслуживания и эксплуатации автотранспорта: Учебное пособие / В.М. Круглик, Н.Г. Сычев. - М.: НИЦ ИНФРА-М, Нов. знание, 2013. - 260 с.

34 Кузьмина В. Транспортные приоритеты России // Автомобильный транспорт.

35 Лабзунов П.П.: учебное пособие/ Управление ценами и затратами в современной экономике/ Книжный мир, 2013.

36 Лавриков И.Н., Пеньшин Н.В. Экономика автомобильного транспорта: учебное пособие: Тамбов: ГОУ ВПО ТГТУ, 2011

37 Лебедев В. Г., Дроздова Т. Г., Кустарев В. П., Краюхин Г. А. Управление затратами на предприятии: Учебник для вузов. 5-е изд., 2011

38 Малеева А.В., Томаревская О.Г, Симкова Н.В. Анализ производственно-финансовой деятельности автотранспортных предприятий. - М.: Транс порт, 2014.-319 с.

39 Материалы Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года : утвержд. распоряжением Правительства от 22 ноября 2008 г.

40 Мельников В. А. Технология формирования себестоимости производимой продукции и анализ стратегических вариантов развития производства / В. А. Мельников // Международный научно-исследовательский журнал. - 2015. - № 2-3 (33). - С. 48-57

41 Метрмост – транспортный журнал// мир автобусов 2016, <http://www.metromost.com/?p=5423>

42 Морозов В.А. Пути снижения себестоимости перевозок за счет технико-экономических факторов и технико-эксплуатационных показателей // Математическое моделирование социально-экономических процессов,2015.

43 Новый порядок организации пассажирских перевозок (Федеральный закон №220 от 13 июля 2015)

44 Обыденов А.П., Шимуратов Г.В., Козлов Р.К. Современные системы управления автотранспортным предприятием М.: Транспорт, 2012. -230с.

45 Остапенко Ю.М. Экономика труда: учебное пособие, 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Инфра-М, 2007. — 272 с.

46 Отчетная документация предприятия МП «КПАТП №7»

47 Поздняков К.К. О финансовом состоянии автотранспортных предприятий // Финансы. -2012. - №8.- С. 60-61.

48 Пузанков, А.Г. Автомобили: Устройство автотранспортных средств: Учебник для студ. учреждений сред. проф. образования / А.Г. Пузанков. - М.: ИЦ

Академия, 2012. - 560 с.

49 Распоряжение Минтранса РФ от 14 марта 2008 г. № АМ-23-р "О Введении в действие методических рекомендаций "Нормы расхода топлив и смазочных материалов на автомобильном транспорте"

50 Растова Ю.И. Малахов Р.Г. Экономика организации (предприятий) в схемах: Учеб.пособие. – М.: Эксмо, 2009
Бычков В. П. Экономика автотранспортного предприятия: Учебник. – М.:ИНФРА-М, 2011. – 384 с.

51 Ременцев А.Н, Автомобили и автомобильное хозяйство: Учебное пособие 2010.

52 Рофе А.И. Экономика труда: учебник – «Кнорус», 2010г. – 400с.

53 Савельев В.В., Чиликов А.П: учебное пособие//Планирование себестоимости услуг на автосервисных, автотранспортных и авторемонтных предприятиях в дипломных проектах / Самара: Самар. гос. техн. ун-т, 2011. – 148

54 Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия. – Мн.: Новое издание, 2011.

55 Селифонов В. В., Бирюков М. К. Учебник: Устройство и техническое об-служивание автобусов, 2007г. – 304с.

56 Сильвестров А.Н., Карабан Л.А. // Пути снижения автомобильных перевозок// Логистика – инновации - менеджмент, 2012.

57 Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: учебник. - 6-е изд., перераб. - М.: Академия, 2011. - 400с.

58 Терловая В.И. // Себестоимость автомобильных перевозок: этапы формирования и контроля. Проблемы и перспективы современной науки, 2015.

59 Трихунов М.В. Транспортное производство в условиях рынка. -М.: Транспорт, 2013.- 255 с.

60 Туревский И.С. Экономика отрасли (автомобильный транспорт): учебник. – М.: ИНФРА-М, 2012.- 288с

61 Устав муниципального предприятия города Красноярск«Красноярское

пассажирское автотранспортное предприятие №7», 2005г.

62 Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 13.07.2015) "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" (с изм. и доп., вступ. в силу с 19.10.2015)

63 Философова Т.Г. Конкуренция и конкурентоспособность — М.: Экзамен, 2014

64 Фролов Н.Н., Напхоненко Н.В., Колоскова Л.И., Ильинова А.А. Экономика предприятий автомобильного транспорта: учебно пособие / под ред. Н.В. Напхоненко; 2-е изд., переработанное и дополненное. — Москва: ИКЦ «МарТ», 2008. — 480

65 Хегай, Ю. А. Оптимизация городских пассажирских перевозок / Ю. А. Хегай, Н. В. Москаленко, М. В. Волосович // Экономика и предпринимательство. — 2015. - № 11(ч.2). — С. 311–314.

66 Хегай, Ю. А. Экономика автотранспортного предприятия : учеб. пособие / Ю. А. Хегай. — Красноярск : СФУ, 2011. — 228 с.

67 Центр управления финансами / статья: затраты предприятия, <http://center-yf.ru/data/economy/Zatraty-predpriyatiya.php>

68 Цыплина Л.П. Бизнес-планирование на автомобильном транспорте и в дорожном хозяйстве: учеб. пособие / Л.П. Цыплина, Н.Б. Ларина, Н.Ю. Ланда, А.Н. Костяков. _ Чита: ЧитГУ, 2015. — 254 с.

69 Экономика и управление на предприятиях: Библиотека экономической и управленческой литературы. <http://eup.ru/>

70 Юркова Т.И., Юрков С.В.: учебное пособие// Экономика предприятия/ 2015

ПРИЛОЖЕНИЕ А (исходные данные за 2014 год)

Таблица А1 – Анализ выполнения технико-эксплуатационных показателей

МП «КПАТП №7» 2014 год

Показатель	План	Факт	Выполнение плана, %
Среднесписочное кол-во автомобилей, Асп	100	100	100,00
Коэффициент выпуска автомобилей на линию ав	0,83	0,78	93,98
Время в наряде Тн, ч	69,00	67,34	97,59
Средняя техническая скорость Vт, км/ч	22,40	20,73	92,54
Коэффициент использования пробега β	0,92	0,89	96,74
Средняя пассажировместимость q, чел.	100,00	100,00	100,00
Среднее расстояние перевозки Іп, км	23,30	22,40	96,14
Коэффициент динамического использования пассажировместимости уд	0,76	0,74	97,37
Средний пробег с пассажирами за рейс Іег, км	21,07	19,97	94,78
Время простоя под погрузкой-разгрузкой за рейс Іп-р, ч	0,40	0,35	87,50
Объем перевозок Q, тыс. пасс.	2785,33	2511,96	90,19
Пассажирооборот Р, тыс. пасс.-км	62363,47	52977,33	84,95
Общий пробег Лобщ, тыс. км	6203	6204,19	100,02
Выработка на 1 км пробега Р1, пасс.-км	10,05	8,54	84,93

Таблица А2 – Плановые и фактические затраты МП «КПАТП №7» за 2014 год

Наименование показателя	Плановые	Удельный вес, %	Фактические	Удельный вес, %
Заработная плата	39678,23	32,76	38932,01	33,30
Отчисления	12300,2513	10,16	12068,9231	10,32
ГСМ	3865,97	3,19	3666,54	3,14
Сырье и материалы	41342,54	34,14	39612,07	33,88
З/части для ремонта а/транспорта	6034,56	4,98	5654,23	4,84
Амортизация ОС	10543,6	8,71	9985,01	8,54
Накладные расходы	7345,09	6,06	6987,65	5,98
Итого	121110,2413	100	116906,4331	100

ПРИЛОЖЕНИЕ Б (исходные данные за 2015 год)

Таблица Б1 – Анализ выполнения технико-эксплуатационных показателей

МП «КПАТП №7» 2015 год

Показатель	План	Факт	Выполнение плана, %
Среднесписочное кол-во автомобилей, Асп	100	100	100,00
Коэффициент выпуска автомобилей на линию ав	0,84	0,79	94,05
Время в наряде Тн, ч	70,76	69,34	97,99
Средняя техническая скорость Vт, км/ч	22,9	20,87	91,14
Коэффициент использования пробега β	0,94	0,91	96,81
Средняя пассажировместимость q, чел.	100	99	99,00
Среднее расстояние перевозки Іп, км	24,65	23,78	96,47
Коэффициент динамического использования пассажировместимости уд	0,76	0,74	97,37
Средний пробег с пассажирами за рейс Іег, км	22,39	21,09	94,19
Время простоя под погрузкой-разгрузкой за рейс тп-р, ч	0,35	0,4	114,29
Объем перевозок Q, тыс. пасс.	3868,51	3363,06	86,93
Пассажирооборот Р, тыс. пасс.-км	86615,925	70926,88	81,89
Общий пробег Іобщ, тыс. км	6124,32	6642,76	108,47
Выработка на 1 км пробега Р1, пасс.-км	14,14	10,68	75,50

Таблица Б2 – Плановые и фактические затраты МП «КПАТП №7» за 2015 год

Наименование показателя	Плановые	Удельный вес, %	Фактические	Удельный вес, %
Заработная плата	45672,34	36,90	44321,07	37,53
Отчисления	14158,4254	11,44	13739,5317	11,64
ГСМ	3898,07	3,15	3693,45	3,13
Сырье и материалы	36874,56	29,79	34598,12	29,30
З/части для ремонта а/транспорта	6875,34	5,55	6073,42	5,14
Амортизация ОС	10543,6	8,52	10087,34	8,54
Накладные расходы	5764,7	4,66	5567,89	4,72
Итого	123787,035	100	118080,8217	100

ПРИЛОЖЕНИЕ В (исходные данные за 2016 год)

Таблица В1 – Анализ выполнения технико-эксплуатационных показателей
МП «КПАТП №7» за 2016 год

Показатель	План	Факт	Выполнение плана, %
Среднесписочное кол-во автомобилей, Асп	100	100	100
Коэффициент выпуска автомобилей на линию ав	0,84	0,79	94,05
Время в наряде Тн, ч	70,76	69,34	97,99
Средняя техническая скорость Vт, км/ч	22,9	20,87	91,14
Коэффициент использования пробега β	0,94	0,91	96,81
Средняя пассажировместимость q, чел.	72	72	100
Среднее расстояние перевозки Іп, км	24,65	23,78	96,47
Коэффициент динамического использования пассажировместимости уд	0,76	0,76	100,00
Средний пробег с пассажирами за рейс Іег, км	22,39	21,09	94,19383653
Время простоя под погрузкой-разгрузкой за рейс Іп-р, ч	0,35	0,4	114,2857143
Объем перевозок Q, тыс. пасс.	2785,33	2511,96	90,19
Пассажирооборот Р, тыс. пасс.-км	62363,47	52977,33	84,95
Общий пробег Лобщ, тыс. км	6203	6204,19	100,02
Выработка на 1 км пробега Р1, пасс.-км	10,05	8,54	84,93

Таблица В2 – Плановые и фактические затраты МП «КПАТП №7» за 2016 год

Наименование показателя	Плановые	Удельный вес, %	Фактические	Удельный вес, %
Заработная плата	45672,34	36,90	44321,07	37,53
Отчисления	14158,4254	11,44	13739,5317	11,64
ГСМ	3898,07	3,15	3693,45	3,13
Сырье и материалы	36874,56	29,79	34598,12	29,30
З/части для ремонта а/транспорта	6875,34	5,55	6073,42	5,14
Амортизация ОС	10543,6	8,52	10087,34	8,54
Накладные расходы	5764,7	4,66	5567,89	4,72
Итого	123787,0354	100	118080,8217	100

ПРИЛОЖЕНИЕ Г (исходные данные при внедрении мероприятий)

Таблица Г1 – Анализ выполнения технико-эксплуатационных показателей
МП «КПАТП №7» за 2016 с оптимизацией ПС.

Показатель	План	Факт	Выполнение плана, %
Среднесписочное кол-во автомобилей, Асп	100	100	100,00
Коэффициент выпуска автомобилей на линию ав	0,84	0,85	101,19
Время в наряде Тн, ч	70,76	69,34	97,99
Средняя техническая скорость Vт, км/ч	22,9	20,87	91,14
Коэффициент использования пробега β	0,94	0,91	96,81
Средняя пассажироместимость q, чел.	72	72	100,00
Среднее расстояние перевозки Ір, км	24,65	23,78	96,47
Коэффициент динамического использования пассажироместимости уд	0,76	0,8	105,26
Средний пробег с пассажирами за рейс Іег, км	22,39	21,09	94,19
Время простоя под погрузкой-разгрузкой за рейс Іп-р, ч	0,35	0,4	114,29
Объем перевозок Q, тыс. пасс.	2785,33	2644,17	94,93
Пассажирооборот Р, тыс. пасс.-км	62363,466	55765,61	89,42
Общий пробег Лобщ, тыс. км	5870,12	5988,45	102,02
Выработка на 1 км пробега Р1, пасс.-км	10,62	9,31	87,65

Таблица Г2 – Плановые и фактические затраты МП «КПАТП №7» за 2014 год

Наименование показателя	Плановые	Удельный вес, %	Фактические	Удельный вес, %
Заработная плата	45672,34	36,90	44321,07	37,53
Отчисления	14158,4254	11,44	13739,5317	11,64
ГСМ	3898,07	3,15	3693,45	3,13
Сырье и материалы	36874,56	29,79	34598,12	29,30
З/части для ремонта а/транспорта	6875,34	5,55	6073,42	5,14
Амортизация ОС	10543,6	8,52	10087,34	8,54
Накладные расходы	5764,7	4,66	5567,89	4,72
Итого	123787,0354	100	118080,8217	100