

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 использования производственных мощностей  
на предприятии**

Пояснительная записка

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

Красноярск 2018

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
1 Теоретические основы производственной мощности на предприятии.....	5
1.1 Понятие и сущность производственной мощности предприятия.....	5
1.2 Методика анализа эффективности использования оборудования.....	13
1.3 Показатели, характеризующие использование производственной мощности предприятия.....	17
2 Анализ использования производственных мощностей на предприятии .....	27
2.1 Экономическая характеристика предприятия и анализ показателей производственной деятельности .....	27
2.2 Анализ технико-эксплуатационных показателей работы подвижного состава .....	27
2.3 Анализ эффективности использования производственных мощностей на предприятии.....	27
3 Повышение эффективности использования производственных мощностей ..	27
3.1 Резервы повышения эффективности использования производственных мощностей.....	27
3.2 Разработка мероприятий для повышения производственных мощностей на предприятии.....	27
3.3 Оценка экономической эффективности предложенных мероприятий .....	27
Заключение .....	28
Список используемых источников.....	30
Приложение А Учет работы подвижного состава	<b>Ошибка! Закладка не определена.</b>
Приложение Б Бухгалтерский баланс за 2015-2017 гг.....	
Приложение В Отчет о финансовых результатах 2016-2017 гг	

## ВВЕДЕНИЕ

Качественное и своевременное удовлетворение потребностей потребителя в перевозках при минимальных затратах материальных и трудовых ресурсов является важнейшей задачей автомобильного транспорта. Максимально возможный объем перевозок (пассажиров, грузов) за единицу времени при полном использовании подвижного состава, оборудования и площадей, с учетом применяемой технологии и организации производства – это производственная мощность предприятия.

Чем полнее предприятие использует свою производственную мощность, тем больший объем грузов или пассажиров перевезен и тем ниже себестоимость оказываемых услуг. Кроме этого, от эффективности использования производственной мощности зависит то, с какой скоростью предприятие накапливает средства для воспроизводства, то есть эффективность использования оборотных фондов. Более короткий срок накопления средств способствует замене оборудования и технологий, проведению инвестиционной деятельности и реконструкции, организации технических нововведений.

Значение производственной мощности определяет производственный потенциал предприятия, который в свою очередь служит верхним пределом при составлении производственной программы. Производственный потенциал каждого предприятия различен. Таким образом, степень использования предприятием своих производственных мощностей служит важным моментом при определении эффективности функционирования на рынке. Для этого важно понимать, из чего складывается этот показатель.

От эффективности использования производственной мощности во многом зависят конечные результаты деятельности предприятия: себестоимость услуг, прибыль, рентабельность, положение на рынке и конкурентоспособность. Поэтому для достижения высоких результатов производственно-хозяйственной деятельности перед предприятием стоит задача максимального использования своего производственного потенциала.

Данная проблема актуальна для обособленного подразделения ООО «Монтажно-строительное специализированное управление» в городе Ангарск ОП Филиал «Автохозяйство». Поскольку изначально предприятие было частью Ангарского электролизного химического комбината (ОАО «АЭХК»), то при начале самостоятельной деятельности на рынке на территории остались территории и сооружения, не используемые сейчас, а также простаивающая техника.

Актуальность темы исследования определяется тем, что условия рыночной экономики побуждают хозяйствующие субъекты к постоянному поиску резервов повышения эффективности использования всех материально-вещественных факторов производства, в том числе и основных производственных фондов. Выявить и практически использовать резервы увеличения производственной мощности можно с помощью тщательного экономического анализа.

Целью выпускной квалификационной работы является разработка мероприятий по повышению эффективности использования производственных мощностей предприятия на примере ООО «МССУ» ОП Филиал «Автохозяйство» г. Ангарск.

Для достижения цели выпускной квалификационной работы необходимо:

- изучить теоретические аспекты понятия «производственная мощность»;
- рассмотреть методику анализа использования подвижного состава и оборудования;
- провести анализ показателей производственно-хозяйственной деятельности предприятия;
- дать оценку эффективности использования предприятием производственного потенциала;
- предложить мероприятия по повышению эффективности использования производственных мощностей;
- оценить экономическую эффективность предложенных мероприятий.

# **1 Теоретические основы производственной мощности на предприятии**

## **1.1 Понятие и сущность производственной мощности предприятия**

Результатом производственной деятельности предприятия является некоторая продукция (услуги, работы). Главным ограничением объемов изготовления продукции в компании выступают производственные возможности. Повышение производственных возможностей приведет к большему выпуску продукции (для АТП – к большему объему перевезенных грузов или пассажиров).

Показатель производственной мощности является одним из тех показателей, разработка которого отражает возможности предприятия (потенциал). Важно, что в отличие от других, показатель «производственная мощность» является комплексным, то есть учитывает все основные факторы производства.

Данный показатель определяется при условии наилучшего использования имеющегося оборудования и производственных площадей, при наиболее совершенной технологии, организации производства и труда. Поэтому по своему количественному значению показатель «производственная мощность» выступает как максимально возможная величина. Фактически полученный объем перевозок за год (смену) не может быть выше рассчитанного показателя производственной мощности.

Таким образом, под производственной мощностью предприятия понимается «способность закрепленных за ним основных фондов к максимально возможному выпуску продукции (для АТП – объему перевезенных грузов и пассажиров) в заданных условиях» [1].

Рост производственной мощности в необходимом количестве является одним из важнейших факторов повышения эффективности производства на предприятиях.

Существует два понятия мощности: производственная и проектная (плановая). Разница между ними заключается в том, что проектная мощность рассчитывается для нового строящегося предприятия, а производственная – для уже ведущего свою деятельность. Рассчитанные одновременно для однотипного оборудования данные показатели, при равных условиях, должны быть совершенно одинаковы по величине.

При этом важно учитывать, что коэффициент использования производственной мощности предприятия за каждый определенный период не может превышать единицы или 100%, поскольку производственная мощность – это максимально возможная величина.

Коэффициент использования проектной мощности предприятия, цеха напротив, может быть выше единицы. Кроме того, предприятия должны стремиться в действительности превзойти показатель проектной мощности, при прочих равных условиях, за счет, например, внедрения более современной техники и технологии, более эффективного использования оборудования и других производственных фондов, разработки более совершенной организации производства, труда и управления.

Расчеты производственной мощности выполняются с учетом многих факторов, оказывающих непосредственное воздействие на эффективность производства. Результаты расчетов используются для следующих целей:

- разработки научно обоснованных оптимальных планов производства и реализации продукции;
- определения потребности в оборудовании и разработки планов его распределения;
- выявления возможностей расширения кооперирования производства;
- вскрытия внутрипроизводственных резервов на предприятии;

- выявления «узких мест» на предприятии.

Таким образом, экономически обоснованные планы производства и реализации продукции, распределение дополнительной техники, возможность оказания помощи другим предприятиям в увеличении выпуска продукции должны решаться, прежде всего, с учетом фактического коэффициента использования производственной мощности конкретного предприятия [2,3].

Показатель «производственная мощность предприятия» выступает в роли объективного ограничения для субъективной оценки потребностей предприятия или оценки результатов его производственно-хозяйственной деятельности. В ситуации, когда на предприятии коэффициент использования производственной мощности низкий, то, следовательно, имеются резервы увеличения выпуска продукции в плановом периоде, имеются возможности для участия в производственной кооперации. Необходимо также отметить, что коэффициент использования производственной мощности объективно отражает уровень напряженности производственной программы предприятия.

Вследствие всего этого, цехи стараются занизить свои производственные возможности с целью получения неоправданно больших объемов новых капитальных вложений, а, следовательно, создания неоправданно больших резервов производственного оборудования. Все это приводит к снижению коэффициента экстенсивного использования оборудования и на этой основе снижаются фондоотдача и другие показатели экономической эффективности производства [3].

Производственная мощность предприятия определяется по производительности ведущего цеха или нескольких цехов. Мощность ведущих цехов принимается в целом за производственную мощность данного предприятия. Ведущими являются такие производственные цехи, в которых сосредоточена наибольшая часть основных средств и где на изготовление продукции затрачивается наибольшее количество труда. Производственная мощность ведущего цеха определяется по мощности ведущей группы

оборудования, на которой, как правило, в таких цехах выполняются самые трудоемкие технологические операции и это оборудование имеет максимальный удельный вес в общем его количестве или в стоимости основных фондов ведущего цеха [4,8].

При выборе ведущего цеха для определения производственной мощности принимается во внимание специфика промышленного предприятия.

От того, насколько правильно выбраны ведущие производственные цехи, участки, группы оборудования, зависит объективность показателя производственной мощности, реальность планов производства промышленной продукции и эффективность использования капитальных вложений (инвестиций).

Перечень ведущих производственных цехов, групп оборудования, по которому следует рассчитывать производственные мощности предприятий той или иной отрасли промышленности, разрабатывается соответствующими проектными и научно-исследовательскими организациями и утверждается в отраслевых инструкциях.

Решение вопроса о ведущих цехах и группах оборудования, по которым следует определять производственную мощность предприятия в отдельных отраслях промышленности, позволяет добиться единообразия методики расчета производственных мощностей в общегосударственном масштабе, без чего невозможна разработка научно обоснованных планов развития отрасли, предприятия.

Для наиболее полного использования производственной мощности предприятия, установленной по ведущим цехам, необходимо, чтобы мощности ведущих цехов предприятия полностью соответствовали пропускной способности других производственных цехов и вспомогательных цехов (служб, участков).

Производственную мощность предприятия следует определять с учетом ликвидации «узких мест» в производстве с разработкой необходимых

мероприятий. Ликвидация «узких мест» может производиться различным образом: в одних случаях для ликвидации «узкого места» необходимо провести модернизацию оборудования; в других – пересмотреть технологические процессы и нормы; в-третьих – сократить номенклатуру работ за счет кооперированных поставок, а иногда путем увеличения сменности на данном участке работ.

Правильно рассчитанная производственная мощность промышленного предприятия, подкреплённая детально разработанным планом ликвидации «узких мест» с указанием эффективности их ликвидации и сроков устранения, даёт перспективу роста производства продукции на действующем оборудовании. Она нацеливает службы предприятия на борьбу за максимальное использование резервов производственных мощностей.

Производственная мощность предприятия рассчитывается применительно к передовой в данной отрасли технологии с учётом лучшей организации производства, полного использования времени и производительности оборудования и пропускной способности производственных площадей.

Нормы производительности машин определяются их технической характеристикой и принимаются едиными для всех предприятий отрасли. Вместо отраслевых норм производительности оборудования (при их отсутствии) в расчётах используются другие данные: паспортные, проектные или расчётно-технические. Если же достигнутая производительность оборудования выше отраслевых норм, то принимается показатель производительности, достигнутый за три месяца, предшествующие планируемому периоду, в которых были лучшие показатели работы [10].

Следовательно, производственная мощность – это максимально возможная величина выпуска продукции, объёма выполняемых работ. При этом любые потери времени работы оборудования сверх плановых величин, даже если они возникли по не зависящим от предприятия причинам, не

должны учитываться при расчете производственной мощности предприятия. Так предусмотрено для того, чтобы предприятия принимали все меры к совершенствованию организации производства, труда и управления, увеличению фондов времени работы оборудования. Например, сокращали продолжительность разного вида ремонта – капитального, среднего, малого; минимизировали потери времени в результате преждевременного выхода оборудования из строя вследствие аварии или низкой квалификации рабочих, его обслуживающих; снижали затраты времени на переналадку оборудования и текущий плановый ремонт.

Единицы измерения производственной мощности и методы ее расчета зависят от типа производства, характера выпускаемой продукции. Наиболее простым и точным является исчисление производственной мощности в натуральных единицах – изделиях, деталях, тонно-километрах, автомобиле-часах [11].

Основные пути улучшения использования производственных мощностей состоят во вскрытии экстенсивных и интенсивных резервов, а также в повышении общеобразовательного и технического уровня рабочих [12].

Экстенсивные резервы находят свое конкретное выражение в:

- увеличении количества единиц установленного и оборудования;
- совершенствовании организации ремонта оборудования;
- повышении сменности работы цехов и участков;
- сокращении производственных циклов сборочно-монтажных работ;
- улучшении складирования и рациональном использовании производственных площадей;
- изменении технологии и передаче части работ на менее загруженные группы оборудования в цехе;
- развитии рационального кооперирования заводов, цехов и участков.

Экстенсивные резервы улучшения использования оборудования должны использоваться в первую очередь, так как вовлечение их в производство не

требует больших капитальных вложений. Ведь эти резервы являются конкретным содержанием такого фактора повышения экономической эффективности производства, как совершенствование организации производства, труда и управления.

Необходимо, прежде всего, сократить количество бездействующего оборудования, внедрить хорошо продуманную систему планово-предупредительного ремонта оборудования, повысить сменность работы, особенно высокопроизводительного оборудования, повысить уровень механизации сборочно-монтажных работ, усовершенствовать организацию работ вспомогательных и обслуживающих цехов и служб завода, увеличить удельный вес производственной площади в общей площади предприятия, повысить коэффициент использования производственной мощности за счет расширения кооперированных связей как внутриотраслевых, так и межотраслевых. Все эти мероприятия могут привести к росту фондоотдачи, эффективности производства, они легко реализуемы в производственной и экономической деятельности предприятия [13].

На каждом предприятии есть бездействующее оборудование: оно либо еще не установлено, либо установлено, но бездействует. Причинами наличия неустановленного оборудования являются [14]:

- невыполнение планов капитального строительства и графиков строительно-монтажных работ;
- приобретение оборудования без учета реальной потребности в нем;
- изменение номенклатуры выпускаемой продукции.

Причины простоя установленного оборудования определяются на основании данных учета его работы, который обычно ведется цеховыми механиками. Но этим учетом охватываются только длительные простои оборудования, практически превышающие половину рабочей смены (хотя формально в учет должны попадать простои продолжительностью 1 час и более). Большинство простоев, длящихся менее часа, не учитываются, а они

составляют большую часть всех потерь времени работы оборудования [17].

Поэтому, чтобы выяснить причины и действительную величину простоев оборудования, проводят фотографию работы оборудования. Анализ этих фотографий, проведенный на нескольких машиностроительных заводах Ростовской области, показал, что наибольший удельный вес простоев приходится на недостатки в организации производства. Потери времени работы оборудования по этой причине должны быть сведены к минимуму или полностью ликвидированы.

Значительный удельный вес простоя составляет пребывание оборудования в ремонте. Это связано с тем, что более половины парка оборудования эксплуатируется свыше 10 лет. Основными резервами, связанными со снижением простоев оборудования по причине ремонта, являются улучшение организации ремонта на заводе и увеличение межремонтного периода работы оборудования путем совершенствования его эксплуатации. Необходимо увеличить выпуск запасных частей, сменных узлов, деталей, централизовать и специализировать ремонт, создать на ремонтных предприятиях обменный фонд оборудования [15].

Вторым направлением улучшения использования производственных мощностей являются интенсивные резервы. Если экстенсивные резервы имеют неисчерпаемы. Интенсивные резервы находят свое конкретное выражение в:

- совершенствовании конструкции выпускаемых изделий;
- углублении специализации заводов, цехов и участков с целью увеличения серийности производства и внедрения прогрессивной технологии;
- расширении унификации, нормализации и стандартизации изделий;
- обновлении и модернизации оборудования;
- повышении технической оснащенности производства;
- научной организации труда на рабочих местах.

Повышение эффективности использования производственной мощности – проблема комплексная. Она охватывает вопросы капитальных вложений

(инвестиций) и использования оборудования, но и тесно связана с вопросами организации, планирования, технической подготовки и управления производством [19]. Для того, чтобы достоверно произвести расчеты производственной мощности предприятия необходимо изучить методику анализа эффективности использования подвижного состава, производственных площадей и оборудования.

## **1.2 Методика анализа эффективности использования оборудования**

В соответствии с основными положениями производственная мощность АТП – это максимально возможный годовой объем перевозок грузов и пассажиров по установленной планом номенклатуре, дальности, условиям перевозок и режиму работы при полном использовании подвижного состава, производственного оборудования площадей с учетом применения прогрессивных норм производительности труда и организации перевозок [13].

Из определения производственной мощности видно, что она зависит как от величины, так и от производительности основных фондов, и в том числе подвижного состава.

Согласно основным положениям рекомендуется производственную мощность измерять в тех же единицах, в каких планируется и учитывается производство промышленной продукции, а для автомобильного транспорта – в тех же единицах, что и показатели производственной программы по перевозкам. Для грузовых АТП такими показателями являются объем перевозок в тоннах, грузооборот в тонно-километрах, транспортная работа в автомобиле-часах, выручка в рублях дохода. Из вышесказанного, очевидно, что производственная программа ограничивается размерами производственной мощности.

Мощность предприятия зависит от режима его работы, технико-эксплуатационных показателей использования подвижного состава, численности автомобилей и структуры парка. Она отражает возможности

предприятия по перевозке грузов в течение года подвижным составом в конкретных условиях эксплуатации [11].

В расчете мощности используются оптимальные значения коэффициента выпуска на линию, времени в наряде и часовой производительности автомобиля с учетом изменений условий эксплуатации (темпов роста количества прицепов, дальности перевозки, уровня механизации и погрузочно-разгрузочных работ.

Для автомобилей, работающих с почасовой оплатой, производственная мощность определяется годовым фондом времени использования автомобиля, выраженным в автомобиле-часах. Увеличение этого показателя на действующих предприятиях можно обеспечить как за счет ввода новых мощностей, так и за счет совершенствования применяемых методов перевозок, внедрения новых прогрессивных технологических процессов и других организационно-технических мероприятий.

Характерными примерами этих мероприятий являются: организация перевозок по часовым графикам с транспортно-экспедиционным обслуживанием; организация перевозок по централизованному обслуживанию крупных грузообразующих и грузопоглощающих баз с разработкой рациональных маршрутов; перевозка грузов специализированным подвижным составом; внедрение средств механизации на погрузочно-разгрузочных операциях; совершенствование управления перевозками [20].

Потребность в дополнительной производственной мощности определяется как разность между плановым объемом перевозок и производственной мощностью, исчисленной с учетом реализации организационно-технических мероприятий по повышению производительности подвижного состава.

В расчете мощности используются прогрессивные нормы трудоемкости и полный режимный фонд времени технологического оборудования [21].

Прирост мощности производственно-технической базы можно обеспечить за счет нового строительства, расширения, реконструкции и технического

первооружения действующих предприятий, а также за счет внедрения в производство новых технологических процессов и методов организации работ, базирующихся на современных достижениях науки и техники [22].

Расширение действующего предприятия осуществляется по утвержденному в установленном порядке новому проекту строительства вторых и последующих очередей действующего предприятия, дополнительных производственных комплексов и производств. Кроме того, могут расширяться существующие цехи основного производственного назначения, строиться новые или расширяться (увеличиваться пропускная способность) действующие вспомогательные и обслуживающие производства, хозяйства и коммуникации на территории действующего предприятия или примыкающих к ним площадям.

Техническое перевооружение действующего предприятия осуществляется в соответствии с планом технического развития объединения (предприятия) по проектам и сметам на отдельные объекты или виды работ комплекса мероприятий (без расширения имеющихся производственных площадей) по доведению до современных требований технического уровня отдельных участков производства, агрегатов, установок путем внедрения новой техники и технологии, механизации и автоматизации производственных процессов, модернизации и замены устаревшего и физически изношенного оборудования новым, более производительным.

Мощность производственно-технической базы характеризует пропускную способность оборудования по числу ТО-1, ТО-2 и ТР. Она по всем видам воздействий может быть измерена в нормо-часах.

К организационно-техническим мероприятиям, позволяющим увеличить производственные мощности по ТО и ТР подвижного состава относятся: внедрение новой техники и прогрессивного технологического оборудования; внедрение механизированных постов смазки и заправки автомобилей; оборудование специализированных постов по замене агрегатов и механизмов автомобиля, по проверке и регулированию колес автомобиля; механизация и

автоматизация, комплексное оборудование структурных производственных подразделений технической службы; внедрение диагностических постов и современного диагностического оборудования; внедрение на предприятиях центров управления производством с использованием новейших видов связи, сигнализации, радификации.

План организационно-технических мероприятий составляется на основе планов модернизации и замены устаревшего оборудования, капитального ремонта, внедрения прогрессивной технологии ТО и ТР, механизации и автоматизации производства, научной организации труда, а также передовых методов организации производства.

Задание по приросту новых производственных мощностей и вводу их в действие является основным показателем плана капитального строительства.

Планы прироста мощностей за счет технического перевооружения, реконструкции, а также ввода мощностей за счет расширения действующих и строительства новых объектов и сооружений разрабатываются, исходя из выявленной потребности в ней [18].

Коэффициент использования производственной мощности является обобщающим показателем и определяется как отношение объема продукции транспорта за год (в тоннах, тонно-километрах, автомобиле-часах, приведенных тонно-километрах, в рублях дохода) к среднегодовой мощности, исчисленной в аналогичных единицах измерения [13].

К частным показателям использования производственной мощности можно отнести коэффициенты использования мощности производственно-технической базы по ТО и ТР подвижного состава, эффективности использования производственных площадей, застройки и использования территорий.

Коэффициент использования производственно-технической базы равен отношению фактической трудоемкости по ТО и ТР подвижного состава к среднегодовой мощности производственно-технической базы, выраженной в человеко-часах.

Коэффициент использования производственных площадей определяется отношением фактического годового объема продукции АТП к производственной площади.

Коэффициент застройки и коэффициент использования территории, отведенной под застройку, определяются, в первом случае, отношением площади, занятой зданиями и сооружениями, а во втором – отношением всей полезно и используемой площади к общей площади, отведенной для размещения предприятия, то есть общая площадь территории предприятия в пределах его ограды по генеральному плану.

К площади застройки относятся крытые наземные сооружения, открытые крановые эстакады, погрузочно-разгрузочные платформы, резервуары и баки для наземного и подземного хранения разных жидкостей, площадки открытых складов, оборудованные крановым хозяйством, и площадки стоянки подвижного состава. В площади застройки не включаются площади, занятые рельсовыми и безрельсовыми дорогами, сети промышленных проводок, а также площади, занятые озеленением.

Коэффициент использования территории определяется аналогично коэффициенту застройки, только в числитель кроме площади застройки включается площадь, занимаемая транспортными путями, стоянкой для транспорта и зелеными насаждениями [13].

Для подробного анализа производственной мощности предприятия и оценки эффективности отдельных элементов (автомобилей, площадей, оборудования) рассчитывается ряд показателей.

### **1.3 Показатели, характеризующие использование производственной мощности предприятия**

Процесс формирования и организации использования производственной мощности современного предприятия зависит от многих факторов. Под факторами понимаются условия, необходимые для осуществления этих

процессов, а также причины, оказывающие влияние на их результаты.

Системный подход к изучению факторов, влияющих на величину и использование производственной мощности, предполагает рассмотрение следующих основных положений: определение влияния на величину производственной мощности и использование потребляемых в производстве ресурсов и процессов их преобразования.

Основные ресурсы производственного процесса представлены тремя элементами: трудом, орудиями труда и предметами труда. Следовательно, потребление и преобразование этих ресурсов являются основой определения обоих видов факторов [21,23].

Факторы повышения производительности машин (рабочих мест) связаны главным образом с улучшением качественного состава технологического оборудования, увеличением в его составе высокопроизводительных станков, автоматов и полуавтоматов, автоматических линий. Чем совершеннее машины и оборудование, чем выше их производительность в единицу времени работы, тем больше производственная мощность подразделений и предприятия в целом. Производительность машин и оборудования также зависит от качества предметов труда. С качеством сырья изменяется технология его обработки, что непосредственно сказывается на производительности средств труда и их совершенствовании [3].

Значительное влияние на увеличение производительности машин оказывает совершенствование технологического процесса. Внедрение прогрессивной технологии дает возможность интенсифицировать производственный процесс, т. е. сократить как машинное, так и общее время изготовления изделия.

Классификация факторов, влияющих на величину производственной мощности предприятия, построена по признаку их детализации. Особенностью этих факторов является то, что для осуществления мероприятий, обусловленных ими, требуются капитальные вложения.

По-другому выглядят факторы, влияющие на использование производственных мощностей. Они охватывают мероприятия, связанные с использованием резервов, имеющих организационный характер, и не требуют больших капитальных вложений в основное производство. По содержанию эти факторы можно разделить на социально-экономические и организационно-технические, а по месту возникновения – на внешние и внутренние.

Основными факторами, влияющими на уровень использования оборудования, являются совершенствование организации обслуживания производства, повышение качества и организации планирования производства, технического развития предприятий и технологического планирования загрузки оборудования, более широкое внедрение в практику производства современных прогрессивных форм организации труда, совершенствование материального стимулирования улучшения использования оборудования, совершенствование структуры парка оборудования путем рационального распределения выделенного предприятию и перераспределение недогруженного, повышение коэффициента сменности работы оборудования, сокращение времени простоев оборудования в ремонтах.

С учетом указанных выше признаков построена классификация факторов, влияющих на использование производственных мощностей предприятий.

Классификация факторов, влияющих на использование производственных мощностей предприятия, представлена в таблице 1.1

Таблица 1.1 - Классификация факторов, влияющих на использование производственных мощностей предприятия

Факторы, влияющие на величину производственной мощности	Факторы, влияющие на использование производственной мощности
---	--

<p>Количество машин (рабочих мест) и их технический уровень.</p> <p>Размер производственных площадей.</p> <p>Уровень пропорциональности в пропускной способности между группами машин.</p> <p>Прогрессивная технология. Механизация и автоматизация.</p> <p>Качество материалов, совершенство конструкций изделий, повышение степени унификации и стандартизации.</p> <p>Степень освоения техники рабочими.</p>	<p>Народнохозяйственная потребность в том или ином виде услуг.</p> <p>Материально-техническое снабжение предприятий.</p> <p>Обеспечение предприятия рабочими</p> <p>Комплексный ввод в действие новых мощностей.</p> <p>Обеспечение энергетическими ресурсами.</p> <p>Структура парка оборудования.</p> <p>Сверхнормативные простои оборудования в ремонте.</p> <p>Повышение сменности работы оборудования.</p> <p>Степень совершенствования планирования производства и загрузки оборудования.</p> <p>Организация труда и его стимулирование.</p> <p>Организация кооперирования использования мощностей.</p> <p>Организация обслуживания производства.</p>
---	---

Наиболее значимыми факторами, влияющими на использование производственной мощности на предприятии автомобильного транспорта, являются: структура парка, сверхнормативные простои транспортных средств на ремонте, систему планирования перевозок, использование производственных площадей.

Систему показателей, характеризующих эффективность использования производственных мощностей, можно разделить на три группы.

В первую группу можно включить коэффициенты, характеризующие уровень освоения проектной и использование производственной мощности предприятия, во вторую – коэффициенты, характеризующие использование оборудования, и в третью – стоимостные показатели, характеризующие отдачу производственного аппарата.

Каждый из показателей, входящих в ту или иную группу, имеет строго определенное назначение в системе анализа и дает оценку одному из направлений процесса интенсивного использования производственных

мощностей.

Среди показателей первой группы следует прежде всего выделить коэффициент использования проектной мощности, который характеризует уровень использования введенной в действие новой мощности с целью достижения стабильного выпуска продукции не ниже предусмотренного проектом уровня. Он определяется как отношение планового или фактического объема выпуска продукции, предусмотренного проектом, в рублях, тоннах, штуках к величине проектной мощности в аналогичных единицах измерения.

На основании полученных с помощью этого коэффициента данных можно судить о ходе освоения проектных мощностей и технико-экономических показателях в пределах нормативного срока, о сокращении периода ввода в действие новых мощностей, то есть учитывать фактор времени в оценке уровня интенсивного использования новых мощностей.

Несколько иное назначение имеет коэффициент использования производственной мощности. Он характеризует уровень использования действующей производственной мощности, которая по своей величине может значительно отличаться от проектной.

В свою очередь, производственная мощность делится на определенные виды, каждый из которых имеет свое различное значение при решении вопросов планирования и организации производства. Поэтому уровень использования разных видов мощностей необходимо рассматривать отдельно.

Прежде всего, следует оценить уровень использования принятой плановой, среднегодовой и фактической производственной мощности. Коэффициент использования каждой из них можно получить путем отношения планового или фактического объема валовой, товарной, реализованной, чистой продукции к соответствующему виду производственной мощности [23].

Важное значение для характеристики использования производственной мощности предприятия имеет анализ уровня использования производственных мощностей отдельных его подразделений. По результатам проведения этого

анализа можно судить о правильности выбора ведущего звена, по которому принята мощность завода, и о величине резервов увеличения выпуска продукции отдельными цехами.

Весьма важным следует считать определение уровня использования средней расчетной или нормативной величины производственной мощности.

Для определения уровня использования средней расчетной или нормативной величины производственной мощности применяется коэффициент использования нормативной величины мощности, величина которого определяется из соотношения, выраженного формулой:

$$K_n = \frac{B}{ПМ_n}, \quad (1)$$

где  $K_n$  – коэффициент использования нормативной величины мощности;

$B$  – объем выпуска продукции, тыс.руб.;

$ПМ_n$  – нормативная величина производственной мощности, тыс.руб.

Достигнутый высокий уровень коэффициента использования производственной мощности не всегда дает основание утверждать об интенсивном ее использовании. Это объясняется тем, что на предприятиях при определении их производственных мощностей ориентируются на мощность тех подразделений, которые являются узкими местами. Следовательно, производственные мощности занижаются и не отражают действительной их величины, которой располагают предприятия. В связи с этим нельзя судить о рациональном использовании технологического оборудования, имеющихся потенциальных резервах повышения его загрузки.

Объективную оценку этих резервов можно получить с помощью группы показателей, характеризующих уровень использования оборудования. Эта группа представлена тремя коэффициентами и показателем среднего времени работы одной машины.

Наиболее достоверным методом определения коэффициента сменности

работы оборудования является деление плановой расчетной или фактической машиноемкости (станкоемкости) изготавливаемой продукции на действительный годовой фонд времени всего установленного оборудования при его работе в одну смену.

Важным моментом в анализе использования оборудования является определение среднего времени его работы. Величина коэффициента сменности работы оборудования определяется по формуле:

$$K_{см} = \frac{\sum_{i=1}^n T_i}{C_{уст} \times \Phi_d}, \quad (2)$$

где  $K_{см}$  – коэффициент сменности работы оборудования;

$\sum T_i$  – суммарная расчетная плановая или фактическая машиноемкость;

$C_{уст}$  – количество единиц установленного оборудования (в цехе, на участке, в группе взаимозаменяемого оборудования), шт.;

$\Phi_d$  – действительный (расчетный) односменный фонд времени работы оборудования, ч.

В результате сравнения планируемого или фактически достигнутого коэффициента сменности работы оборудования, рассчитанного по предлагаемому нами методу, с оптимально возможным или нормативным можно получить полное представление о наличии резервов, которыми располагают предприятия и их подразделения в повышении загрузки оборудования.

Для оценки использования действительного фонда времени работы оборудования важным показателем является коэффициент загрузки оборудования. Он представляет собой отношение суммарной машиноемкости, необходимой для изготовления планового или фактического количества продукции, к действительному фонду времени работы установленного оборудования при заданном режиме предприятия или его подразделений.

Величина коэффициента загрузки оборудования рассчитывается по

формуле:

$$K_3 = \frac{\sum_{i=1}^n T_i}{C_{уст} \times \Phi_d \times P},$$

(3)

где  $K_3$  – коэффициент загрузки оборудования;

$\sum T_i$  – то же, что и в формуле (2);

$C_{уст}$  – то же, что и в формуле (2);

$\Phi_d$  – то же, что и в формуле (2).

$P$  – режим работы участка, (количество смен).

Такой метод определения коэффициента загрузки не является единственным и предлагается определять этот показатель по принятой мощности. Коэффициент загрузки можно определить и другим способом:

$$K_3 = \frac{ПМ \times T_n}{100 \times \Phi_i}, \quad (4)$$

где  $K_3$  – то же, что и в формуле (3);

$T_n$  – трудоемкость на автомобиль по видам перевозок, авт-ч;

ПМ – величина принятой мощности, ед.;

$\Phi_i$  – действительный годовой фонд времени работы оборудования, авт-ч.

Чем больше величина принятой мощности, тем выше коэффициент загрузки оборудования. Однако величина коэффициента загрузки оборудования при таком методе его расчета может несколько искажаться. Дело в том, что мощность подразделения или завода определяется по мощности ведущего звена. Следовательно, рассчитанная по формуле величина загрузки оборудования будет скорее характеризовать загруженность работой оборудования ведущего звена.

Достоинство этого показателя состоит в том, что он дает представление о

средней абсолютной величине загрузки каждой единицы оборудования в данном производственном подразделении.

Любой из указанных показателей второй группы отражает прежде всего использование технологического оборудования, которое определяет величину производственной мощности. Динамика этих показателей не только показывает уровень интенсивного использования производственной мощности, но и свидетельствует о величине потенциальных резервов улучшения такого использования.

Для количественного измерения уровня равномерности загрузки оборудования предлагается использовать коэффициент пропорциональности.

Коэффициент пропорциональности определяется как отношение различных видов работ в структуре машиноемкости изготавливаемой продукции к общему количеству установленного оборудования по формуле:

$$K_{\text{пр}} = C_{\text{кр}} / C_{\text{уст}}, \quad (5)$$

где  $K_{\text{пр}}$  – коэффициент пропорциональности;

$C_{\text{кр}}$  – количество оборудования, кратное отношению различных видов работ в структуре машиноемкости, шт.;

$C_{\text{уст}}$  – общее количество установленного оборудования, шт.

Для проведения аналитической работы в заводских условиях предлагается определить величину коэффициента пропорциональности с учетом установленного оборудования:

$$K_{\text{пр}} = K_{\text{з.уст}} / K_{\text{з.н}}, \quad (6)$$

где  $K_{\text{пр}}$  – то же, что в формуле (5);

$K_{\text{з.уст}}$  – средний коэффициент загрузки установленного оборудования;

$K_{\text{з.н}}$  – нормативный коэффициент загрузки установленного оборудования.

Значение коэффициента пропорциональности зависит от структуры парка и оборудования или структуры перевозок.

Стоимостным показателем, характеризующим эффективность использования активной части основных фондов, является выпуск продукции в расчете на 1 единицу стоимости оборудования. В настоящее время возрастает техническая оснащенность предприятий, повышается технический уровень производства. Выпуск продукции с одной единицы активной части основных фондов дает представление о росте эффективности их использования. Показатели в натуральном выражении следует применять при анализе, проводимом с целью выявления резервов улучшения использования производственных мощностей.

Приведенная система показателей дает возможность получить достаточно достоверную информацию, на основе которой можно провести комплексный анализ использования наличных производственных мощностей предприятий и их подразделений, установить очередность проведения мероприятий по улучшению использования резервов производственных мощностей.

Для расчета показателей оценки использования производственной мощности предприятия, проводится анализ производственно-хозяйственной деятельности и технико-эксплуатационных показателей работы подвижного состава.

## **2 Анализ использования производственных мощностей предприятия**

**2.1 Экономическая характеристика предприятия и анализ показателей производственной деятельности**

**2.2 Анализ технико-эксплуатационных показателей работы подвижного состава**

**2.3 Анализ эффективности использования производственной мощности предприятия**

**3 Повышение эффективности использования производственных мощностей**

**3.1 Резервы повышения использования производственных мощностей**

**3.2 Разработка мероприятий для повышения эффективности использования производственных мощностей на предприятии**

**3.3 Оценка экономической эффективности предложенных мероприятий**

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В выпускной квалификационной работе проведен финансовый анализ предприятия, технико-эксплуатационных показателей и производственных мощностей предприятия с целью дать оценку производственным мощностям предприятия, определить резервы для увеличения эффективности их использования.

По итогам 2017 года предприятие работало в убыток - чистый убыток составил \_\_\_ тыс. руб. Причины заключаются в сокращении численности транспортных средств и падением спроса на отдельные виды услуг. Кроме того, специфика структуры подвижного состава приводит к тому, что большая часть автомобилей в течение года простаивает (коэффициенты выпуска грузовой колонны и спец. техники – \_\_\_ и \_\_\_ соответственно).

В структуре затрат большой удельный вес занимают расходы на оплату труда (в связи с сокращением штата). Это приводит к большим расходам и неполучению предприятием прибыли, в то время как балансовая прибыль направляется на расчеты по обязательствам.

В 2017 году кредиторская задолженность составила \_\_\_ тыс. руб.

В краткосрочном периоде в 2018 году предприятие стремится выйти на положительный результат от производственно-хозяйственной деятельности - прибыль в размере \_\_\_ тыс.руб.

На балансе предприятия стоит \_\_\_ автомобилей разного срока эксплуатации и назначения. Анализ структуры оказываемых услуг показал, что наибольший доход (\_\_\_ тыс.руб.) предприятие получает от эксплуатации парка автобусов. Отметим, что значительным резервом для увеличения использования производственной мощности обладает парк грузовых автомобилей (на данный момент используется всего \_\_\_% от потенциала).

Для увеличения эффективности использования производственной мощности подвижного состава разрабатывается проект, заключающийся в сдаче \_\_\_ автомобилей КАМАЗ в аренду строительной организации на \_\_\_

рабочих дней с оплатой посменно. В результате реализации предприятие получит дополнительный объем выручки \_\_ тыс.руб.

Объем прибыли от эксплуатации грузовой колонны увеличится на \_\_% и составит \_\_ тыс.руб.

Реализация проекта также позволит увеличить технико-эксплуатационные показатели работы грузовой колонны:

- коэффициент выпуска автомобилей увеличивается до \_\_ (на \_\_);
- коэффициент использования пробега увеличивается до \_\_ (на \_\_);
- сокращается время простоя техники без работы;
- увеличивается время в наряде на \_\_ часа;
- объем перевозок увеличивается на \_\_ тыс.т.

Второе мероприятия направлено на дополнительную загрузку производственных площадей, а именно неиспользуемых гаражных помещений. Мероприятия предполагает открытие парковки на \_\_ автомобиле-мест на территории \_\_ м<sup>2</sup>, что позволит увеличить доход и использовать имеющиеся производственные площади.

Прибыль от реализации проекта составит \_\_ руб., рентабельность равна \_\_%. За счет небольшого объема первоначальных капитальных вложений, мероприятие быстро окупается (8 месяцев), обеспечивает увеличение таких показателей, как:

- коэффициент использования производственных площадей увеличивается до \_\_ (на \_\_);
- частный коэффициент использования площадей в денежном выражении оставляет \_\_ тыс. руб. на м<sup>2</sup>.

Мероприятие обеспечивает дополнительный доход с территории в размере \_\_ руб. с квадратного метра.

Совокупный экономический эффект за год составляет \_\_ тыс. руб.

Прибыль от реализации мероприятий направляется на покрытие убытка от производственно-хозяйственной деятельности 2017 года.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

1 Аксенова, З. И. Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий [Текст]: Учебник для студентов вузов, обучающихся по специальностям «Экономика и организация автомобильного транспорта» и «Организация управления на автомобильном транспорте». 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Высш. школа, 2014. — 287 с, ил.

2 Аксенова, З.И., Бачурин, А.А. Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий[Текст]: Учебник для вузов. – М.: Транспорт. – 2013.- 255 с.

3 Анисимов, А. П., Юфин В. К. Экономика, организация и планирование работы автомобильного транспорта[Текст]: Учебник для техникумов авт. трансп. — JVL: Транспорт, 2014. — 328 с.

4 Баканов, М.И., Шеремет, А.Д. Теория экономического анализа [Текст]: Учебник. - 4-е изд., доп. и перераб. - М.: Финансы и статистика, 2013. - 416 с: ил.

5 Грищенко, О.В. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия[Текст]: Учебное пособие. Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2013. 112с.

6 Жарова, О.М. Типовые задачи по экономике автомобильного транспорта[Текст] – М.: Высш.шк., 2014.

7 Малышев, А.И. Экономика автомобильного транспорта[Текст]: Учебник для вузов. – М.: Транспорт, 2014. – 336с.

8 Николаева, С.А. Особенности учета затрат в условиях рынка. Система «директ-костинг» [Текст] - М. Финансы и статистика, 2014. – 345с

9 Туревский, И.С. экономика и управление автотрпнспортным предприятием[Текст]: Учеб. пособие. – М.: Высшая школа, 2013. – 222с.

10 Щур, Л.Д, Труханович, Л.В. Кадры предприятия. 60 образцов положений об отделах и службах[Текст]: прак.пособие. – М.: «Дело и сервис». 2015.-416.

11 Щур, Л.Д, Труханович, Л.В Кадры предприятия. 300 образцов должностных инструкций[Текст]: прак.пособие. – М.: «Дело и сервис». 2014. – 880с.

12 Анализ производственно - хозяйственной деятельности автотранспортных организаций [Текст]: Учеб. для вузов / А. А. Бачурин; под ред. З. И. Аксеновой. – М.: Издательский центр «Академия», 2014. – 320с.

13 Краткий автомобильный справочник НИИАТ[Текст]. 10-е изд., перераб. И доп. –М.: Трансконсалтинг, 2012. - 770 с.

14 Организация, планирование и управление автотранспортными предприятиями[Текст]: Учеб. для студентов вузов, обучающихся по специальности «Экономика и организация автомобильного транспорта»/ Н. Ф. Билибина, М. П. Улицкий, Л. Б. Ми-ротин и др; Под ред. Л. А. Бронштейна, К. А. Савченко-Бельского. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Высш. шк., 2013. — 360.: ил.

15 Справочник инженера-экономиста автомобильного транспорта [Текст]: С. Л. Голованенко, О. М. Жарова, Т.И. Маслова и др.; Под общ. ред. С. Л. Голованенко.— 2-е изд., перераб. и доп.—К.: Техника, 2013.— с.— Библиогр.: с. В пер.: 1 р. 50 к. 28000 экз.

16 Бычков, В.П. Экономика автотранспортного предприятия: учебник для вузов / В.П. Бычков. – М.: ИНФРА – М, 2013. – 384 с. – (Высшее образование).

17 Рахмангулов А. Н., Корнилов С. Н., Кольга А. Д. Обеспечение своевременности грузовых перевозок в транспортно-технологических системах // Вестник Магнитогорского государственного технического университета им. ГИ Носова. – 2014. – №. 1 (45).Ковалев В. В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: Учебник для вузов / В. В.

18 Ковалев, О. Н. Волкова. - М.: Проспект, 2014. – 424 с. Ковалев В.А., Фадеев А.И. Организация грузовыхавтомобильных перевозок. Учебное пособие. Красноярск, 2014. - 284с.

19 А.В. Вельможин, В.А. Гудков, Л.Б. Миротин «Технология,

организация и управление грузовыми автомобильными перевозками» - Политехник, 2000 г.

20 Абрютин М.С. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия / М.С. Абрютин, А.В. Грачев. М.: Дело и сервис, 2012. 345 с.

21 Автоперевозчик: Эксплуатационные нормативы: Справочник/Сост. В. Волгин. – М.: ООО «Издательство Астрель»: ООО «Издательство АСТ», 2008. – 398, с.

22 Анализ хозяйственной деятельности предприятия: учебник / Г.В. Савицкая. 4-е издание, перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2015. -512с.

23 Аудит: учебник для студентов вузов / под ред. В.И.Подольского. 5-е изд., перераб. и доп. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2012. – 607 с.

24 Бачурин, А.А. Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных организаций: учеб.пособие для вузов / А.А. Бачурин; под ред. З.И. Аксеновой. – М.: Издательский центр «Академия», 2013.– 320 с.

25 Белова, Тамара Аркадьевна. Технология и организация производства продукции и услуг: учебное пособие для студентов вузов / Т.А. Белова, В.Н. Данилин. – М.: КноРус, 2013. – 236 с.

26 Бережной В. И., Бережная Е. В. Логистическая модель организации перевозок навалочных грузов для дорожного строительства //Екатеринбург-2015. – 2015. – С. 10.

27 Валевиц, Р. П. Управление качеством товаров и услуг : учеб. пособие для вузов / Р. П. Валевиц, О. Б. Пароля. - Мн. : БГЭУ, 2016. - 301с.

28 Васильев, Сергей Иванович. Основы промышленной безопасности: учебное пособие для студентов вузов: в 2 ч. / С.И. Васильев, Л.Н. Горбунова; М-во образования и науки Рос. Федерации, Сиб. федерал. ун-т. – Красноярск: СФУ, 2012. – Ч.1. – 501 с.

29 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).

30 Григорьян Т.А., Карамышева И.И., Планирование на автотранспортном предприятии: Учебное пособие. – Тюмень: Изд-во ТюмГНГУ, 2016.– 138 с.

31 Генкин, Борис Михайлович. Организация, нормирование и оплата труда на промышленных предприятиях: учебник для студентов вузов / Б.М. Генкин. – 5-е изд., изм. и доп. М.: Норма, 2016. – 478.

32 Горев, А.Э. Грузовые автомобильные перевозки: учеб.пособ. для студ. высш. учеб. заведений/ М.: - Изд. центр «Академия», 2014 г. – 288 с.

33 Заводова О.В. - Планирование на предприятиях транспорта. Учебное пособие./О.В. Заводова. - СПб.: СПбГИЭУ, 2017. – 102с.

34 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, 2013. – 219 с.

35 Джангалиев Б. С., Куликов А. В. Перевозка грузов в логистических системах дорожного строительства //МИРи н н о в а ц и й. – 2016. – С.21.

36 Дыбаль С.В. Финансовый анализ: Теория и практика – Учеб. пособие. СПб: Изд. Дом «Бизнес-премия», 2016. 304с.

37 Зайцев Н.Л. Экономика, организация и управление предприятием. Учеб. Пособие. – 2-е изд., доп./Н.Л. Зайцев – М.: ИНФА-М, 2013. – 455с.

38 Захаров Н. С., Ракитин В. А. Методика формирования парка грузовых автомобилей автотранспортного предприятия в зависимости от назначения и технико-эксплуатационных показателей транспортных средств //Инженерный вестник Дона. – 2015. – Т. 37. – №. 3.

39 Захаров Н. С., Ракитин В. А., Ракитин А. Н. Программная реализация методики формирования парка грузовых автомобилей по критерию себестоимости перевозки груза //Научное обозрение. – 2016. – №. 22. – С. 106-110.

40 Зимин Н.Е. Анализ и диагностика финансового состояния предприятий: Учеб. пособие. М.: ИКФ «ЭКМОС», 2002. 240с.

41 Карлик А.Е. - Экономика предприятия : учебник для вузов / Под ред. А.Е. Карлика, М.И. Шухгальтер. 2-е изд., перераб. и доп. — СПб. : Питер, 2012. - 464с.

42 Керимов В.Э. Современные системы и методы учета и анализа затрат в коммерческих организациях. – М.: Эксмо, 2015.

43 Кузьмин Н. А., Плеханов Д. К., Пачурин Г. В. Математическая модель транспортного плеча при массовых автомобильных перевозках грузов //Фундаментальные исследования. – 2014. – №. 9-3.

44 Ковалев, Валерий Александрович. Грузоведение. Основы доставки грузов автомобильным транспортом: учебное пособие / В.А. Ковалев, А.И. Фадеев, И.В. Черенова; М-во образования и науки Рос. Федерации, Сиб. федерал. ун-т. – Красноярск: СФУ, 2012. – 218 с.

45 Козинов, Г.Л. Организация перевозок и управление автомобильным транспортом: учеб.пособие. Красноярск СибГТУ 2013 г. – 60 с.

46 Колесников А. М. и др. Система управления современным грузовым автотранспортным предприятием //Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2015. – №. 6 (96).

47 Котлярова Е.В.- Показатели работы автотранспортного предприятия: методические указания по выполнению курсовой работы/ Е.В.

48 Котлярова, А.Н. Кобылицкий. Хабаровск, Издательство ДВГУПС, 2013. 41с. Л.Б. Миротин, В.Э. Ташбаев «Логистика для предпринимателя» - Инфра-М, Москва, 2013 г.

49 Логистика. Стратегия управления и конкурентирования через цепочки поставок: учебник / А. Гаррисон, Ван Гок, Р.; науч. ред. К. В. Садченко; пер. 3-го англ. изд. - М.: Дело и Сервис, 2013. - 367 с.

50 Маллямов Р.Р. Роль и место менеджмента в обеспечении конкурентоспособности автотранспортных предприятий/ Р.Р. Маллямов // Вестник Екатеринбургского института. 2012. №4(16). С.54-58.

51 Мамрукова, О. И. Налоги и налогообложение : учеб. пособие / О. И. Мамрукова. - 7-е изд., перераб. - М. : Омега-Л, 2008. - 302с. - (Высш.

финансовое образование).

52 Менеджмент процессов: пер. с нем. / ред. Й. Беккер. – М.: Эксмо, 2013.-359с.

53 Методика анализа показателей эффективности производства: Учеб.посо-бие /Под ред. Э.А. Маркарьяна. - Ростов-на-Дону: МарТ, 2008.-207 с.

54 Новицкий, Николай Илларионович. Организация производства: учебное пособие / Н.И. Новицкий, А.А. Горюшкин; под ред. Н.И. Новицкого. – М.: КноРус, 2015. – 349 с.

55 Организация производства на предприятиях отрасли: учеб.-метод. пособие для курсового проектирования / Сиб. федерал. ун-т; сост. Н.В. Разнова.– Красноярск: СФУ, 2012. – 47 с.

56 Основные средства организации / Красова О.С., Сергеева Т.Ю. - М.: МФПА, 2012. – 160 с.

57 Семенов, Альберт Константинович. Основы менеджмента: учебник для студентов вузов / А.К. Семенов, В.И. Набоков. – 7-е изд., перераб. и доп. – М.: Дашков и К, 2013. – 575 с.

58 Справочник директора предприятия / под ред. М. Г. Лапусты. - М.: ИНФРА-М, 2012.

59 Тойменцева, Ирина Анатольевна. Стратегическое управление автотранспортными предприятиями сферы услуг: монография / И.А. Тойменцева. – М.: Креативная экономика, 2012. – 158 с.

60 Троицкая, Наталья Александровна. Транспортно-технологические схемы перевозок отдельных видов грузов: учебное пособие для вузов / Н.А. Троицкая, М.В. Шилимов. – М.: КноРус, 2012. – 231 с.

61 Туревский, И.С. Экономика и управление автотранспортным предприятием: Учебное пособие – М.: Высшая школа, 2015.

62 Улицкая И. М. Организация, нормирование и оплата труда на предприятиях транспорта: Учебник для вузов. – М.: Горячая линия – Телеком, 2013. – 385 с.: ил. Количество экз. в библиот. – 22.

63 Управление качеством: учеб. пособие для вузов: в 2-х / С.А.

Гладышев. – 2-е изд., перераб и доп. – Старый Оскол: ТНТ, 2011. Т.1: Управление качеством. – 2012. – 420 с.

64 Фирсова С. Ю., Куликов А. В. Снижение транспортных затрат за счет выбора оптимального типа поддона при перевозке строительных грузов //Известия Волгоградского государственного технического университета. – 2013. – Т. 6. – №. 10 (113).

65 Шакирова А. И. Финансовая оценка инвестиционного проекта приобретения транспортных средств на предприятии //Общество с ограниченной ответственностью «Аэтерна». – 2016. – С. 153.

66 Фатхутдинов Р.А. Организация производства: Учебник. – М.: ИНФРА-М, 2014. – 672 с .- (Серия «Высшее образование»). Количество экз. в библиот. – 1.

67 Хегай Ю.А./ Хегай Ю.А. ДевинаоваВ.В., Мухина К.А. // Экономика предприятий автомобильного транспорта: учебное пособие /– Красноярск, 2012.

68 Хегай Ю.А. – Экономика автотранспортного предприятия: учеб. пособие./ Ю.А. Хегай. - Красноярск: Сиб.федер.ун-т, 2012.-288с.

69 Экономика автомобильного транспорта: Учебное пособие. – Москва: ИКЦ «МарТ», Ростов Н/Д: Издательский центр «МарТ», 2014. – 496 с. (Серия экономика и управление»).

70 Экономика и управление предприятием: учебник для студентов / Ю.А. Селезнёва, Т.С. Зуева, А.А. Корниенко.-М.: Высшая школа, 2015.-624с.

71 Экономика предприятия / Под общ. ред. В. И. Хрипача. – Мн., 2013.

72 Экономика предприятия (в схемах, таблицах, расчетах) : Учеб.пособие для вузов / В. К. Складенко [и др.] ; Под ред. В. К. Складенко, В. М. Прудникова. - М. : ИНФРА-М, 2015. - 256с. - (100 лет РЭА им. Г. В. Плеханова).

**Приложение А**  
**Учет работы подвижного состава**

**Приложение Б**  
**Бухгалтерский баланс за 2018 – 2017 гг.**

**Приложение В**  
**Отчет о финансовых результатах 2016 – 2017 гг.**