

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
« ____ » _____ 2018 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

38.03.01.05.09 «Экономика предприятий и организаций
(автомобильный транспорт)»

Повышение эффективности перевозок грузов (на примере АО «Лесосибирский ЛДК №1»)

Пояснительная записка

Руководитель	_____	доцент, канд. экон. наук	К. А. Катушонок
	подпись, дата		
Выпускник	_____		А.А. Покусаева
	подпись, дата		
Нормоконтролер	_____		К. А. Катушонок
	подпись, дата		

Красноярск 2018

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
1 Теоретические основы эффективности грузовых перевозок.....	6
1.1 Понятие и сущность эффективности грузовых перевозок	6
1.2 Показатели эффективности грузовых перевозок.....	13
1.3 Организация и управление грузовыми автомобильными перевозками.....	21
2 Анализ производственно-финансовой деятельности предприятия	29
2.1 Анализ производственно-хозяйственной деятельности транспортного цеха предприятия	29
2.2 Анализ показателей эффективности грузовых перевозок	29
2.3 Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия	29
3 Разработка мероприятий по повышению эффективности перевозок грузов...	29
3.1 Разработка организационно-технических мероприятий по повышению эффективности перевозок грузов	29
3.2 Расчет затрат, связанных с внедрением предложенных мероприятий.....	29
3.3 Оценка экономической эффективности предлагаемых мероприятий.....	29
Заключение	30
Список использованных источников	32
Приложение А Бухгалтерский баланс	Ошибка! Закладка не определена.
Приложение Б Отчет о финансовых результатах	Ошибка! Закладка не определена.

ВВЕДЕНИЕ

В современной России происходит постоянное развитие и улучшение транспортной инфраструктуры, вследствие чего усиливается роль и распространение отрасли логистики, которая в свою очередь оказывает услуги по срочной и качественной доставке грузов. В настоящее время грузоперевозки стали неотъемлемым элементом жизни всего человечества. С их помощью предприятия, населенные пункты и страны снабжены всем необходимым.

Грузовой автомобильный транспорт постепенно становится самым популярным способом перевозки грузов. Присущие автотранспорту гибкость доставки и высокая скорость междугородных перевозок стали основными причинами его активного использования в логистических системах [15].

С помощью автомобильного транспорта грузовая перевозка может быть осуществлена «от дверей до дверей» с необходимой степенью срочности. Транспорт обеспечивает регулярность поставки и возможность поставки грузов малыми партиями и по сравнению с другими видами грузовых перевозок, предъявляются менее жесткие требования к упаковке товара. Именно автотранспортные грузоперевозки в обозримом будущем сохранят центральные позиции в обеспечении транспортных потребностей логистики.

Специфика транспорта заключается в том, что, с одной стороны, транспорт имеет свой производственный процесс, с другой, транспорт не перерабатывает сырьё и не создает продуктов. На транспорте производственный процесс и продукция этого процесса совпадают во времени и пространстве. Поэтому перемещение грузов является одновременно и производственным процессом, и продукцией транспорта [37].

Во всех отраслях производства конечный продукт – это результат определённого производственного цикла, то есть совокупности последовательных процессов и операций. Транспортное производство не является исключением [15].

Перевозка грузов является основным элементом транспортного процесса, все другие элементы подчинены ему. Перевозочный процесс включает в себя работу подвижного состава с момента подачи под погрузку, его движение с грузом до постановки под разгрузку.

Перевозка грузов представляет из себя совокупность операций с грузами и транспортными средствами, в результате выполнения которых грузы изменяют своё положение в пространстве. Сущность транспортной работы заключается в изменении места нахождения грузов. Продукция грузового автомобильного транспорта – это перемещение грузов в пространстве, являющееся необходимым элементом производственного процесса продукции и условием, определяющим возможность ее потребления [50].

Важнейшими показателями перевозки грузов автотранспортом являются выполнение перевозок в срок, сохранность количества и потребительских свойств перевозимых грузов и экономичность системы доставки. Выполнение перевозок в срок зависит от своевременности вывоза грузов от грузоотправителя и времени доставки грузов грузополучателю.

Сохранность целостности грузов, его потребительских свойств и экономичность доставки зависят от того типа подвижного состава, выполняющего перевозки грузов. Следовательно, транспортные средства должны соответствовать видам грузов, обеспечивать наибольшую сохранность грузов и механизированное выполнение погрузочно-разгрузочных операций.

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

При поиске путей повышения эффективности деятельности предприятия реальным способом является повышение эффективности грузовых перевозок. Перевозка груза играет основную роль в логистической системе и составляет

значительную долю затрат (20-40% и более), поэтому оптимизации транспортных, погрузочно-разгрузочных, тарно-упаковочных, экспедиционных и складских операций необходимо уделять особое внимание с целью снижения издержек и экономии ресурсов.

С экономической точки зрения повышение эффективности перевозок грузов главным образом достигается за счет повышения производительности подвижного состава предприятия [73].

Во многом оно связано с техническим усовершенствованием автомобильного транспорта и погрузочно-разгрузочных средств, внедрением новых технологий, совершенствованием процесса организации грузовой перевозки и оптимизацией маршрутной сети.

Цель выпускной квалификационной работы является повышение эффективности перевозок грузов на примере АО «Лесосибирский лесопильно-деревообрабатывающий комбинат № 1» (далее - предприятие).

Для достижения указанной цели работы необходимо:

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

1 Теоретические основы эффективности грузовых перевозок

1.1 Понятие и сущность эффективности грузовых перевозок

Эффективность производства предприятия относится к основным категориям рыночной экономики, и, призвана оценивать в количественном измерении развитие каждого предприятия как в отдельности, так и в целом.

Насколько эффективна деятельность предприятия можно рассчитать, исходя из обобщенных конечных результатов использования средств, применяемых в процессе производства, и рабочей силы за определенный промежуток времени, отвечающих в полной мере запросам и требованиям потребителей [10].

При рассмотрении эффективности грузовых перевозок используются понятия эффекта и эффективности, которые выражаются в абсолютных и относительных величинах.

По определению эффект – это превышение результатов деятельности предприятия над затратами за определенное время, или, другими словами, это та категория, которая отражает результат деятельности оцениваемого экономического субъекта. Эффект здесь может быть, как положительным, так и отрицательным. Сравнительно одинаково близкий эффект может быть достигнут разными способами и с разным затраченным уровнем расходования экономических ресурсов [10].

Экономическая эффективность – это результативность или относительный эффект деятельности, который рассчитывается соотношением между эффектом (результатом) и затратами (расходами, материальными и трудовыми ресурсами), вложенных для его достижения с учетом внешних и внутренних экономических условий [86].

В различных мировых экономических школах понятие эффективности трактуется по-разному. Существует типологизация подходов к определению понятия эффективности. Различные подходы к определению сущности экономической эффективности представлены в таблице 1.1 [23].

Таблица 1.1 – Различные подходы к определению сущности экономической эффективности

Автор теории эффективности	Сущность теории, определение
Румянцева З. П., К. Макконелл, С. Брю	«Эффективность – это всегда определенное соотношение (результата с целями или результата с расходами на его получение), то есть величина относительная, данная категория носит управленческий характер и отображает степень достижения поставленных целей. Эффективность – это способность приносить эффект, результативность процесса, проекта, которые определяются как отношение эффекта, результата к расходам, которые обеспечили этот результат.»
Мескон М. Х., М. Альберт, Ф. Хедоури	«Эффективность – внутренняя экономичность, которая измеряет наилучшее использование ресурсов.»
Друкер П. Ф., Устенко О. Л., Маркина И. А., Шеремет А. Д., Сайфулин Р. С.	«Эффективность – это не только связь результата с намеченными целями, но и результат (эффект) с точки зрения оптимального использования ресурсов – материальных, финансовых, трудовых.»
Долан Е. Дж.	«Эффективность – это выбор правильных целей, на которых фокусируется вся энергия.»
К. Маркс	«Эффективность как результативность использования ресурсов производства, определяя ее как отношение торговой прибыли к авансированному капиталу или дохода предпринимателя-арендатора к издержкам производства.»

Из таблицы 1.1 можно сделать вывод, что мнения авторов разделились на 3 группы:

- первая группа авторов дают определение эффективности, как выбору оптимально верных, правильных целей деятельности предприятия;
- вторая группа, как результату оптимального использования ресурсов материальных, финансовых, трудовых;
- третья группа, как объективной экономической оценке использования ресурсов предприятия.

Но из всех представленных теорий наиболее популярно определение эффективности как комплексной категории, которая отражает степень достижения намеченных целей, и рассчитывается как соотношение эффекта и

установленных целей, или соотношение эффекта и расходов, материальных, финансовых, трудовых ресурсов, потраченных на его достижение, относительно учета фактора временного интервала.

В общем виде, понятие эффективности транспортно-грузовых перевозок – это социально-экономическая характеристика объективных причинно-следственные связей или количественных соотношений между затратами и результатами [65].

В формализованной виде эффективность транспортно-грузовых перевозок представляют так:

$$\mathcal{E} = P / Z, \tag{1.1}$$

где \mathcal{E} – эффективность, руб.;

P – результаты, руб.;

Z – затраченные ресурсы, руб.

Из формулы (1.1) видим, что чем меньше затрачено предприятием материальных, финансовых, трудовых ресурсов, тем выше экономический результат, и, следовательно, эффективность. И именно проблема повышения эффективности транспортно-грузовых перевозок заключается в действенном увеличении экономических результатов на единицу затрат в процессе использования уже имеющихся ресурсов, без привлечения новых [29].

В целом же эффективность автомобильных перевозок складывается из следующих составляющих [18]:

- степени удовлетворения потребности рынка в перемещении (перевозке) грузов;

- эффективности использования подвижного состава автомобильного транспорта;

- эффективности использования погрузочно-разгрузочных и других вспомогательных средств.

Показатель эффективности должен совмещать эффективность функционирования транспортного коллектива и влияние перевозок грузов на деятельность обслуживаемых предприятий [25].

Транспортный процесс является наиболее сложной системой, которая меняется под воздействием внешних и внутренних факторов организации процесса перевозки груза, и оценка эффективности, включает в себя совокупность многих свойств и показателей отдельных звеньев и компонентов транспортного комплекса, организуемого на предприятии для перевозки груза.

Показатель эффективности перевозки грузов характеризует объем выполненных перевозок, а также, согласованность выполняемых перевозок с удовлетворением потребностей обслуживаемых предприятий-заказчиков, а также, стабильностью и пропорциональностью функционирования звеньев транспортного комплекса предприятия.

Затруднение в оценке эффективности вызывает то, что автомобильный транспорт перевозит самые различные грузы и подвижной состав работает в самых разных условиях, как экономических, так и климатических [73].

Вся сложность заключается в нахождении общей формы взаимосвязанного суммирования всех количественных и качественных функций отдельных звеньев и компонентов транспортного предприятия.

В используемых на предприятиях действующих методиках при расчете экономической эффективности рекомендуется учитывать:

- определенный интервал времени;
- интегральный экономический эффект по автопредприятию за весь плановый период;
- экономическую эффективность применения автопредприятием новшеств современной техники;
- внешнеэкономические, социальные, экологические факторы, а также факторы неопределенности (случайности);
- оценку эффективности мероприятий по соответствию нормам природопользования;

- учет сопутствующего эффекта в отраслях или сферах, непосредственно не связанных с деятельностью автопредприятия;

- формирование системы платежей (расходов) за различные виды, услуги используемых автопредприятием ресурсов.

Все перечисленные выше факторы оказывают существенное влияние на организацию перевозок, а также влияют на значение технико-эксплуатационных показателей, и, в конечном итоге, определяют эффективность и качество функционирования автомобильного транспорта в целом по региону.

Технико-эксплуатационные показатели, в результате организационных, технических, технологических, экономических, социальных и других мероприятий, влияющих на эффективность и качество функционирования автопредприятия можно разделить на две группы.

Группы технико-эксплуатационных показателей представлены на рисунке 1.1.



Рисунок 1.1 – Группы технико-эксплуатационных показателей

Так, к группе показателей, характеризующей степень эффективности использования подвижного состава автопредприятия, относят:

- коэффициенты технической готовности, выпуска на линию и использования подвижного состава (автотранспорта);

- коэффициенты использования грузоподъемности, вместимости и пробега автотранспортных средств предприятия;

- среднее расстояние транспортировки груза и среднее расстояние перевозки;

- время простоя автотранспортных средств при погрузо-разгрузочных работах, непрерывное время нахождения в наряде;

- техническую и эксплуатационную скорости автотранспортных средств, в соответствии с рекомендованными нормативами.

Ко второй группе, характеризующей общую результативность автопредприятия по перемещению груза, относят:

- количество рейсов по перевозке груза;

- общее расстояние между пунктами доставки груза и пробег с грузом;

- общий валовый объем грузоперевозок;

- транспортную работу автопредприятия.

Результативность перевозок под влиянием многочисленных факторов для определения их эффективности нельзя определять однозначно. Так, необходимо разграничить конечные результаты процесса транспортировки и работы автопредприятия, как первичного автономного звена экономики в автоперевозках региона.

В первом случае отражается результат процесса производства, который измеряется совокупным объемом всех перевозок.

Во втором – включено не только количество всей перевезенной массы продукции, а также ее потребительскую стоимость, т.е. в стоимостном выражении.

Таким образом, конечным результатом процесса производства (в нашем случае – перевозки грузов) за определенный интервал времени является чистая продукция, то есть вновь созданная в процессе производства (оказания услуг перевозки груза) стоимость, а финансовым результатом всей коммерческой

деятельности автопредприятия – чистая прибыль за вычетом расходов, понесенных предприятием при оказании услуг перевозки.

По мнению большинства экономистов, сущность эффективности перевозок заключается в достижении максимальных экономических результатов при минимально возможных затратах. Поэтому определение этого показателя базируется на сопоставлении результата производства предприятия с совокупными затратами труда, обусловившими данный результат.

Особая значимость учета эффективности перевозок требует правильно учитывать и анализировать уровень эффективности всех средств, материальных, финансовых, трудовых ресурсов автотранспортного предприятия. В этом случае применяются методы количественного анализа и измерения, что предполагает установление критерия экономической эффективности работы предприятия.

Для эффективного управления производством автотранспортного предприятия необходимо иметь полную и достоверную информацию о ходе производственного процесса и выполнении утвержденных предприятием планов.

Поэтому важнейшей функцией управления производством является учет, обеспечивающий сбор данных, систематизацию и обобщение первичной информации, необходимой для управления на автотранспортном предприятии и установлении контроля за ходом выполнения планов, текущих производственных процессов и задач.

Организация производственно-хозяйственной деятельности предприятия является важным связующим звеном между процессом производства, воспроизводства и обращения на предприятии.

Самая большая роль производственно-хозяйственной деятельности предприятия – выявление и применение резервов повышения эффективности организации перевозок. К таким резервам относятся:

- внедрение рационализаторских идей, передовых технологий, экономное использование имеющихся ресурсов;

- применение передового опыта;
- научная организация труда;
- обучение и восполнение трудовых ресурсов;
- предупреждение излишних затрат и потерь.

В результате учета всех этих факторов стабилизируется экономика предприятия, повышается его финансовая устойчивость, эффективность его деятельности возрастает в разы.

Без расчета показателей нельзя оценить эффективность грузовых перевозок.

1.2 Показатели эффективности грузовых перевозок

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

Основным вопросом в теории экономической эффективности является выбор и обоснование критерия и показателей оценки эффективности. Анализ перевозок грузов и пассажиров, услуг и работ на автомобильном транспорте, дает возможность оценить эффективность функционирования транспорта.

Основными задачами анализа перевозок грузов являются:

- общая оценка выполнения плана перевозок и изменений в натуральных, стоимостных и относительных показателях;
- оценка изменений технико-эксплуатационных показателей и выявление причин, воздействующих на характеристики транспортного процесса;
- исследование потерь и выявление резервов роста объемов перевозок;
- разработка комплекса организационно-технических мероприятий по повышению конкурентоспособности на рынке автотранспортных услуг, их количества и качества.

В настоящее время, прибыль на автомобильном транспорте не есть объективный фактор оценки деятельности автотранспортного предприятия, эффективности использования различных типов подвижного состава.

Прибыль зависит не только от технико-эксплуатационных и экономических показателей работы автотранспортного предприятия, но и от тарифов за перевозку грузов.

Тарифы, на основании которых складываются доходы предприятия, не совершенны и могут поставить некоторые предприятия в более выгодные условия, чем другие. Тарифы на грузовые перевозки автомобильным транспортом отражают не конкретную стоимость перевозок по конкретному типу автомобилей и определенным грузам, а среднюю стоимость для средних условий эксплуатации подвижного состава.

Особенность автомобильного транспорта состоит в том, что производственный процесс в этой отрасли складывается из работы подвижного состава на линии и технического обслуживания транспортных средств.

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

В зависимости от степени обобщения и полноты оценки эффективности показатели делятся на обобщающие и частные:

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

- частные показатели эффективности материальных затрат и затрат энергоресурсов на производство продукции (материальные затраты и затраты

энергоресурсов на 1 руб. продукции и процент их снижения; относительная экономия материальных затрат и энергозатрат на производство продукции в стоимостном выражении);

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

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

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

Обобщающий показатель призван отражать эффективность использования экономического потенциала (ресурсов) торговли на разных уровнях управления текущими затратами, вызванными товарным обращением, а также степень удовлетворения платежеспособного спроса населения, и давать оценку уровня эффективности торговли.

Частные показатели эффективности торговли призваны определить эффективность использования отдельных элементов процесса труда: основных фондов, особенно их активной части, оборотных средств и их значительной доли – товарных запасов, а также численность занятых в торговле работников [66].

Эффективность грузовых перевозок автомобильным транспортом складывается из организации перевозочного процесса и технико-эксплуатационных показателей подвижного состава.

Технико-эксплуатационные показатели, характеризующие интенсивность использования подвижного состава, можно разделить на четыре группы:

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

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

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

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

Технико-эксплуатационные показатели работы транспорта подразделяются на:

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

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

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

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

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

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

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

Скорость доставки определяется отношением расстояния транспортирования к затраченному на это времени, которое состоит из времени движения и простоев в пути подвижного состава как под коммерческими, техническими операциями, так и во время отдыха водителей.

Производительный пробег указывают на интенсивность эксплуатации подвижного состава транспорта; определяются пробегом, объемом перевозок и транспортной работой, выполненными за конкретный период времени парком или единицей подвижного состава. Производительность подвижного состава может быть выражена в пересчете на 1 тонну грузоподъемности.

Успешная работа автомобилей и высокие технико-экономические показатели зависят от правильного использования автотранспорта при перевозке грузов, ритмичности его работы, своевременного заключения договоров с клиентами, определения объема грузов на каждом

грузообразующем пункте, от организации маршрутов и движения по ним автомобилей.

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

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

Производительность труда определяется в натуральном или денежном выражении и представляет собой отношение выполненной транспортной продукции (ткм или руб.) к трудовым затратам. За календарный период (например, за год) она определяется как отношение объема транспортной продукции к численности работников.

Производительность подвижного состава формируется под влиянием нескольких технико-эксплуатационных показателей, характеризующих отдельные стороны работы автомобильного транспорта.

Каждый из показателей, в свою очередь, находится под влиянием разнообразных факторов, включая организационно-экономические и материально-технические, воздействуя на которые можно изменить значения показателей, а значит и значение производительности автомобильного парка.

Таким образом, необходимость и направление воздействия можно установить на основе анализа уровня показателей использования автомобильного парка. Всякие упущения и недостатки в работе транспорта являются отражением недостатков в применяемых методах управления им.

Необходимым условием эффективного функционирования автомобильного транспорта в рыночных условиях является высокая конкурентоспособность услуг, предоставляемых потребителям.

Конкурентоспособность транспортных услуг определяется в основном двумя факторами – уровнем себестоимости услуг и уровнем их качества.

Снижение себестоимости и повышение качества перевозок конкретных грузов и пассажиров – важнейшие направления повышения конкурентоспособности транспортных услуг.

Снижение себестоимости перевозок может быть достигнуто за счет экономии топлива, запасных частей, шин, а также за счет повышения эффективности функционирования автомобильного транспорта в регионе.

Повышение качества перевозок грузов предполагает выполнение доставки точно в установленные сроки при высокой сохранности количества и качества перевозимых грузов.

При анализе влияния технико-эксплуатационных показателей на себестоимость перевозки исходят из того, что по степени влияния они делятся на две группы.

К первой группе относятся грузоподъемность (вместимость) подвижного состава, коэффициент использования грузоподъемности (вместимости) и коэффициент использования пробега. С увеличением показателей этой группы повышается эффективность функционирования автомобильного транспорта без повышения пробега.

Влияние этой группы показателей на себестоимость эффективно, так как снижаются переменные и постоянные затраты. При этом сумма переменных затрат изменяется незначительно, то есть повышение эффективности функционирования автомобильного транспорта опережает рост затрат.

Показатели второй группы – коэффициент выпуска автомобилей на линию, продолжительность работы в наряде, техническая скорость и др. – повышают эффективность функционирования подвижного состава при значительном увеличении пробега.

С ростом пробега повышаются переменные затраты, зависящие от движения (ГСМ, запасные части, шины). Эта группа показателей влияет на себестоимость только через общехозяйственные расходы.

Правильный глубокий анализ себестоимости перевозок имеет чрезвычайно важное значение для выявления внутренних неиспользованных

резервов, направленных на повышение эффективности функционирования автомобильного транспорта.

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

Различают рентабельность:

- продаж (деление прибыли на полученную выручку);
- производства (отношение прибыли к затратам на производство);
- инвестиций (деление прибыли на сумму инвестиций);
- капитала (отношение прибыли к стоимости капитала).

Показатель рентабельности является сложным, учитывающим действие многих факторов. Чем более емким становится показатель, тем сложнее анализ.

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

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

Результаты анализа рентабельности должны быть направлены на повышение эффективности функционирования автомобильного транспорта по времени и производительности.

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

Показатели эффективности грузовых перевозок неразрывно связаны с их организацией и управлением.

1.3 Организация и управление грузовыми автомобильными перевозками

Грузовые автомобильные перевозки – это производственный процесс, осуществляемый с непосредственным участием автомобильного транспорта, включающий операции погрузки, перевозки и выгрузки грузов, в результате выполнения которых происходит изменение их пространственного положения.

Классификация перевозок является основой учета, государственного регулирования транспортной деятельности, а также стандартизации и сертификации перевозок грузов.

По отраслям, которые обслуживает транспорт, перевозки подразделяются на следующие виды [32]:

- промышленные перевозки различного рода сырья и готовой продукции (лес, металл, нефтепродукты, оборудование и др., перевозки этих грузов характеризуются, как правило, сравнительно небольшими партиями и значительными расстояниями);

- строительные перевозки грузов промышленного и гражданского строительства (щебень, гравий, цемент, железобетонные изделия и др., перевозки этих грузов характеризуются большими объемами и, как правило, небольшими расстояниями доставки);

- сельскохозяйственные перевозки (семена, удобрения и готовая продукция, перевозки этих грузов характеризуются сезонностью и значительными расстояниями в период их доставки в места производства в города и промышленные центры);

- торговые перевозки различных продовольственных и непродовольственных товаров (хлебобулочные и кондитерские изделия, мука,

молоко, мебель, одежда и др., для перевозки этих грузов характерны малые партии и небольшие расстояния);

- коммунальные перевозки в населенных пунктах (вывоз бытовых отходов, снега, обслуживание населения в период чрезвычайных ситуаций и др.);

- прочие перевозки (включают выполнение нерегулярных заказов).

В экономической литературе и на практике в последнее время акцентируется внимание не только на процессе перевозки грузов, но и транспортном процессе, который по содержанию значительно шире. Это понятие применяется как производителем перевозок, так и их потребителем.

Для производителя транспортный процесс связан с постановкой технологии и учетом затрат на его осуществление, для потребителя – с результатом перемещения и суммой затрат на перевозку грузов, которая влияет в дальнейшем на себестоимость товара или производимой продукции. Поэтому проблема определения транспортного процесса и его составляющих актуальна для всех участников рынка транспортных услуг.

Существуют различные подходы к рассмотрению транспортного процесса. Так, Д.М. Сологуб рассматривает транспортный процесс автотранспортного предприятия, как «совокупность выполняемых работником и с помощью различных средств труда в определенной последовательности и взаимосвязи действий, в результате которых производится перемещение грузов или пассажиров на заданное расстояние».

Транспортный процесс автомобильных перевозок складывается из многократного повторения отдельных циклов, каждый из которых – это законченный комплекс по доставке грузов, который включает операции подготовки, погрузки, контроля состояния, перемещения на заданное расстояние, выгрузку груза и подачи автомобиля под погрузку [62].

С позиции И.С. Нестеренко транспортный процесс – это процесс перемещения грузов или пассажиров, включающий подготовку грузов к перевозке, подачу подвижного состава, погрузку грузов, оформление

перевозочных документов, перемещение, выгрузку и сдачу груза грузополучателю [54].

А.В. Вельможин и В.А. Гудков представляют транспортный процесс как определенную технологию, в соответствии с которой происходит перемещение определенного груза от места его производства к месту его потребления. Они определяют транспортный процесс как совокупность операций погрузки в погрузочном и перегрузочных пунктах транспортирования, разгрузочных операций в пунктах передачи груза с одного вида транспорта на другой и пункте разгрузки и подачи подвижного состава под погрузку [22].

И.С. Туревский транспортный процесс связывает с перемещением грузов и пассажиров, включая все подготовительные и заключительные операции: подготовку грузов, их погрузку и выгрузку, посадку и высадку пассажиров, приемку грузов, подачу транспортных средств и другие операции [72].

Ж.Ф. Шутикова рассматривает только автотранспортный процесс. Она считает, что процесс перевозок, состоит из трех основных элементов [36]:

- погрузка грузов или посадка пассажиров на подвижной состав в пунктах отправления;
- перемещение (передвижение) грузов и пассажиров по дорогам между пунктами отправления и назначения;
- выгрузка грузов или высадка пассажиров в пунктах назначения.

Планирование перевозок грузов является одной из важнейших функций в системе распределения продукции. В общем виде планирование – это процесс принятия решений, который предшествует будущему действию.

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

Технологическая схема доставки грузов представлена на рисунке 1.2.



Рисунок 1.2 – Технологическая схема доставки груза

Из рисунка 1.2 видно, что на первом этапе идет подготовка груза к перевозке.

Грузоотправитель обязан подготовить груз к перевозке таким образом, чтобы обеспечить безопасность его перевозки и сохранность груза, а также не допустить повреждение транспортного средства [24].

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

На третьем этапе идет транспортировка груза.

Разгрузка осуществляется, либо на складе грузополучателя, либо на складе предприятия.

Грузовые автомобильные перевозки – это производственный процесс, осуществляемый с непосредственным участием автомобильного транспорта, включающий операции погрузки, перевозки и выгрузки грузов, в результате выполнения которых происходит изменение их пространственного положения.

Классификация перевозок является основой учета, государственного регулирования транспортной деятельности, а также стандартизации и сертификации перевозок грузов.

Особенностью организации транспортной работы в лесной промышленности является то, что в единой логистической системе участвуют

все группы транспорта по назначению: внутрицеховой, межцеховой промышленный транспорт (вывозка по лесовозным дорогам) и транспорт общего назначения (перевозки лесопродукции от лесозаготовительных предприятий до конечного потребителя). В различных производственных условиях взаимодействие этих групп транспорта различное.

Поиск наиболее эффективных решений является задачей лесотранспортной логистики. Задача усложняется тем, что лесотранспортный процесс необходимо решать в комплексе со строительством технологических путей и магистральных путей, что, в свою очередь, связано с технологией лесозаготовок и ведения лесного хозяйства.

Немаловажное значение для лесопромышленных предприятий имеет и решение задач доставки заготовленной продукции потребителю по транспортным системам общего пользования, где транспортные расходы достигают половины и более стоимости продукции.

Перевозку лесоматериалов автомобильным транспортом осуществляют при относительно небольших расстояниях перевозки. Несмотря на высокие транспортные затраты, перевозку лесоматериалов автомобильным транспортом успешно применяют во многих регионах страны.

Преимуществом этого вида транспорта является скорость и возможность доставки груза непосредственно от поставщика на склад потребителя без перегрузок. Такие перевозки применяют при их относительно небольших объемах, чаще всего прямыми поставками от продавца покупателю без посреднических организаций.

К основным особенностям лесовозного транспорта относят:

- большую распыленность лесного грузопотока по площади;
- длительный процесс воспроизводства древесины на корню;
- отдаленность лесных насаждений от потребителя и от магистральных путей транспорта общего назначения;
- необходимость осуществления одновременно с лесозаготовкой лесохозяйственных мероприятий;

- зависимость условий эксплуатации лесных массивов от их состояния;
- постепенный рост дальности вывозки древесины;
- неравномерность грузопотока по направлениям;
- собирательный характер грузопотока и неравномерность его по длине пути;
- специфический характер груза;
- неустойчивость лесных грузопотоков.

Собирательный характер грузопотока обусловлен тем, что для сбора древесины с больших площадей требуется разветвленная дорожная сеть. Грузопотоки по различным участкам дорожной сети весьма неравномерны, что предопределяет необходимость строительства путей различных категорий.

Для эффективного применения мощных, тяжелых и дорогостоящих типов транспортных средств заготовленную древесину собирают (трелюют) к первичным погрузочным пунктам, от которых можно получить более мощные грузопотоки и везти древесину по более совершенным путям.

Неравномерность грузопотока по направлениям заключается в том, что заготовленная древесина перемещается только в одном направлении. Это снижает эффективность использования транспортных средств (в лес идут в основном порожние лесовозные поезда). Этим определяется целесообразность проектирования дорог с различными техническими требованиями (уклонами) в грузовом и порожняковом направлениях.

Особенность перевозимого груза – малая плотность древесины в виде гибких хлыстов, деревьев или сортиментов большой длины – определяет необходимость использования специального подвижного состава, снабженного технологическим оборудованием, которое обеспечивает более полное использование грузоподъемности и тяговых возможностей автомобилей.

В зависимости от природных и производственно-организационных условий, в которых функционируют лесозаготовительные предприятия, применяют различные транспортно-технологические схемы.

По наличию и расположению на лесовозных дорогах погрузочных и перегрузочных пунктов, а следовательно, и по направлениям движения лесотранспортных средств можно выделить три разновидности транспортно-технологических схем вывозки леса.

Транспортно-технические схемы вывозки древесины представлены на рисунке 1.3.

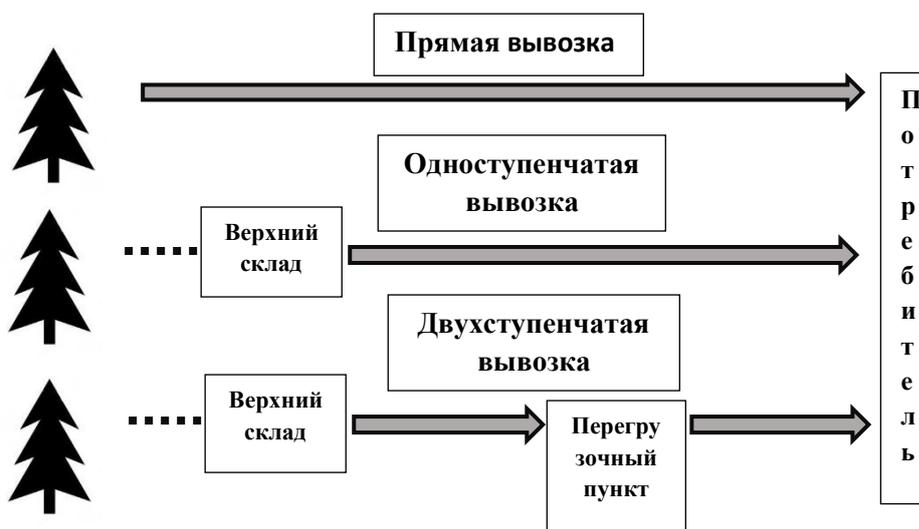


Рисунок 1.3– Транспортно-технологические схемы вывозки древесины

Из рисунка 1.3 видно, что при прямой вывозке древесину вывозят от места валки до конечного пункта без перегрузок и применяют ее обычно на ранней стадии работы лесопромышленных предприятий, когда расстояние вывозки невелико (до 20 км), а лесовозные дороги еще не построены.

Вывозку ведут по первичным тракторным дорогам. Одновременно с этим предприятие строит сеть лесовозных дорог. В целом по стране таким способом вывозят не более 5% древесины.

При одноступенчатой вывозке древесину концентрируют на верхних лесопромышленных складах, расположенных у лесовозных дорог. Здесь ее грузят на транспортные средства – автомобили, автопоезда, железнодорожные вагоны-сцепы или платформы, а затем вывозят на нижние склады или потребителям.

Одноступенчатая вывозка древесины наиболее распространена в лесной промышленности России. С ее использованием вывозят более 90% древесины.

При двухступенчатой вывозке древесину из лесосек по лесовозным усам и веткам вывозят легкими автопоездами на перегрузочный пункт, расположенный у магистрали – первая ступень.

От перегрузочного пункта по магистрали транспортировка осуществляется автопоездами более тяжелых типов или по узкоколейной железной дороге – вторая ступень. Такая технология эффективна при больших расстояниях вывозки, а также при высокой степени заболоченности лесосек, когда использование большегрузных автопоездов в них становится проблематичным.

Эффективность работы лесозаготовительного предприятия зависит от рационального размещения путей транспорта леса в эксплуатируемом лесном массиве, качества строительства, содержания и ремонта лесовозных дорог, обоснованного выбора подвижного состава, системы управления вывозкой древесины.

Большое значение для получения максимальной прибыли лесопромышленного предприятия имеет эффективно организованная поставка заготовленной древесины потребителям на основе методов транспортной и складской логистики.

2 Анализ производственно-финансовой деятельности предприятия

2.1 Анализ производственно-хозяйственной деятельности транспортного цеха предприятия

2.2 Анализ показателей эффективности грузовых перевозок

2.3 Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия

3 Разработка мероприятий по повышению эффективности перевозок грузов

3.1 Разработка организационно-технических мероприятий по повышению эффективности перевозок грузов

3.2 Расчет затрат, связанных с внедрением предложенных мероприятий

3.3 Оценка экономической эффективности предлагаемых мероприятий

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Главной целью бакалаврской работы является повышение эффективности перевозок грузов на примере АО «Лесосибирский лесопильно-деревообрабатывающий комбинат № 1».

Для достижения цели в работе были поставлены и решены следующие задачи:

- изучены теоретические аспекты эффективности перевозок грузов;
- проанализирована производственно-хозяйственную и финансовая деятельность предприятия;
- разработаны мероприятия, направленные на совершенствование перевозок грузов;
- рассчитана экономическая эффективность предложенных мероприятий.

Рассмотрение теоретических подходов к оценке эффективности грузовых перевозок автомобильным транспортом, позволило разработать практические мероприятия повышения производительности подвижного состава, поскольку автотранспортное предприятие должно эффективно использовать подвижной состав и другие основные фонды, которые в конкретных условиях эксплуатации могут обеспечить наиболее высокую производительность и меньшую себестоимость продукции.

Анализ результатов работы АО «Лесосибирский ЛДК №1» охватил период 2015-2017 гг. Анализ производственно-хозяйственной деятельности транспортного цеха предприятия показал, что долю устаревшего парка составляют ___% автомобилей от общего количества единиц подвижного состава.

Также был сделан вывод, что в 2015-2017 гг. наблюдается снижение основных показателей, таких как отвозка леса, вывозка леса, отработанных м/часов и производительность труда. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия показал, что предприятие имеет слабую финансовую устойчивость, т.к. предприятие имеет высокую финансовую зависимость от

внешних источников. Также в период 2016-2017 гг. наблюдается рост чистой прибыли предприятия, связанное с покупкой контрольного пакета акций АО «Лесосибирский ЛДК №1» предприятием SegezhaGroup и вступлением предприятия в международный холдинг.

В рамках дипломного проекта было предложено мероприятие по обновлению парка подвижного состава, используемого для перевозки леса для повышения экономической эффективности деятельности предприятия.

Для приобретения __ лесовозов с манипуляторами, общей стоимостью __ руб. был выбран лизинг с переплатой в __ руб.

Обновление парка повлекло за собой изменение затрат по лизингу – они увеличились на __ тыс.руб. Увеличился объем перевозок на __ м³, сократилось среднее количество рейсов для каждого вида транспорта, используемого при перевозках леса.

В дальнейшем предполагается, что по окончании выплат лизинговых платежей себестоимость транспортного цеха сократится, а, следовательно, снизятся затраты на один м³ на __ руб., что в дальнейшем отразится на увеличении рентабельности предприятия.

Положительную тенденцию имеет относительная экономия амортизационных отчислений, так как было списано количество автомобилей большее, чем приобретенное количество. Производительность труда увеличилась на __ м³/чел.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Агарков, А.П. Экономика и управление на предприятии : учеб. пособие / А.П. Агарков [и др.]. - М.: Дашков и Ко, 2013. – 400 с.
- 2 Азоев, Г. Л. Конкурентные преимущества фирмы : учебник / Г. Л. Азоев, А. П. Челенков. – Москва : ОАО Типография «Новости», 2012. – 256 с.
- 3 Азымова, Т.Н. Особенности деятельности предприятий автомобильного транспорта / Т.Н. Азымова // Главный бухгалтер. -№ 4. – 2015.- с.17-20
- 4 Аксенова, З. И. Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий: учебник для вузов / З. И. Аксенова, А. А. Бачурин. – 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 Аникина, Е.А. А67 Экономическая теория: учебник / Е.А. Аникина, Л.И. Гавриленко. – Томск: Изд-во Томского политехнического университета, 2014. – 413 с.
- 7 Асаева, Т. А. Пути снижения себестоимости перевозок при формировании парка автотранспортных средств / Т. А. Асаева, И. П. Соловьева, А. В. Шилин // Автотранспортное предприятие. – 2015. – № 8. – С. 23–25.
- 8 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.
- 9 Бальжинов, А.В. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия : учебное пособие / А.В. Бальжинов, Е.В Михеева. - Улан-Удэ: Изд-во ВСГТУ, 2015. - 119 с.
- 10 Бачурин, А.А. Анализ производственно хозяйственной деятельности автотранспортных организаций / Под ред. З.И. Аксеновой. М.: Академия, 2014. -313с.

- 11 Беляев В.М. Грузовые перевозки : учеб. пособие / В.М.Беляев. — М. : Издательский центр «Академия», 2011. — 176 с.
- 12 Беляков, А.Л. Транспортно-энергетический комплекс: тенденции функционирования и проблема оптимизации / А.Л. Беляков // Экономист. — 2013. - №4. — с.42-49;
- 13 Бердникова, Т.Б. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия: учебное пособие / Т.Б. Бердникова. — М.: Инфра-М, 2014. — 215 с.
- 14 Бережной В. И., Бережная Е. В. Логистическая модель организации перевозок навалочных грузов для дорожного строительства //Екатеринбург-2015. — 2015. — С. 10.
- 15 Бернштейн, Л.А. Анализ финансовой отчетности : учеб. пособие / Л.А. Бернштейн. — М.: Финансы и статистика, 2015. — 412 с.
- 16 Бычков, В.П., Проскурина И.Ю., Заложных В.М., Шибяев М.А., Чинарева О.И. Экономика отрасли (автомобильный транспорт)/Воронеж: ВГЛТА, 2015. — 256 с.
- 17 Вельможин А.В., Гудков В.А. Основы теории транспортных процессов и систем: Учеб. пособие. — Волгоград, 1992. — 189 с.
- 18 Вельможин, А.В. Эффективность транспортной услуги : учеб. пособие / А.В. Вельможин, В.А. Гудков, А.А. Сериков. М.:Горячая линия - Телеком, 2013. — 560 с.
- 19 Веретенникова, И.И. Экономика организации (предприятия): Учебное пособие для бакалавров / И.В. Сергеев, И.И. Веретенникова; Под ред. И.В. Сергеев. - М.: Юрайт, 2013. - 671 с.
- 20 Витвицкий Е. Е., Айтбагина Э. Р. «ИНКОТЕРМС-2010» и организация перевозок грузов в городах //Наука сегодня: задачи и пути их решения [Текст]: материалы. — 2016. — С. 17.
- 21 Витвицкий Е. Е., Трофимова Л. С. Подход к определению текущей деятельности автотранспортного предприятия с учётом практики

функционирования подвижного состава //Вестник Оренбургского государственного университета. – 2014. – №. 10 (171).

22 Волков, В.П. Экономика предприятия: учеб. пособие / В.П. Волков, А.И. Ильин, В.И. Станкевич и др. – М.: Новое знание, 2013 – 677 с.

23 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.

24 Гавриш, В.В. Экономика организации: учеб. пособие для студентов вузов / В.В. Гавриш, Е.Г. Григорьева; СИБ. федерал. ун-т. – Красноярск: ИПК СФУ, 2014. – 290 с.

25 Генкин, Б. М. Основания экономической теории и методы организации эффективной работы: моногр. / Б.М. Генкин. - М.: Норма, 2015. - 448 с

26 Гизятова, А.Ш. Место экономического анализа в деятельности организаций как самостоятельного направления в системе экономических наук // Экономический анализ: теория и практика. – 2013. - № 18. – С. 70

27 Говорина, О.В. Финансовый менеджмент: учебное пособие / О.В. Говорина. – Красноярск: СФУ, 2016. – 27 с.

28 Горев А.Э. Грузовые автомобильные перевозки: Учеб. пособие. – 2-е изд., стер. – М.: Издательский центр «Академия», 2015. – 288 с.

29 Гражданский кодекс Российской Федерации. В 4 ч. [Электронный ресурс] :федер. закон от 26.01.1996 № 14-ФЗ ред. от 23.05.2018. // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

30 Грибов, В.Д. Экономика предприятия: учебник: практикум / В. Д. Грибов, В. П. Грузинов. – 5-е изд., перераб. и доп. – Москва: ИНФРА-М, 2013. – 444 с.

31 Демченко, Игорь Иванович. Специализированный подвижной состав автомобильного транспорта: учебное пособие для студентов вузов / И.И.

Демченко, В.А. Ковалев; М-во образования и науки Рос. Федерации, Сиб. федерал. ун-т. – Красноярск: ИПК СФУ, 2010. – 219 с.

32 Донцова, Л.В. Комплексный анализ бухгалтерской отчетности : учеб. пособие / Л.В. Донцова, Н.А. Никифорова. – М.: ДИС, 2014. – 301 с.

33 Евсеев, С.В. Эффективность транспортных услуг в современных условиях // Экон. науки. - 2014. - № 3. - С. 35

34 Ефименко, А. Г. Управление затратами автотранспортных предприятий / А. Г. Ефименко, В. П. Ефименко // Вестн. Белорус. гос. эконом. ун-та. – 2015. – № 2. – С. 29–33. – Библиогр.: 4 назв.

35 Ильин, А.И. Экономика предприятия: учеб. пособие / А.И. Ильин [и др.]. / под общ. ред. А.И. Ильина. 4-е изд., испр. - М.: Новое знание, 2013.

36 Онлайн-калькулятор полиса ОСАГО 2017 [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://экзамен-пдд-онлайн.рф/инфо/калькулятор-осаго/>.

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

38 Ковалев, В.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: учебное пособие / В.В. Ковалев, О.Н. Волкова. – М.: Проспект, 2014. – 427 с.

39 Коршунов, В.В. Экономика организации (предприятия): Учебник для бакалавров / В.В. Коршунов. - М.: Юрайт, 2013. - 433 с.

40 Котлярова, Е.В. Показатели работы автотранспортного предприятия : учеб. пособие / Е.В. Котлярова, А.Н. Кобылицкий – М: Хабаровск, Издательство ДВГУПС, 2013 – 42с.

41 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.

42 Лабзунов, П.П. Управление ценами и затратами в современной экономике : учебное пособие/ П.П. Лабзунов. - М. : Книжный мир, 2013. – 216 с.

43 Лукашев, В. И. Научно-технический прогресс и экономическая эффективность транспортного производства / В.И. Лукашев. - М.: Интекст, 2016. - 352 с.

44 Любушин, Н.П. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия: Учебник. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2015. – 471 с.

45 Любушин, Н.П. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия: учебное пособие для вузов / Н.П. Любушин, В.Б. Лещева, В.Г. Дьякова. – М.: Юнити-Дана, 2014. – 471 с.

46 Ляпин, Н.А., Ивакина Е.Ю. и др. Оценка экономической эффективности владения грузовым коммерческим автомобилем Волгоград: ВолгГТУ, 2014. — 201 с.

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

48 Налоговый кодекс Российской Федерации. В 2 ч. [Электронный ресурс] :федер. закон от 31.07.1998 № 146-ФЗ ред. от 19.02.2018. // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

49 Нардин, Д.С. Особенности оценки экономической эффективности предпринимательской деятельности / Д.С. Нардин // Молодой ученый. – 2009. – № 7. – С. 95–98. Туревский И.С. Экономика отрасли (автомобильный транспорт): учебник. – М.: ИНФРА-М, 2014.- 288с.

50 Нестеренко И.С. Организация перевозочных услуг и безопасность транспортного процесса: Учеб. пособие. — Омск: Изд-во ОмГТУ, 2006. — 108 с.

51 Онлайн-калькулятор полиса ОСАГО 2017 [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://экзамен-пдд-онлайн.рф/инфо/калькулятор-осаго/>.

52 Официальный сайт ОАО «ЛЕСОСИБИРСКИЙ ЛДК №1» [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://ldk1.ru>

53 Пармендер, Д.И. Ключевые показатели эффективности. Разработка, внедрение и применение решающих показателей: пер. с англ. / Д. Пармендер. – М.: Олимп-бизнес, 2014. – 258 с.

54 Попков, С.П., Долгов К.П., Экономика и организация запасов: Учебное пособие. СПб.: Питер, 2013.-490 с.

55 Расчет полиса КАСКО [Электронный ресурс]: Режим доступа: https://kaskometr.ru/kalkulyator_kasko

56 Рахимов, Т.Р. Финансовый менеджмент: учебное пособие / Т.Р. Рахимов; Томский политехнический университет. – Томск: Изд-во Томского политехнического университета, 2012. – 264 с.

57 Сергеев, И. В. Экономика организации (предприятия) : учебное пособие для бакалавров / И. В. Сергеев, И. И. Веретенникова. – 5-е изд., исправ. и доп. – Москва :Юрайт, 2013. – 672 с.

58 Сологуб Д.М. Грузовые автомобильные перевозки. Ч.1. Основы теории транспортного процесса. — Киев, 1997. — 180 с.

59 СТО 4.2–07–2014 Система менеджмента качества. Общие требования к построению, изложению и оформлению документов учебной деятельности – Введ. 09.01.2014. – Красноярск: ИПК СФУ, 2014. – 60 с.

60 Стрелкова, Л.В. Труд и заработная плата на промышленном предприятии: / Л.В. Стрелкова, Ю.А. Макушева. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. - 351 с.

61 Телушкина, Е. К. Организационно-экономические методы повышения эффективности функционирования транспортно-технологического комплекса: анд. экон. наук : 08.00.05 / Телушкина Елена Константиновна. – Москва, 2013 – 171 с

62 Терещенко Н.Н., Емельянова О.Н. Т 35 Эффективность деятельности предприятия торговли: Учебное пособие/ Н.Н. Терещенко О.Н. Емельянова; Краснояр. гос. торг. – экон. ин-т.- Красноярск, 2005 – 110 с.

63 Толпегина, О. А. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности : учеб. пособие / О. А. Толпегина, Н.А. Толпегина. – М. :Юрайт, 2013. - 672с.

64 Травкина Н.А. Экономическая оправданность затрат / Н.А. Травкина // Аудиторские ведомости. – 2015. – №8. – С.10

65 Трихунов, М.В. Транспортное производство в условиях рынка : учеб. пособие / М.В. Трихунов. -М.: Транспорт, 2013.- 255 с.

66 Трубочкина, М. И. Управление затратами предприятия : учебное пособие для вузов / М. И. Трубочкина. – 2-е изд., испр. и доп. – Москва: ИНФРА-М, 2013. – 319 с.

67 Трудовой кодекс Российской Федерации. [Электронный ресурс] :федер. закон от 30.12.2001 № 197-ФЗ ред. от 05.02.2018. // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

68 Туревский, И.С. Экономика отрасли (автомобильный транспорт): учебник / И.С. Туревский. – Москва: Форум: Инфра-М, 2017. – 287 с.

69 Фасхиев Х. А., Крахмалева А. В. Выбор грузового автомобиля по критериям экономической эффективности, качества и конкурентоспособности //Логистика сегодня. – 2016. – Т. 6. – С. 372-387.

70 Философова, Т.Г Конкуренция и конкурентоспособность : учеб. пособие / Т.Г. Философова. - М.: Экзамен, 2014. – 195 с.

71 Хегай, Ю.А Анализ и диагностика финансово – хозяйственной деятельности предприятия: учеб. пособие / ХегайЮ.А . – М. : Красноярск, 2013. – 240 с.

72 Хегай, Ю.А. Организация труда работников автомобильного транспорта / Ю.А. Хегай, К.С. Рындина, Г.В. Бобровский // Теория и практика общественного развития. – 2014. – №18. – с. 66-69.

73 Хегай, Ю.А. Управление затратами: учебное пособие по специальности 080502 «Экономика и управление на предприятии транспорта» /

Ю. А. Хегай, З. А. Васильева ;Сиб. федер. ун-т, Ин-т упр. бизнес-процессами и экономики. – 2015.

74 Центр управления финансами [Электронный ресурс]: статья: затраты предприятия. Режим доступа : <http://center-yf.ru/data/economy/Zatraty-predpriyatiya.php>

75 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.

76 Чайников, В.В. Экономика предприятия (организации): Учебное пособие / В.В. Чайников, Д.Г. Лапин. - М.: ЮНИТИ, 2014. - 321 с.

77 Шеремет, А.Д. Методика финансового анализа : учеб. пособие / А.Д. Шеремет, Р.С. Сайфулин. – М.: Инфра-М, 2014. – 172 с.

78 Шибина, М.А. Оценка эффективности деятельности предприятия [Электронный ресурс] / М.А. Шибина, Н.И. Морозко // Наукоеведение. – 2015. – № 2. – Режим доступа: <http://naukovedenie.ru/PDF/118EVDN215.pdf>

79 Шпильман, Т.М. Экономика автотранспортного предприятия: учебное пособие / Т.М. Шпильман, Л.М. Стрельникова, С.В. Горбачев // Оренбург : ОГУ. – 2014 – 142 с.

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

81 Юркова, Т.И. Экономика предприятия : учебное пособие / Т.И. Юркова, С.В Юрков. - М.: ГАЦМиЗ, 2013. — С.41.

82 Яковлева Е.А., Козловская Э.А. Оценка экономической эффективности деятельности предприятия: вопросы управления стоимостью: учеб. пособие / Яковлева Е.А., Козловская Э.А. - Федеральное государственное образовательное учреждение Высшего профессионального образования «Санкт-Петербургский государственный политехнический университет» 2013 – 211 с.

83 Яхонтова, Е.С. Рынок труда и производительность труда в России / Е.С. Яхонтова // Вестник Тверского государственного университета. Серия: экономика и управление. – 2015. – №4. – с.93-101.

Приложение А
Бухгалтерский баланс

Приложение Б
Отчет о финансовых результатах