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
« » 2016 г.

ДИПЛОМНЫЙ ПРОЕКТ

080502.65.13 «Экономика и управление на предприятии (автомобильный транспорт)»

Повышение потенциала работы транспортного цеха (на примере КГБУ по ОБЖКГУ")

Руководитель ст. преподаватель В.В. Девинова

Выпускник О.А. Уусман

					ДП – 080502.65.13 – 2016 ПЗ			
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата				
Разраб.		Уусман О.А.			Повышение потенциала работы транспортного цеха (на примере КГБУ по ОБЖКГУ)"	Лит.	Лист	Листов
Провер.		Девинова В.В.					2	97
Реценз						ЭОПЭТК		
Н. Контр.		Хегай Ю.А.						
Утверд.		К						

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ 3

1 Исследование потенциала работы предприятия 5

1.1 Анализ и механизм оценки потенциала предприятия автомобильного транспорта 5

1.2 Анализ возможности повышения потенциала в бюджетных учреждениях 13

1.3 Технологические и организационно-экономические возможности регулирования потенциала транспортных услуг 19

2 Оценка деятельности предприятия КГБУ по ОЖКГУ 26

2.1 Характеристика деятельности предприятия КГБУ по ОЖКГУ 26

2.2 Финансовый анализ деятельности предприятия КГБУ по ОЖКГУ 35

2.3 Оценка технико-эксплуатационных показателей работы подвижного состава. 48

3 Разработка мероприятий повышения потенциала работы парка КГБУ по ОЖКГУ 58

3.1 Оценка бюджетной и социальной необходимости предоставления адресной помощи детям – инвалидам. 58

3.2 Расчет производственной программы 71

3.3 Расчет экономической эффективности организации перевозки детей-инвалидов в общеобразовательные учреждения г. Красноярска. 79

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 85

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ 87

ПРИЛОЖЕНИЕ А Бухгалтерский баланс КГБУ по ОЖКГУ 94

ПРИЛОЖЕНИЕ Б Структура парка подвижного состава КГБУ по ОЖКГУ ... 96

ВВЕДЕНИЕ

В процессе образовательной деятельности в учебных заведениях возникает необходимость перевозить группы детей автобусом, а так же организовывать перевозки детей с ограниченными возможностями. Это может быть подвоз детей к школе, больничным учреждениям, пригородные, междугородние поездки на различные мероприятия, соревнования, экскурсии, в музеи и т.д.

Главной проблемой сегодня остается содержание школьных автобусов. Как известно, они были переданы в собственность муниципальным образованиям, которые в большинстве своем не всегда закладывают достаточно средств на их обслуживание, и прежде всего на технический контроль. Сегодня остаются нерешенными проблемы, как финансового обеспечения технического обслуживания автобусов, так и строительства теплых гаражей, подъездных дорог, остановок для посадки и высадки детей.

Основное бремя обязанностей по организации школьных перевозок несут районные управления образования, у которых, в большинстве случаев, в штате нет профессиональных автотранспортников. Более того, вопросы перевозки детей возлагаются на директоров школ или поручаются педагогам, тогда как они должны отвечать только за свою работу.

Практика показала, что организация подвоза школьников имеет четко выраженную социальную направленность и решает многие проблемы не только учебного процесса, но и всестороннего развития детей и подростков, делая для них доступными разнообразные услуги дополнительного образования (спортивные школы и школы искусств, обучение по интересам, посещение театров и музеев). Эффективность деятельности предприятия во многом обусловлена правильным формированием состава и структуры экономического потенциала.

Актуальность проблемы социальной защиты детей-инвалидов увеличивается, вместе с их численностью с каждым годом все больше и больше. Решение проблем связанные с такими детьми не только государственная задача, но главная проблема формирования гражданского общества.

Семьи с детьми-инвалидами сталкиваются с постоянным ограничением в движении, и трудности по истечению времени только растут, подтверждением этому служит увеличение статей, исследований, на данную тему.

В ходе работы над дипломным проектом проведем анализ использования подвижного состава и анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия, в результате чего выявим сильные и слабые стороны деятельности предприятия КГБУ по ОЖКГУ.

Были поставлены задачи:

- проанализировать хозяйственную деятельность и финансовое состояние предприятия;
- выявление резервов повышения трудового потенциала предприятия;
- определение мероприятий по их использованию;
- исследовать способы повышения экономической эффективности работы парка;
- оценить деловую активность предприятия, технико-эксплуатационные показатели работы подвижно состава;
- выявить недостатки производственного процесса;
- разработать мероприятия повышения эффективности работы подвижного состава;
- рассчитать эффективность предложенных мероприятий.

1 Исследование потенциала работы предприятия

1.1 Анализ и механизм оценки потенциала предприятия автомобильного транспорта

Потенциал предприятия обычно представляется в нескольких видах: правовой, технологический, политический, производственный, социальный, организационный, экономический, психологический, экологический и этический.

Потенциал (от лат. potentia – сила, мощь) в широком смысле – средства, запасы, источники, которые имеются в наличии и могут быть мобилизованы для достижения определенной цели, осуществления плана, решения какой-либо задачи.

Потенциал предприятия — совокупность находящихся в распоряжении предприятия «стратегических» ресурсов, имеющих определяющее значение для возможностей и границ функционирования предприятия в тех или иных условиях [14].

Составляющие потенциала предприятия предоставлены на рисунке 1.1.

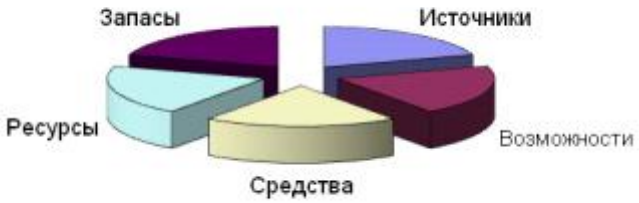

Рисунок 1.1 - Составляющие потенциала предприятия

Из рисунка 1.1 следует вывод о том что, потенциал организации включает в себя средства, источники, запасы, возможности и ресурсы организации.

Основными элементами на предприятии для разработки методики определяют элементы:

- этапы и процедуры;
- методы оценки;
- цели и задачи;
- субъекты и объекты оценки.

Объекты оценки мотивационного потенциала предприятия предоставлены на рисунке 1.2 [1].

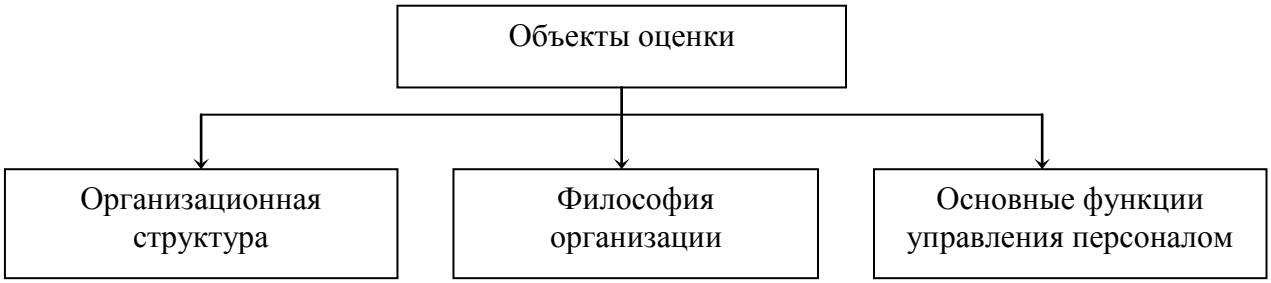

Рисунок 1.2 - Объекты оценки мотивационного потенциала предприятия

Из рисунка 1.2 можно сделать вывод о том, что каждая структура, выявляет резервы повышения трудового потенциала предприятия и определение мероприятий по их использованию. Это и является основной целью оценки потенциала предприятия.

Под организационной структурой фирмы понимается ее организация из отдельных подразделений с их взаимосвязями, которые определяются поставленными перед фирмой и распределением между ними функций и ее подразделениями целями [4]. Организационная структура рассматривает распределение полномочий на принятие решений между руководящими работниками фирмы, функций и ответственными за деятельность фирмы, ответственными за деятельность структурных подразделений, составляющих организацию фирмы [5].

Показатели, которые оцениваются, и составляется общая характеристика трудовой деятельности для мотивации на предприятии:

- закрепленность должностных обязанностей за отдельным работником;

- наличие в организации должностных обязанностей по управлению мотивацией трудовой деятельности.

Наиболее крупным объектом оценки потенциала предприятия, являются функции по управлению персоналом. Следующим объектом оценки потенциала является, основной элемент философия управления. Здесь оцениваются следующие показатели:

- отношение к подчиненным;
- стиль руководства;
- наличие должностных инструкций.

Подсистемы управления персоналом в качестве объекта оценки мотивационного потенциала предприятия предоставлены на рисунке 1.3.

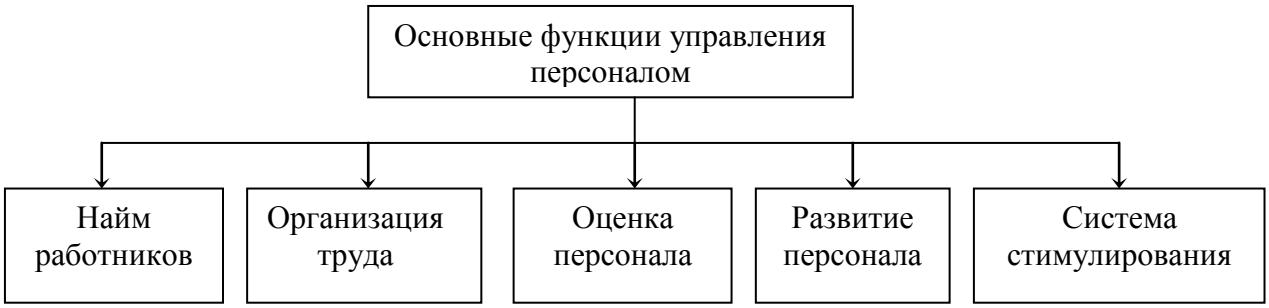

Рисунок 1.3 Подсистемы управления персоналом в качестве объекта оценки мотивационного потенциала предприятия

Из рисунка 1.3 можно провести анализ подсистемы, это дает возможность проанализировать особенность организации предприятия, ознакомиться с правилами внутреннего распорядка, так же выявить наличие должностных инструкций, провести инструктаж рабочих мест и работе с техникой, проинформировать о четко прописанных обязанностях и прав в договоре.

В свою очередь анализ подсистемы оценки персонала выясняет, какое влияние несет за собой оценка персонала на предприятии на продвижение, развитие карьеры, так же изменение уровня социальной защиты и получения льгот в организации уровень заработной платы.

Проявление мотивации труда в контексте развития персонала рассматривается при анализе подсистемы развития персонала в данной организации: какие категории работников проходят переобучение, повышают квалификацию, процент работников проходящих переподготовку в среднем по отдельным категориям так же условия для развития персонала и частота повышения квалификации, переподготовка.

Для оценки объектов потенциала предприятия, более всего подходит экспертный метод. Но ко всему этому нужно иметь ввиду, что экспертный опрос, аттестация и другие мероприятия оценки потенциала, сильно нарушают работу, пагубно влияют на нормальную обстановку в коллективе, что не может не сказаться на полноте объективности оценки. Но все же именно этот метод, наиболее удачно подходит к этой методике. Следует что, субъектами оценки потенциала предприятия будут выступать квалифицированные специалисты в области улучшения трудовой деятельности.

Этапы оценки мотивационного потенциала предприятия предоставлены на рисунке 1.4.

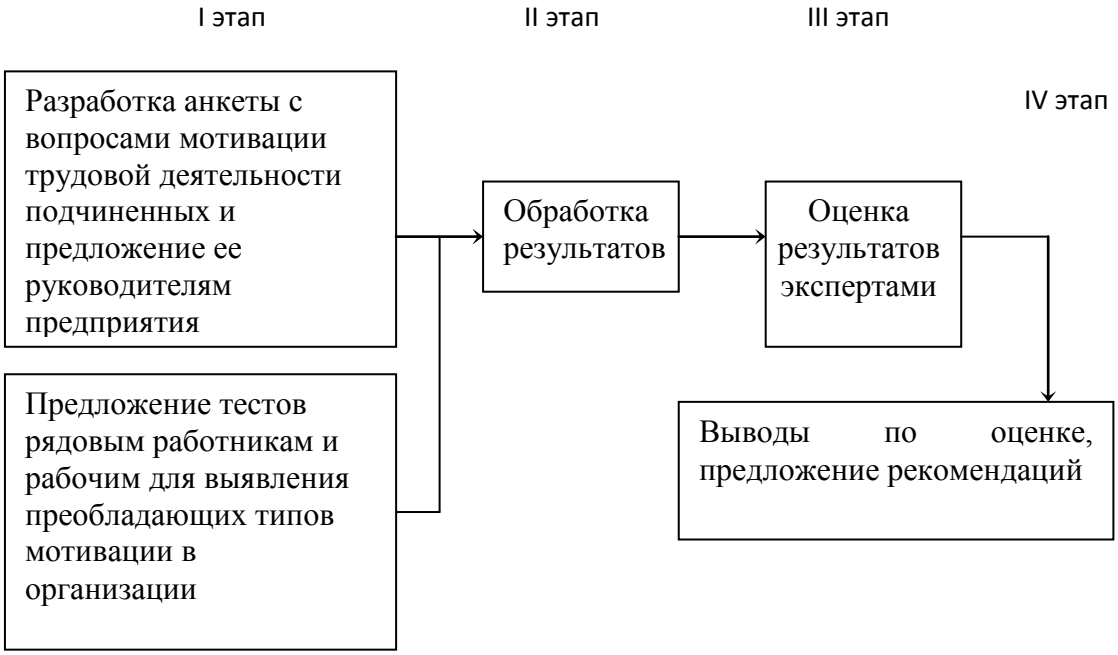

Рисунок 1.4 Этапы оценки мотивационного потенциала предприятия

Из рисунка 1.4 можно сделать вывод, что наблюдатели могут изучать лично ответы анкетируемых, их поведение при опросе. Так же немаловажным является возможность в полной мере использовать индивидуальные способности эксперта, их оперативность, отсутствии давления со стороны.

У этой методики есть как уязвимые места, так и положительные моменты. Рассмотрим очевидные: минус заключается в том, что она не в полном объеме отражает возможности каждого работника. Она не отображает, какой потенциал есть у каждого из них, не проводит развернутый отчет. Не исключена вероятность необъективных оценок анкетируемых. Все же основным положительным моментом служит то, что в нем используется экспертный метод.

Экономический потенциал зависит от абсолютных производственных возможностей отраслей экономики и степени их использования. На основе данных можно оценить существующий и требуемый в перспективе стратегический потенциал предприятия.

К стратегическим, относят те ресурсы, структура и объемы которых может быть существенно изменены лишь путем принятия и реализации соответствующих стратегических решений. В условиях кризиса, в качестве таких ресурсов могут выступать финансовые или другие ликвидные активы.

Если рассматривается деятельность предприятия в нормальных условиях, то в качестве составляющих потенциала рассматриваются ресурсы, обеспечивающие достижение предприятием конкурентных преимуществ, например технология, прогрессивное оборудование, интеллектуальные ресурсы, патенты и другие.

Общее, что встречается в понятие «потенциал», состоит в наличии какой-либо возможности для осуществления чего-либо или наличии некоторой совокупности необходимых средств, требующихся для достижения определенных целей. Экономический потенциал рассматривается и с точки зрения резервов улучшения производственно-хозяйственной деятельности

экономического субъекта (резервный подход). В переносном, широко используемом в анализе смысле этого слова, резервы – это неиспользованные возможности повышения эффективности производства, усиления действия факторов, способствующих росту эффективности хозяйствования, и устранения отрицательного влияния других факторов. Выявление резервов в таком понимании и определение реальных путей и сроков их мобилизации являются основными задачами экономического анализа потенциала предприятия.

Анализ среды предприятия предполагает наличие соответствующих методов и инструментария, позволяющих выявить угрозы и возможности, которые могут возникнуть во внешней среде по отношению к фирме, а также сильные и слабые стороны последней.

Наиболее распространенным методом анализа среды является метод SWOT (Strengths силы, Weakness слабость, Opportunities возможности, Threats угрозы). Один из наиболее перспективных методов анализа, используемых при обосновании дальнейшего развития предприятия.

Анализ сильных и слабых сторон предприятия (АСС) является важнейшим инструментом анализа и обоснования решений. С его помощью можно быстро и просто определить мнение менеджеров о собственном предприятии.

АСС усиливает понимание проблемы командой менеджеров. Участники обсуждения быстро схватывают информацию о слабых и сильных сторонах своего предприятия, что особенно важно для разработки предложений по проблемам, которые должны быть разрешены в будущем.

Для оценки сильных и слабых сторон определяют критерии по всем важнейшим сферам ответственности предприятия. После этого составляют соответствующий вопросник. Критерии можно устанавливать на внутрифирменном семинаре менеджеров.

Набор критериев может быть самым широким. На первой стадии, когда характеристики сильных и слабых сторон, а также угроз и возможностей предлагаются участниками анализа, они могут дублировать друг друга, иметь разные формулировки и др. Однако если участники анализа сами их называют и формулируют, то это позволяет наиболее полно учесть все стороны деятельности предприятия. В этом случае речь идет о возможности учесть все, что знают, видят и чувствуют менеджеры и даже все работники предприятия. После получения таких разнообразных и неупорядоченных данных их необходимо систематизировать. Этот процесс достаточно трудоемок.

При анализе потенциала можно выявить, какой потенциал собственного предприятия уже реализован. Если некоторые параметры в предстоящие годы будут улучшены, то руководство может рассчитывать на использование в перспективе до сих пор неиспользованного потенциала. Одной из важных составляющих конкурентного потенциала является ресурсный потенциал, который включает в себя производственный, кадровый, финансовый и организационный потенциалы.

Задачами оценки потенциала предприятия являются:

- изучение рыночной конъюнктуры;
- оценка эффективности использования маркетинговых ресурсов фирмы;
- оценка финансовой устойчивости;
- оценка инновационной деятельности предприятия;
- оценка степени деловой (хозяйственной) активности предприятия;
- оценка уровня компетенций персонала.

Основными функциями анализа конкурентного потенциала являются:

- выявление и мобилизация резервов улучшения и увеличения конкурентного потенциала;
- объективная оценка ресурсного потенциала (ресурсных составляющих) и финансового состояния, а также финансовых результатов, эффективности,

деловой активности объекта анализа, то есть факторов, определяющих увеличение конкурентного потенциала;

- подготовка и обоснование принимаемых управленческих решений;

- выявление факторов и причин достигнутого состояния, и полученных результатов.

Деятельность предприятия осуществляется под воздействием внешней и внутренней среды, следовательно, анализ формирования конкурентного потенциала позволяет выявить резервы его увеличения как внутренние, так и внешние [1].

Между элементами конкурентного потенциала существует связь, в рамках которой они взаимодействуют и оказывают влияние друг на друга и на конкурентный потенциал. Очевидно, что влияние каждого отдельного элемента структуры на развитие конкурентного потенциала будет различна. В общем случае важность каждой составляющей будет определяться спецификой рынка и особенностью деятельности самого предприятия. В работе предложена модель конкурентного потенциала, которая отражает взаимодействие между его структурными компонентами [2].

Структурные компоненты конкурентного потенциала предоставлены на рисунке 1.5.

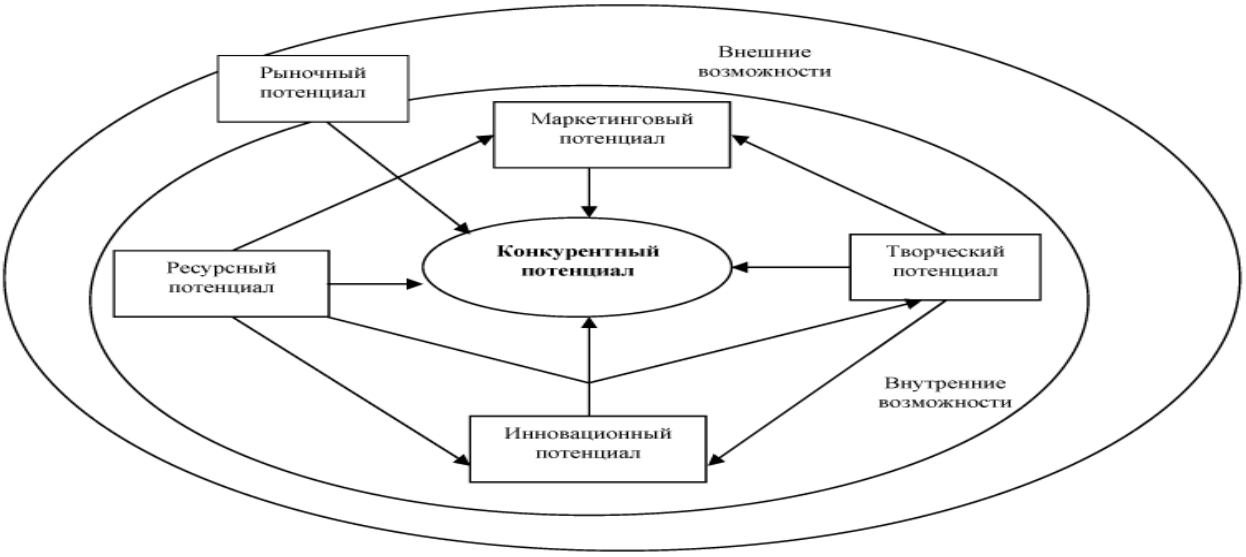

Рисунок 1.5 – Структурные компоненты конкурентного потенциала

Из рисунка 1.5 следует сделать вывод, что для развития конкурентного потенциала предприятия необходимо комплексно подходить к процессу управления всеми элементами его структуры с целью достижения синергетического эффекта. Все это необходимо учитывать при разработке стратегии развития конкурентного потенциала, обращая внимание на внутренние и внешние конкурентные возможности предприятия, которые зависят от соответствующих потенциалов их определяющих.

Синергетический эффект — это эффект совместного действия различных факторов, при котором общий результат от их одновременного действия отличается от результата простого сложения эффекта действия каждого из факторов в отдельности

Поскольку обе сферы конкурентного потенциала предприятия – материальная и нематериальная – в процессе деятельности непрерывно изменяются, очень важно достижение пропорциональности между элементами используемого потенциала как внутри каждой сферы, так и между сферами.

В конечном итоге именно нематериальная сфера конкурентного потенциала предприятия определяет ту часть ресурсного потенциала, которая должна быть вовлечена в производственный процесс, характер комбинации отдельных видов ресурсов и их сбалансированность, а значит, и уровень эффективности использования всего потенциала [1].

1.2 Анализ возможности повышения потенциала в бюджетных учреждениях

Начиная с 2004г. по настоящее время, продолжается реформа учреждений бюджетной сферы.

Основная цель реформирования – снижение темпов роста расходов бюджетов, создание условий и стимулов для сокращения внутренних

издержек учреждения и привлечения ими дополнительных источников финансирования за счет осуществления приносящей доход деятельности.

С 01 января 2011г. действует Федеральный закон от 08.05.2010 № 83-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием правового положения государственных учреждений» (далее – Закон № 83-ФЗ) [3].

Регулирование деятельности государственных и муниципальных учреждений предоставлены на рисунке 1.6.

Рисунок 1.6 – Регулирование деятельности государственных и муниципальных учреждений

Из рисунка 1.6 можно сделать вывод, что в соответствии с гражданским законодательством учреждение может быть:

- частным (создано гражданским или юридическим лицом);

- государственным или муниципальным (создано соответственно РФ, субъектом РФ или муниципальным образованием).

В свою очередь, государственные и муниципальные учреждения делятся на автономные, бюджетные, и на казенные.

В общем порядке бюджетные учреждения отличаются от казенных тем, что доходы, приносящие от осуществляющей ими деятельности будут использовать по своему усмотрению, не перечисляя их в доход бюджета.

Различия в статусе государственных (муниципальных) учреждений обуславливают различный порядок финансирования и распоряжения финансовыми средствами.

Схема финансирования государственных, муниципальных учреждений представлена на рисунке 1.7.

Рисунок 1.7 - Схема финансирования государственных, муниципальных учреждений

Из рисунка 1.7 следует, что автономные и бюджетные учреждения должны получать финансовые ресурсы для оказания государственных услуг в соответствии с государственным заданием. А казенные будут финансироваться из бюджета по “расходному принципу”, т.е. согласно бюджетной смете.

Бюджетным учреждением признается некоммерческая организация, созданная Российской Федерацией, субъектом Российской Федерации или

муниципальным образованием для выполнения работ, оказания услуг в целях обеспечения реализации предусмотренных законодательством Российской Федерации полномочий соответственно органов государственной власти или органов местного самоуправления в сферах науки, образования, здравоохранения, культуры, социальной защиты, занятости населения, физической культуры и спорта, а также в иных сферах [4].

Основное отличие казенных учреждений от бюджетных и автономных состоит в том, что только казенные будут финансироваться из бюджета по “расходному принципу”, т.е. согласно бюджетной смете. Государственное задание для автономного или бюджетного учреждения формируется и утверждается учредителем в соответствии с видами деятельности, отнесенными его уставом к основной деятельности. Финансирование основной деятельности осуществляется в виде субсидий из соответствующего бюджета и иных не запрещенных федеральными законами источников.

Вступившие в силу изменения в законодательство о государственных учреждения еще не прошли апробации, поскольку их применение требует разработки заданий, утверждения нормативов оплаты госуслуг, предоставляемых сверх государственного задания, обоснования критериев оценки достигнутых результатов.

Общее число учреждений, переходящих на новую систему финансирования, по данным Минфина превышает 245 000 единиц.

В отношении каждого из них (после определения типа учреждения и решения соответствующих организационных проблем) должно быть сформировано государственное (муниципальное) задание (за исключением казенных).

Необходима разработка порядка выделения субсидий, нормативов оценки качества предоставления государственных услуг.

Властям субъектов федерации и органов местного самоуправления требуется определить нормативы для расчета платы за предоставление услуг

сверх государственного (муниципального) задания и т.д. Сверх установленного государственного задания, а также в случаях, определенных федеральными законами, в пределах установленного государственного задания данные типы учреждений вправе выполнять работы, оказывать услуги, относящиеся к их основным видам деятельности, предусмотренным учредительными документами, для граждан и юридических лиц за плату и на одинаковых при оказании одних и тех же услуг условиях.

Особенности осуществления приносящей доход деятельности по разным типам учреждений предоставлены в таблице 1.1.

Таблица 1.1- Особенности осуществления приносящей доход деятельности по разным типам учреждений

Учреждение	Казенное	Бюджетное	Автономное
Необходимость оказания платных услуг в соответствии с нормативными документами	Может заниматься приносящей доход деятельностью, если такое право предусмотрено в его учредительном документе. Доходы, полученные от указанной деятельности, поступают в соответствующий бюджет бюджетной системы РФ (п. 3 ст. 161 БК РФ) [18;21]	Вправе осуществлять приносящую доход деятельность лишь постольку, поскольку это служит достижению целей, ради которого оно создано. Приносящая доход деятельность должна соответствовать этим целям и быть указана в учредительных документах данного учреждения. Доходы, полученные от такой деятельности и приобретенное за счет этих доходов имущество, поступают в распоряжение учреждения (п .п. 2, 3 ст. 298 ГК РФ, п. 4 ст. 9.2 Закона № 7-ФЗ) [18;20]	Вправе осуществлять приносящую доход деятельность лишь постольку, поскольку это служит достижению целей, ради которого оно создано. Приносящая доход деятельность должна соответствовать этим целям и быть указана в учредительных документах данного учреждения. Доходы, полученные от такой деятельности и приобретенное за счет этих доходов имущество, поступают в распоряжение учреждения (п .п. 2, 3 ст. 298 ГК РФ, часть 7 ст. 4 Закона № 174-ФЗ) [19;21]

Из таблицы 1.1 видно что, в целях достижения уставных целей автономные и бюджетные учреждения могут осуществлять иные виды деятельности, приносящие доход, при этом полученный доход поступает в самостоятельное распоряжение учреждения и используется им для достижения целей, ради которых оно создано.

В отношении казенных учреждений действует иной порядок: поступления от приносящей доход деятельности поступают в соответствующий бюджет, т.е. казенное учреждение не имеет права самостоятельно распоряжаться этими средствами.

Предпринимательская деятельность должна служить достижению целей, ради которых создана организация, и соответствовать этим целям.

Исходя из данного тезиса, выделяют следующие цели организации платных услуг:

- улучшение качества предоставляемых услуг;

реализация права населения на удовлетворение потребности в дополнительном образовании, организация досуга и отдыха, занятий спортом;

- сохранение и развитие художественного творчества, культуры, спортивного мастерства;

- повышение эффективности использования муниципального имущества;

- формирование дополнительных финансовых ресурсов для развития материально-технической базы учреждения.

Основные задачи учреждений культуры по оказанию платных услуг:

- создание условий экономически обоснованного ценообразования учреждений на принцип многоканального финансирования с учетом объемов оказываемых услуг, затрат на оказание условий;

- обеспечение финансовой стабильности работы учреждений;

- повышение эффективности работы учреждений;

- обеспечение условий для окупаемости затрат учреждений на оказание услуг;

- повышение доли средств, полученных за счет внебюджетных источников, в структуре доходов учреждения;

- обеспечение возможности финансового планирования на оказание услуг;

- создание условий для окупаемости затрат учреждения.

Виды, формы предпринимательской деятельности определяются уставом организации.

Учредитель имеет право в установленном законодательством РФ порядке приостановить предпринимательскую деятельность организации культуры, если она идет в ущерб основной. Таким образом, в свете существующей экономической ситуации и в соответствии с законодательством РФ учреждения культуры могут осуществлять приносящую доход деятельность. С целью получения дополнительного дохода необходимо оформить должным образом все надлежащие документы и произвести грамотный расчет стоимости платных услуг, учитывая их себестоимость и планируемую прибыль.

В своих действиях учреждения должны опираться на Основы законодательства о культуре Российской Федерации, законы РФ и законы субъектов РФ и соблюдать основной принцип - предпринимательская деятельность должна служить достижению целей, ради которых создана организация, и соответствовать этим целям.

1.3 Технологические и организационно-экономические возможности регулирования потенциала транспортных услуг

Основной особенностью рыночных отношений на автомобильном транспорте является превышение предложения перевозочных услуг над

платежеспособным спросом в условиях свободного ценообразования и, как следствие, интенсивная конкуренция автотранспортных предприятий с целью получения высоких финансовых результатов за предоставленные транспортные услуги [5].

К транспортному рынку конкуренцию можно определить как состязательность автотранспортных предприятий, транспортно-экспедиционных предприятий, других предприятий и организаций, осуществляющих перевозки грузов, когда их самостоятельные действия эффективно ограничивают возможности каждого из них воздействовать на общие условия предоставления услуг на данном рынке и стимулируют предложение тех услуг, которые требуются потребителю.

Основная деятельность учреждения оказание услуг в сфере перевозке пассажиров.

Для того чтобы увеличить потенциал транспортных услуг, а именно повысить количество клиентов, доходы и так сказать укрепиться на рынке транспортных услуг, существует несколько путей.

Транспортные компании стремятся повысить уровень обслуживания, и снизить тарифы, завоевывая тем самым новых клиентов.

Постоянно разрабатываются системы скидок и льгот на предоставление тех или иных услуг.

Еще один путь закрепиться на рынке транспортных услуг - это расширение списка предоставляемых дополнительных услуг.

Многие компании в последнее время кроме грузовых перевозок, переездов и погрузо-разгрузочных работ предлагают различные дополнительные, сопутствующие услуги.

Принятие управленческих решений осложнено также постоянно изменяющейся внешней средой.

Процесс изменения – повышения эффективности – неизменно связан с проблемами, заданными внутренними и внешними факторами.

Основными критериями эффективности управления считается: действенность, качество, своевременность, экономичность, безопасность, производительность, прибыльность.

Направления повышения потенциала транспортных услуг представлены в таблице 1.2.

Таблица 1.2 – Направления повышения потенциала транспортных услуг

Компоненты потенциала	Направления повышения потенциала
Инновационный потенциал	-модернизация производства -рентабельность затрат -технологические инновации, доля затрат на НИОКР
Творческий потенциал	-комфортная для работы обстановка в компании -создание творческих групп -расширение свободы
Маркетинговый потенциал	-внедрение новых технологий -исследования тенденций и нужд потребителя -разработка нового маркетингового мышления -ценовая политика
Ресурсный потенциал	-оптимизация расходов -выявление резервов -повышение эффективности производства -точность анализа

Из таблицы 1.2. можно выделить положительные и отрицательные эффекты потенциала транспортных услуг. Основными положительными эффектами, на предприятии и ориентированности на внутренние возможности связаны со снижением издержек, повышением технологического уровня, а так же с повышением потенциала предприятия. Существуют и отрицательные эффекты, чаще всего они связаны со снижением эффективности управления и гибкости.

В связи с этим требуется определить предел увеличения числа бизнес-процессов.

К внутренним факторам, определяющим уровень риска относятся:

- непредвиденные изменения в процессе производства;

- разработка, внедрение новых технологий;
- отсутствие мотивации;
- финансовые проблемы внутри организации;
- уровень эффективности предпринимательской деятельности.

Причиной существования внешних эффектов является то обстоятельство, что все люди живут в одном мире и используют одни и те же ресурсы. Каждый человек может преследовать свои цели, при этом его действия могут иметь побочный результат (не входящий в его цели), который оказывает воздействие на состояние других лиц.

На языке экономической теории это означает, что потребление или производство какого-то блага может оказывать побочное воздействие на потребление или производство другого блага. Такие воздействия и называются внешними эффектами. Заметим, что под внешними эффектами мы подразумеваем непосредственное (физическое) воздействие одного процесса на другой.

Отрицательные внешние эффекты. Воздействие может быть отрицательным, если оно выражается в снижении полезности какого-либо потребителя или выпуска какой-либо фирмы. В этом случае говорят об отрицательном внешнем эффекте, а уменьшение полезности или выпуска считают внешними затратами данного вида деятельности.

Наиболее очевидным примером отрицательных эффектов является загрязнение окружающей среды. Если химический завод сбрасывает свои отходы в реку, это приводит к росту заболеваемости людей из-за ухудшения качества воды. Если же потребители хотят очистить воду, это требует расходов. И в том и другом случае происходят увеличение денежных затрат потребителей и уменьшение их уровня полезности.

Положительные внешние эффекты. Воздействие может быть положительным, если оно выражается в увеличении полезности стороннего потребителя или выпуска фирмы. В этом случае говорят

о положительном внешнем эффекте, а прирост полезности или выпуска считают внешними выгодами данного вида деятельности.

Используя такие критерии, как внешние и внутренние возможности предприятия, определим позицию компании по развитию конкурентного потенциала. Стратегии развития потенциала предприятия представлены на рисунке 1.8 [3].

Рисунок 1.8 – Стратегии развития потенциала предприятия

Из рисунка 1.8 видно, что обладая широкими внутренними возможностями, которые непосредственно влияют на конкурентный потенциал, компания в условиях благоприятной внешней среды будет занимать сильную рыночную позицию. В случае если внешние возможности ограничены, фирме следует укреплять свою конкурентную позицию за счет развития соответствующих потенциалов и использования внутренних ресурсов. В данном случае стратегия развития конкурентного потенциала будет заключаться в использовании внутренних ресурсов.

Обобщая вышесказанное, можно заключить, что на развитие конкурентного потенциала влияют многие факторы, которые можно выделить в две группы: внешние факторы, которые определяются развитием рыночного

потенциала, и внутренние факторы, которые связаны с маркетинговым, ресурсным, инновационным и кадровым потенциалами. Эффективность общественного производства пассажирских перевозок, прежде всего, определяется эффективностью использования подвижного состава, от которого зависит производительность, себестоимость перевозок, размер прибыли и уровень рентабельности автотранспортной организации.

Оценка эффективности хозяйственных мероприятий определяется через коэффициент эффективности функционирования системы пассажирского транспорта, который определяется как отношение затрат, связанных с удовлетворением нормативной потребности населения в перевозках к фактическим затратам. Критерии эффективности функционирования пассажирского транспорта могут быть разделены на критерии эффективности работы транспорта и критерии эффективности управления им.

Критерии эффективности функционирования пассажирского транспорта представлены на рисунке 1.9.

Рисунок 1.9 - Критерии эффективности функционирования пассажирского транспорта.

Из рисунка 1.9 видно, что используемые во взаимосвязи критерии эффективности работы и критерии эффективности управления способны достаточно емко характеризовать систему городского пассажирского транспорта как субъект и объект муниципального управления.

Критерием эффективности организации транспортного обслуживания населения по автобусным маршрутам регулярных перевозок может быть социально-экономический эффект, выраженный в достижении заданного уровня качества перевозок при оптимальном соотношении доходности всех предприятий автотранспорта.

Целю дипломной работы, является повышение эффективности работы парка. Для получения цели необходимо:

- повысить эффективность использования муниципального имущества;
- повысить эффективность работы учреждений;
- распланировать формирование дополнительных финансовых ресурсов для развития материально-технической базы учреждения;
- повысить долю средств, полученных за счет внебюджетных источников, в структуре доходов учреждения;
- обеспечить возможность финансового планирования на оказание услуг.

2 Оценка деятельности предприятия КГБУ по ОЖКГУ

2.1 Характеристика деятельности предприятия КГБУ по ОЖКГУ

Краевое государственное бюджетное учреждение по обеспечению жизнедеятельности краевых государственных учреждений, сокращенное название – КГБУ по ОЖКГУ, создано на основании распоряжения Совета администрации Красноярского края от 22.02.2006 № 100-р, для оказания услуг в целях обеспечения краевых государственных учреждений реализующих, предусмотренные законодательством Российской Федерации, полномочия в сфере образования, ОГРН 1062466099431.

Юридический адрес: 660049, Россия, Красноярский край, г. Красноярск, пр. Мира, 76Б. Фактический адрес: 660049, Россия, Красноярский край, г. Красноярск, пр. Мира, 76Б.

Основные направления деятельности КГБУ по ОЖКГУ представлены на рисунке 2.1.

Рисунок 2.1 – Основные направления деятельности КГБУ по ОЖКГУ.

Из рисунка 2.1. можно сделать вывод, что на предприятии происходит осуществление транспортной логистики (мониторинг перевозок учащихся, осуществление транспортного обслуживания министерства образования и науки Красноярского края и краевых учреждений образования). А так же проверка подготовки и проведения ремонтных работ, проверка и составление документации для проведения ремонтных работ, осуществление технического надзора за ремонтными работами в краевых учреждениях. Осуществление закупочной и складской логистики (хранение и отпуск товарно-материальных ценностей для нужд министерства образования и науки Красноярского края и краевых учреждений образования).

Основные направления деятельности предприятия оговорены в Уставе.

Устав предприятия - это утвержденный в установленном порядке юридический документ, включающий свод положений и правил, касающихся правового статуса, организационной формы, структуры и устройства организации, видов деятельности, порядка отношений с юридическими и физическими лицами и государственными органами, а также определяющих права и обязанности, как участников организации, так и самого юридического лица. В уставе обязательно отражаются основания учреждения организации, ее цели и задачи, описывается организационная структура как самой организации (наличие или отсутствие обособленных подразделений), так и органов ее управления, оговариваются форма собственности, порядок осуществления производственно-хозяйственной деятельности, а также правила реорганизации и ликвидации.

Основными целями деятельности КГБУ по ОЖКГУ являются:

- развитие и укрепление материально-технической базы краевых государственных учреждений образования, подведомственных министерству образования и науки Красноярского края, и муниципальных образовательных учреждений Красноярского края посредством оснащения мебелью для учебных целей, современными техническими средствами обучения, в том

числе компьютерной техникой, учебно-наглядными пособиями, учебниками, учебными пособиями, канцелярскими товарами, приобретенными по краевым и федеральным целевым программам в области образования;

- мониторинг технического состояния зданий и сооружений, на праве опративного управления за краевыми государственными образовательными учреждениями закрепленных на праве оперативного управления, находящимися в ведении министерства образования и науки Красноярского края, подготовка первичных документов обследования зданий и сооружений для последующего проведения текущего и капитального ремонта зданий и сооружений краевых государственных образовательных учреждений, подведомственных министерству образования и науки Красноярского края;

- осуществление функции заказчика и застройщика по строительству, реконструкции и капитальному ремонту зданий и сооружений краевых государственных учреждений образования, подведомственных министерству образования и науки Красноярского края;

- мониторинг перевозок учащихся и воспитанников муниципальных образовательных учреждений и краевых государственных учреждений образования Красноярского края;

- диспетчерские услуги по безопасности перевозок воспитанников и учащихся муниципальных образовательных учреждений и краевых государственных учреждений образования Красноярского края.

- установление объема средств, которые необходимы для строительства объектов недвижимости по отрасли «Образование», а также реконструкции, текущего и капитального ремонта зданий и сооружений, закрепленных на праве оперативного управления за муниципальными образовательными учреждениями и краевыми государственными образовательными учреждениями, подведомственными министерству образования и науки Красноярского края, для включения в краевую адресную инвестиционную программу на соответствующий финансовый год;

- содействие краевым государственным образовательным учреждениям, находящимся в ведении министерства образования и науки Красноярского края, в осуществлении реконструкции, проведении капитального и текущего ремонта зданий и сооружений, закрепленных за ними на праве оперативного управления (установление соответствия объема, стоимости и качества выполняемых работ проектно-сметной документации).

Основные виды деятельности КГБУ по ОЖКГУ, представлены в таблице 2.1.

Таблица 2.1 – Основные виды деятельности КГБУ по ОЖКГУ

Наименование вида деятельности	Описание вида деятельности
Основной	Осуществление транспортного обслуживания
Косвенный	Обеспечение получения, хранения и отпуска товарно-материальных ценностей, приобретаемых и находящихся на балансе и за балансовых счетах министерства образования и науки Красноярского края
	Осуществление получения, хранения и отпуска товарно-материальных ценностей по централизованным закупкам и поставкам для государственных учреждений образования Красноярского края
	Обеспечение сохранности товарно-материальных ценностей в период их нахождения на складских помещениях, закрепленных за министерством образования и науки Красноярского края на праве оперативного управления

Из таблицы 2.1 видно, что рассматриваемое учреждение занимается комплексным обеспечением государственных образовательных учреждений. Без данного учреждения сложно было бы представить полноценность работы школ.

Имущество Учреждения находится в государственной собственности Красноярского края, отражается на самостоятельном балансе Учреждения и закреплено за ним на праве оперативного управления в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации. В отношении этого

имущества Учреждение осуществляет в пределах, установленных законом, в соответствии с целями своей деятельности и назначением имущества права владения, пользования и распоряжения им.

Земельный участок, необходимый для выполнения Учреждением своих уставных задач, предоставляется ему на праве постоянного (бессрочного) пользования.

Учреждение без согласия собственника не вправе распоряжаться особо ценным движимым имуществом, закрепленным за ним собственником или приобретенным Учреждением за счет средств, выделенных ему собственником на приобретение такого имущества, а также недвижимым имуществом.

Остальным находящимся на праве оперативного управления имуществом Учреждение вправе распоряжаться самостоятельно, если иное не предусмотрено действующим законодательством.

Штатное расписание и динамика численности КГБУ по ОЖКГУ за период 2013-2015 гг. представлены в таблице 2.2.

Таблица 2.2 – Штатное расписание и динамика численности КГБУ по ОЖКГУ за период 2013-2015 гг.

чел.

Категории работающего персонала	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Изменение численности	
				2014 г. к 2013 г.	2015 г. к 2014 г.
Руководители	1	1	1	-	-
Специалисты и Служащие	8	8	6	-	-2
Ремонтные рабочие	9	8	7	-1	-1
Водители	18	20	17	+2	-3
Контролеры технического состояния	5	3	3	-2	-
Прочие	18	19	23	+1	+4
Всего по предприятию	59	59	57	-	-3

Изменение численности работников предприятия за 2013-2015 гг. представлены на рисунке 2.2.

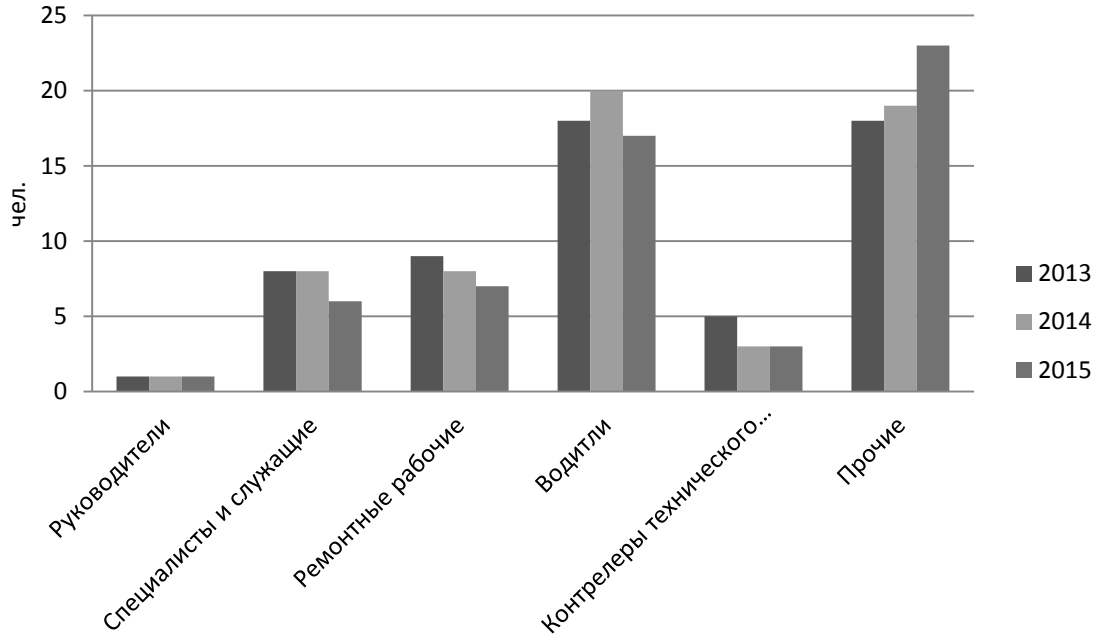

Рисунок 2.2 – Изменение численности работников предприятия за 2013-2015 гг.

Основываясь на данных таблицы 2.2 и рисунка 2.2, можно сделать определенные выводы, что списочная численность работающих за 2015 г. составляет 57 человек. В списочную численность включаются все работники, состоящие в трудовых отношениях с работодателем. Проще говоря, те, с которыми заключен трудовой договор (как срочный, так и бессрочный) и которые выполняли постоянную, временную или сезонную работу один день и более.

Финансовое обеспечение выполнения государственного задания Учреждением осуществляется в виде субсидий из краевого бюджета.

Указанное соглашение определяет права, обязанности и ответственность сторон, в том числе, объем и периодичность перечисления субсидии в течение финансового года.

Уменьшение объема субсидии, предоставленной на выполнение государственного задания, в течение срока его выполнения осуществляется только при соответствующем изменении государственного задания.

Источники формирования имущества и финансовых ресурсов представлены на рисунке 2.3.

Рисунок 2.3 – Источники формирования имущества и финансовых ресурсов

Из рисунка 2.3 видно, что финансовое обеспечение выполнения Учреждением государственного задания осуществляется с учетом расходов на содержание недвижимого имущества и особо ценного движимого имущества, закрепленных за Учреждением учредителем или приобретенных Учреждением за счет средств, выделенных ему учредителем на приобретение такого имущества, расходов на уплату налогов, в качестве объекта налогообложения по которым признается соответствующее имущество, в том числе земельные участки [6].

В случае сдачи в аренду с согласия учредителя недвижимого имущества и особо ценного движимого имущества, закрепленного за Учреждением

учредителем или приобретенного Учреждением за счет средств, выделенных ему учредителем на приобретение такого имущества, финансовое обеспечение содержания такого имущества учредителем не осуществляется.

Учреждение без согласия собственника (Учредителя) не вправе распоряжаться особо ценным движимым имуществом, закрепленным за ним собственником или приобретенным Учреждением за счет средств, выделенных ему собственником (Учредителя) на приобретение такого имущества, а также недвижимым имуществом.

Остальным имуществом, находящимся у него на праве оперативного управления, Учреждение вправе распоряжаться самостоятельно, если иное не установлено законом.

Организационная структура представлена на рисунке 2.4.

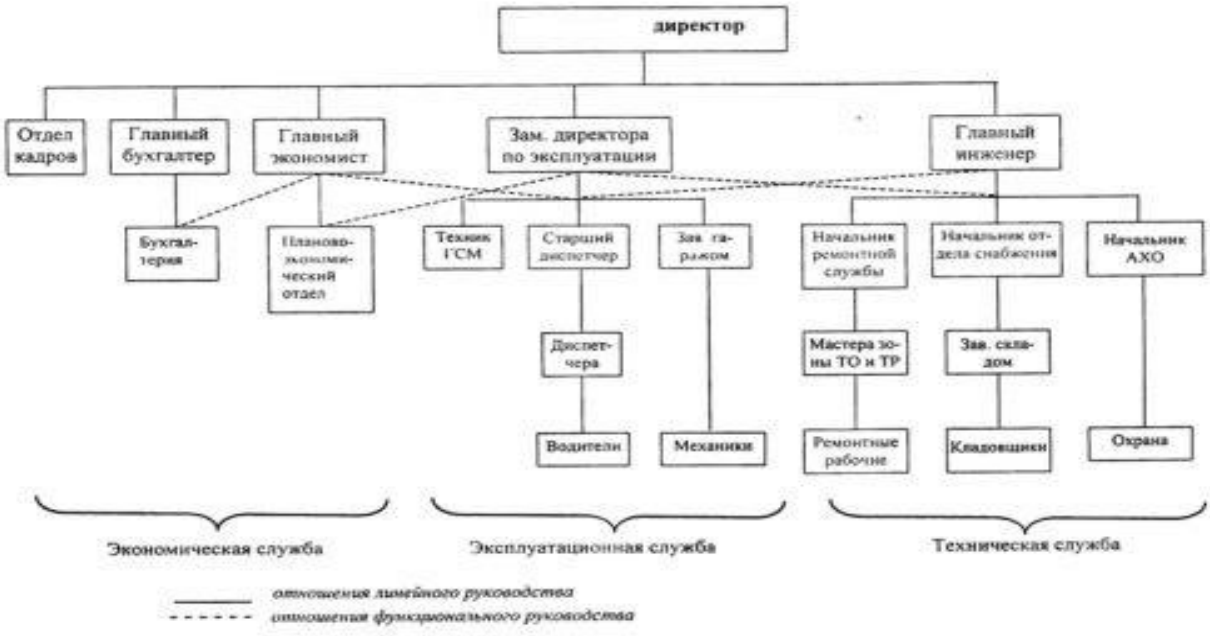

Рисунок 2.4 – Организационная структура

Из рисунка 2.4 следует вывод, что руководителем учреждения (далее - руководитель) является директор, который назначается и освобождается от должности Учредителем в соответствии с действующим законодательством из числа лиц, имеющих высшее профессиональное образование.

Для нормальной работы АТП следует, чтобы все его службы работали в правильном графике и в соответствии с нуждаемостью, должны быть эластичными, а также вовремя и в полном объеме выполнили свои основные цели. Ведущая профессия для такого рода предприятия – водитель.

Важнейшая задача для АТП, это правильная организация труда водителей, ведь именно от их работы зависит объем перевозки выполнение плана, а следовательно и удовлетворение нужд заказчиков, и в целом эффективности работы всего предприятия.

Структура основного подвижного состава КГБУ по ОЖКГУ предоставлена в таблице 2.3.

Таблица 2.3 – Структура основного подвижного состава КГБУ по ОЖКГУ

Категория ОС	Количество ОС, ед.	Балансовая стоимость, тыс.руб.
Грузовые автомобили	2	403 603,08
Легковые автомобили	15	8 667 048,88
Автобусы	18	18 859 451,00
Итого:	25	27 930 103,96

Из таблицы 2.3 можно сделать вывод, что для осуществления перевозок предприятие имеет в наличии 25 единиц подвижного состава. Парк автомобилей состоит из 18 автобусов, используемых для организации пассажирских перевозок, двух грузовых машин и пятнадцати легковых автомобилей, используемых для собственных нужд предприятия.

Из 18 автобусов, для перевозки детей выделено 9 транспортных средств.

Для выполнения главной задачи предприятия, - обеспечения комфорта и безопасности при высокой регулярности выполняемых рейсов сформирован парк современных автобусов.

Остальные для осуществления перевозок сотрудников министерства образования.

Вместимость транспортных средств КГБУ по ОЖКГУ представлена в таблице 2.4.

Таблица 2.4 –Вместимость транспортных средств КГБУ по ОЖКГУ

Марка автомобиля	Количество, ед.	Год выпуска	Вместимость, чел.
ПАЗ 3205	5	2008	28
FiatDukatoM2 класс В	2	2009 2010	12
Peugeot Boxer	2	2012 2012	20
FordMondeo	5	2008 2008 2010 2010 2009	3
ГАЗ 221717	1	2007	11
ГАЗ 31105	1	2006	3
Автобус Toyotahiace	1	2011	12
Автобус ПАЗ-32053-70	2	2010 2010	22
VoigaSiber	2	2006 2010	3
ГАЗ 3102	2	2006 2008	3

Из таблицы 2.4 видно, что наибольшее количество транспортных средств номинальной вместимостью 28 человек. Из тех ТС, что находятся под контролем предприятия, важнейший критерий – техническое состояние подвижного состава. Именно пребывание автобусов в постоянной технической готовности позволяет обеспечивать их бесперебойный выход на маршруты и снижает шанс срыва рейсов.

2.2 Финансовый анализ деятельности предприятия КГБУ по ОЖКГУ

Эффективное управление процессом пассажирских автоперевозок основано на аналитической деятельности управляющих органов. Анализ

финансовой деятельности предприятий автотранспорта возможен лишь при наличии информации об их деятельности [7]. Анализ представляет собой систему специальных знаний, связанных с исследованием тенденций финансового развития, управленческих решений, оценкой достигнутых результатов, поиском, изменением и обоснованием величины резервов, повышения эффективности производства и разработкой мероприятии по их использованию. Исходными материалами анализа являются годовые отчеты предприятия, которые наиболее полно освещают все стороны их деятельности.

Активы предприятия за 2013 – 2015 гг. представлены в таблице 2.5.

Таблица 2.5 – Активы предприятия за 2013 – 2015 гг.

Показатель	Значение показателя				
	млн. руб.			% к валюте баланса	
	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013	на начало анализируемого периода (31.12.2013)	на конец анализируемого периода (31.12.2015)
1	2	3	4	5	6
Актив					
Внеоборотные активы, в том числе	171 636	138 094	122 526	62,8	63
основные средства	171 635	138 093	109 580	62,8	56,3
финансовые вложения	1	1	1	0	0
прочие вне оборотные активы	0	0	12 945	0	6,65
Оборотные, в том числе	101 475	79 385	71 979	37,1	37
запасы	93 218	77 329	68 415	34,1	35,17
дебиторская задолжность	6 044	1 049	1 459	2,21	0,75
денежные средства и денежные эквиваленты	2 213	1 007	2 105	0,81	1,08

Из данных в таблице 2.5 можно утверждать о том, что:

- в активе баланса большую часть составляют средства и запасы;

- в 2015 г. доля основных средств увеличилась по сравнению с 2013 г.

Пассивы предприятия за 2013 – 2015 гг. представлены в таблице 2.6.

Таблица 2.6 – Пассивы предприятия за 2013 – 2015 гг.

Показатель	Значение показателя				
	млн. руб.			% к валюте баланса	
	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013	на начало анализируемого периода (31.12.2013)	на конец анализируемого периода (31.12.2015)
1	2	3	4	5	6
Пассив					
Капитал и резервы, в том числе	266 978	211 933	182 915	97,7	94
уставный капитал	480	480	480	0,17	0,24
переоценка внеоборотных активов	955	955	955	0,34	0,49
резервный капитал	210 498	181 480	151 078	77	77,8
нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	55 045	29 018	30 402	20,15	15,6
Долгосрочные обязательства, в том числе	1 145	3 311	6 372	0,41	3,27
заемные средства	0	639	2 173	0	1,11
прочие обязательства	1 145	2 672	4 199	0,41	2,15
Краткосрочные обязательства, всего	4 988	2 235	5 218	1,82	2,68
в том числе: заемные средства	4 988	2 235	5 218	1,82	2,68
Валюта баланса	273 111	217 479	194 505	100	100

Из данных в таблице 2.6 можно утверждать о том, что:

- в пассиве баланса большую часть составляет резервный капитал;

- в 2015 г. доля нераспределенной прибыли (непокрытый убыток) увеличилась в сравнении с 2013 г.;

- в 2015 г. оплачены долгосрочные заемные средства;

- в 2015 г. сократилась доля краткосрочных заемных средств в сравнении с 2013 г.

Для эффективного управления процессом пассажирских автоперевозок необходима полная информация об издержках перевозчиков и уровне дохода граждан в границах организации транспортного обслуживания. Это позволит принятие управленческих решений по организации транспортного обслуживания населения основывать на реальной возможности перевозчиков обеспечивать заданный уровень качества перевозок.

Коэффициенты ликвидности рассчитываются на основании отчётности предприятия для определения способности компании погашать текущую задолженность за счет имеющихся текущих активов. Смысл этих показателей состоит в сравнении величины текущих задолженностей предприятия и его оборотных средств, которые должны обеспечить погашение этих задолженностей.

Основные коэффициенты ликвидности: текущие, быстрые и абсолютные.

Показатели платежеспособности КГБУ по ОЖКГУ за 2013-2015 гг. представлены в таблице 2.7.

Таблица 2.7 – Показатели платежеспособности КГБУ по ОЖКГУ за 2013-2015 гг.

Коэффициент	Нормативное значение	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Текущей ликвидности	1,5-2,5	5,96	13,33	18,6
Быстрой ликвидности	0,6-1,0	0,39	0,96	0,73
Абсолютной ликвидности	>0,2	0,19	0,44	0,42

Из таблицы 2.7 видно, что в 2014 г. КГБУ по ОЖКГУ является платежеспособным, потому как коэффициент абсолютной ликвидности превышает нормативное значение (>0,2) , что говорит о том, что предприятие могло полностью покрыть свои краткосрочные обязательства за счет имеющихся денежных средств, чего нельзя сказать о 2013 г. (показатель ниже нормативного).

Отклонение коэффициентов платежеспособности предприятия от нормы за 2013 г. представлены на рисунке 2.5.

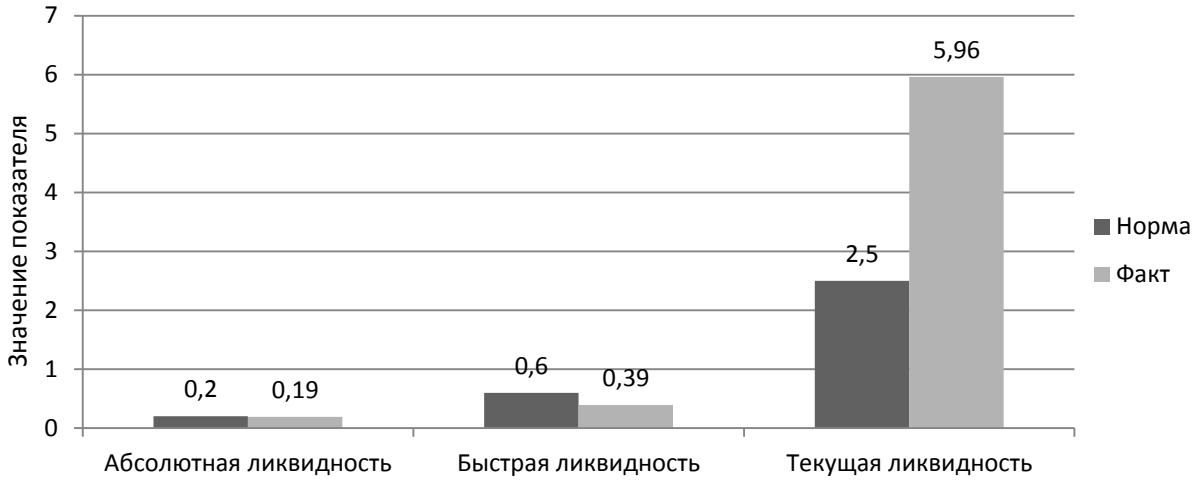

Рисунок 2.5 – Отклонение коэффициентов платежеспособности предприятия от нормы за 2013 г.

Коэффициент быстрой ликвидности показывает, какая часть краткосрочных обязательств компании может быть немедленно погашена за счет средств на различных счетах, в краткосрочных ценных бумагах, а также поступлений по расчетам с дебиторами.

Коэффициент быстрой ликвидности в 2014 г. соответствует нормативному значению. Это означает, что денежные средства и предстоящие поступления от текущей деятельности должны покрывать текущие долги предприятия. Показатель в 2013 г. ниже нормативного, что свидетельствует о несостоятельности предприятия быстро погасить свои текущие обязательства.

Отклонение коэффициентов платежеспособности предприятия от нормы за 2014 г. представлены на рисунке 2.6.

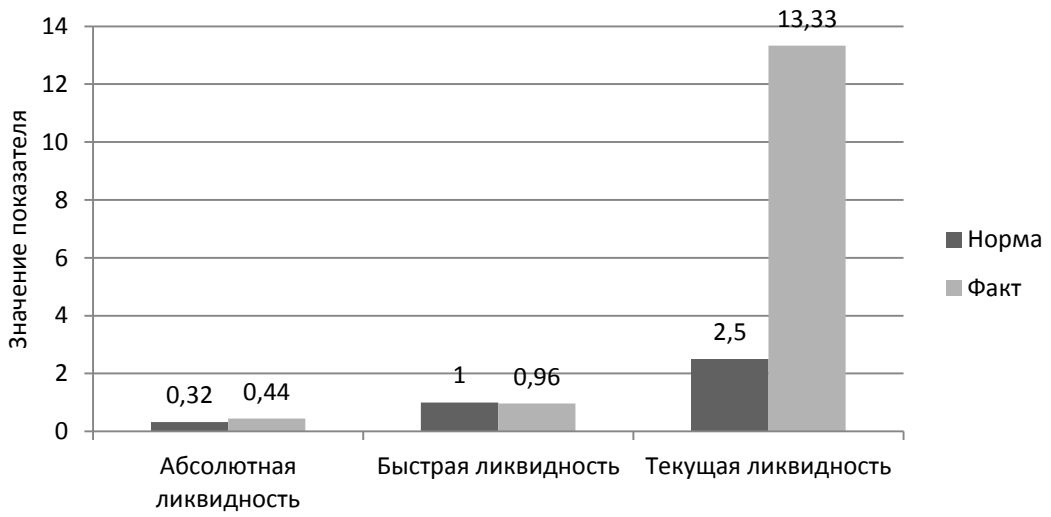

Рисунок 2.6 – Отклонение коэффициентов платежеспособности предприятия от нормы за 2014 г.

Из рисунка 2.6 можно сделать вывод, что на данном предприятии коэффициент текущей ликвидности в 2013-2015 гг. больше нормативного значения, что говорит о нерациональной структуре предприятия. Норматив этого коэффициента – 1,5-2,5.

Коэффициент текущей ликвидности текущая ликвидность показывает высокое превышение текущих активов над краткосрочными обязательствами.

Ликвидность предприятия - это более общее понятие, чем ликвидность баланса. Ликвидность баланса предполагает изыскание платежных средств со стороны, если у него имеется соответствующий имидж в деловом мире и достаточно высокий уровень инвестиционной привлекательности.

Понятия ликвидности и платежеспособности очень близки, но первое более емкое. От степени ликвидности баланса и предприятия зависит платежеспособность. В то же время, ликвидность характеризует как текущее состояние расчетов, так и перспективу. Предприятие может быть платежеспособным на отчетную дату, но при этом иметь неблагоприятные возможности в будущем, и наоборот.

Отклонение коэффициентов платежеспособности предприятия от нормы за 2015 г. представлены на рисунке 2.7.

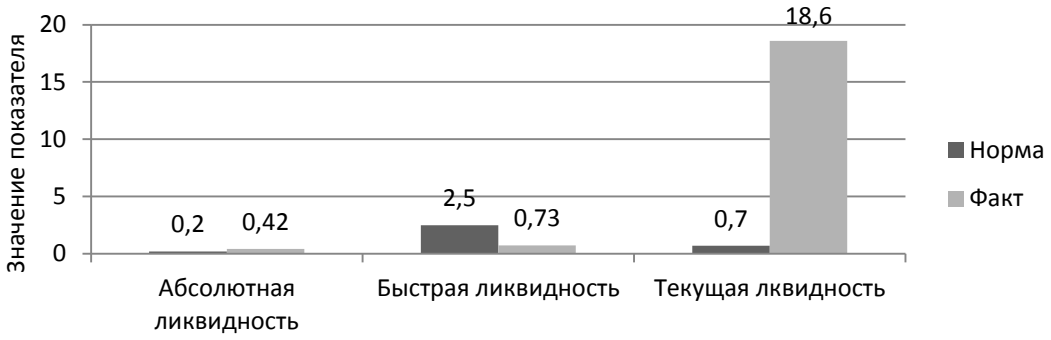

Рисунок 2.7– Отклонение коэффициентов платежеспособности предприятия от нормы за 2015 г.

Из рисунка 2.7 видно, что одной из характеристик стабильного положения КГБУ по ОЖКГУ служит его финансовая устойчивость. Коэффициенты финансовой устойчивости характеризуют независимость по каждому элементу активов предприятия и по имуществу в целом, дают возможность измерить, достаточно ли устойчиво предприятие в финансовом отношении.

Коэффициенты финансовой устойчивости предоставлены в таблице 2.8.

Таблица 2.8 – Коэффициенты финансовой устойчивости

Коэффициент	Нормативное значение	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Коэффициент капитализации	< 1,5	1,42	1,49	1,36
Коэффициент обеспечения собственными источниками финансирования	0,6-0,8	-0,38	-0,36	-0,54
Коэффициент финансовой независимости	≥0,5	0,40	0,42	0,42
Коэффициент финансирования	>1	0,69	0,68	0,73
Коэффициент финансовой устойчивости	0,5-0,7	0,41	0,41	0,43

Как показывают данные таблицы 2.8, коэффициент капитализации свидетельствует о достаточной финансовой устойчивости организации за 2013-2015 гг., так как для этого необходимо, чтобы этот коэффициент был в пределах < 1,5.

На величину этого показателя влияют следующие факторы:

- высокая оборачиваемость;

- стабильный спрос на реализуемую продукцию.

Коэффициент капитализации необходимо рассматривать в увязке с коэффициентом обеспеченности собственными средствами. Он показывает, в какой степени материальные запасы имеют источником покрытия собственные оборотные средства. За 2013-2015 гг. коэффициент обеспечения собственными источниками финансирования <0, это означает, что организация зависит от заемных источников средств при формировании своих оборотных активов.

Значение коэффициента финансовой независимости за 2013-2015 гг. ниже критической точки, что свидетельствует о неблагоприятной финансовой ситуации.

В целом можно сделать вывод, что предприятие имеет неустойчивое финансовое состояние, поэтому существуют высокие риски банкротства, которые могут быть устранены за счет рационализации использования оборотных активов предприятия или ускорения их оборачиваемости. Для этого необходимо добиться, возможно, большего объема работ при данном размере оборотных средств или максимального сокращения суммы оборотных средств при том же или большем объеме выполненных работ.

Для определения участия основных средств в общей выручке предприятия, следует рассчитать коэффициент фондоотдачи.

Фондоотдача (от английского output/capitalratio) - это показатель эффективности использования основных средств, обратный водоёмкости, рассчитывается как годовой выпуск продукции, деленный на стоимость

основных средств, с помощью которых произведена эта продукция, в наиболее обобщенном виде фондоотдача характеризует уровень использования основных фондов (средств).

Показатель фондоотдачи (ФО) характеризует эффективность использования основных средств организации. Фондоотдача показывает, сколько выручки приходится на единицу стоимости основных средств.

Показатель фондоотдачи за 2013-2015 гг. представлен в таблице 4.

Таблица 2.9 – Показатели фондоотдачи за 2013-2015 гг.

Показатель	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Фондоотдача, %	4,09	4,14	3,22

Для более наглядного представления показателей за анализируемый период, необходимо построить график по данным таблицы.

Динамика показателя ФО предприятия за 2013-2015 гг. представлена на рисунке 2.8.

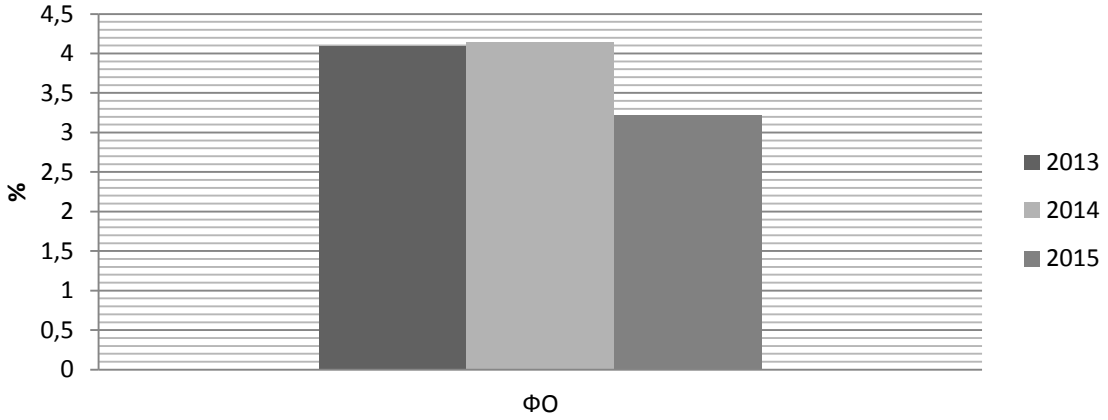

Рисунок 2.8 – Динамика показателя ФО предприятия за 2013-2015 гг.

Как видно из таблицы 2.9 и рисунка 2.8, фондоотдача в 2015г. по сравнению с 2013г. уменьшается на 0,87%. Это говорит о том, что перевозки ведутся менее быстрыми темпами, чем прирост основных фондов, то есть ухудшается использование основных фондов на предприятии. Что характеризуется в уменьшении доли активной части - машин и оборудования, увеличении простоев, наличием излишков непроизводительного или устаревшего оборудования.

Рентабельность – это показатель, который выражается в относительных величинах и показывает доходность предприятия, выраженную в процентах.

Определяется рентабельность соотношением прибыли и выручки от реализации.

Полученный коэффициент показывает способность предприятия контролировать себестоимость реализованной продукции, а именно часть денежных средств, необходимых для оплаты текущих расходов, возникающих в процессе его производственной деятельности.

Показатели рентабельности предприятия за 2013-2015 гг. представлены в таблице 2.10.

Таблица 2.10 – Показатели рентабельности предприятия за 2013-2015 гг.

Показатель	2013	2014	2015
Рентабельность, %	6,80	7,76	-0,04

Для более наглядного представления, необходимо построить график по данным таблицы.

Динамика показателя рентабельности предприятия за 2013-2015 гг. представлена на рисунке 2.9.

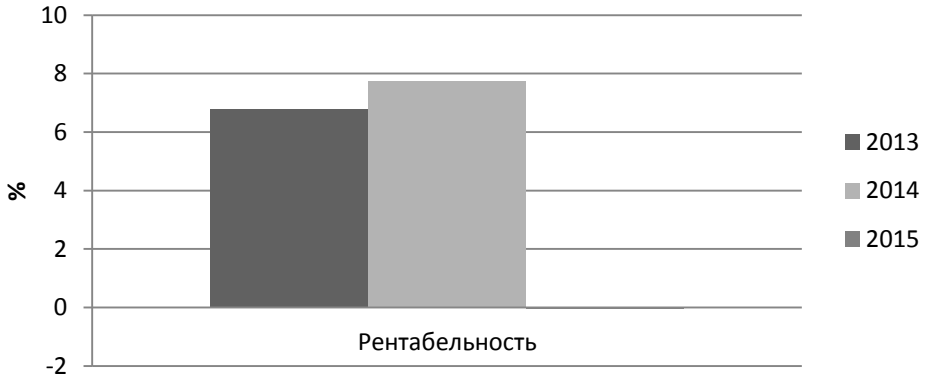

Рисунок 2.9 – Динамика показателя рентабельности предприятия за 2013-2015 гг.

Из таблицы 2.10 и рисунка 2.9 видно, что показатели рентабельности очень нестабильные. В 2015 г. данный показатель имеет отрицательное

значение. Это связано с тем, что в 2015 г. предприятие понесло убытки. Более наглядно динамика изменения показателей рентабельностей предприятия представлено на рисунке 2.9.

Проводя оценку финансового состояния предприятия, необходимо оценить динамику увеличения выручки, динамику роста себестоимости выполненных работ.

Выручка представляет собой денежные потоки, которые получает предприятие за выполненные работы, оказанные услуги. Главное отличие выручки от прибыли в том, что прибыль является разницей выручки и себестоимости. Наибольшую долю составляет выручка от выполнения работ по содержанию автомобильных дорог. Не менее значимым является показатель выручки от выполнения работ по ремонту автомобильных дорог.

Динамика изменения выручки предприятия за 2013-2015 гг. предоставлена на рисунке 2.10.

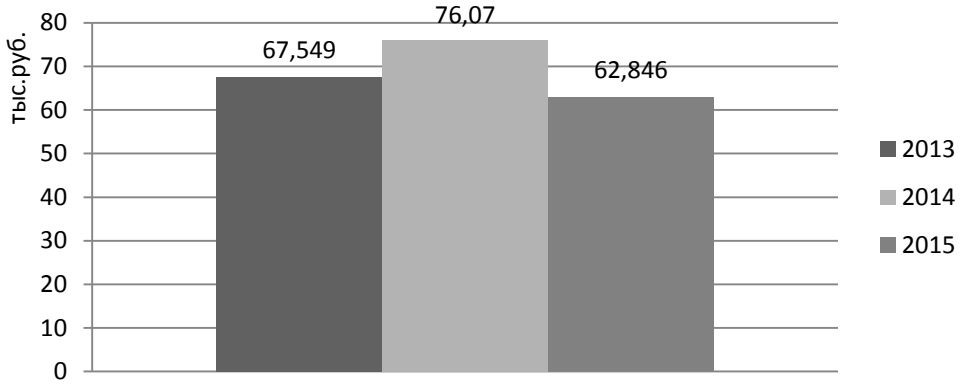

Рисунок 2.10 – Динамика изменения выручки предприятия за 2013-2015 гг.

Из данных на рисунке 2.10, можно сделать вывод об уменьшении выручки от реализации деятельности в анализируемом периоде. Выручка от оказанных услуг, а в 2015 г. по сравнению с 2014 г. данный показатель снизился на 12,23 тыс.руб. Это вызвано ростом цен на ГСМ. Все финансовые показатели на предприятии зависят от величины объема работ. Также как и выручка, от объема зависит и показатель себестоимости. Себестоимость включает в себя затраты предприятия на производство товаров, выполнения

работ или оказания услуг. Как правило, себестоимость на предприятии формируется только из расходов, непосредственно относящихся к производству или реализации товаров, работ, услуг.

Классификация себестоимости по статьям затрат в представлена в таблице 2.11.

Таблица 2.11 – Классификация себестоимости по статьям затрат

тыс.руб.

Показатель	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Материальные затраты	22417	23145	16626
Расходы на оплату труда	25410	26106	21972
Отчисления на социальные нужды	7745	7556	6847
Амортизация	3825	3048	4411
Прочие затраты	7414	6743	10827
Итого:	64254	66598	60683

Из таблицы 2.11, можно сделать выводы: самая значительная статья затрат в 2013-2015 гг. – это «расходы на оплату труда», вторая по величине – «материальные затраты»;

Динамика изменения себестоимости за 2013-2015гг. представлена на рисунке 2.11.

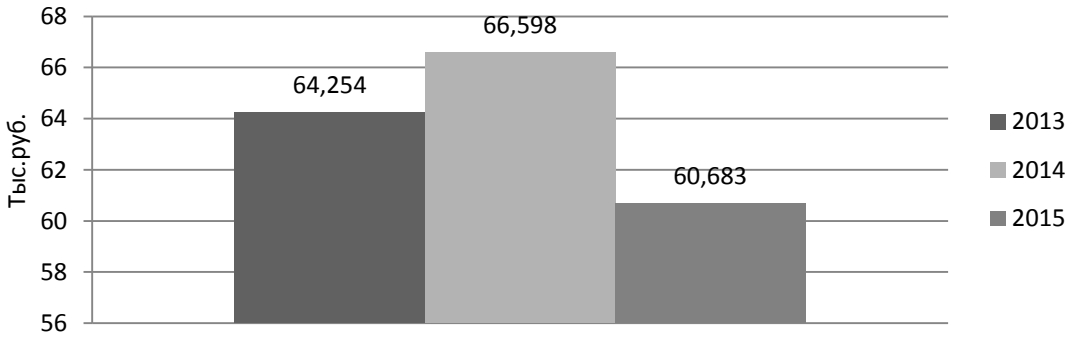

Рисунок 2.11 – Динамика изменения себестоимости за 2013-2015 гг.

Исходя из графика, изображенного на рисунке 2.11, можно сделать вывод о том, что в 2014 г. себестоимость составляет наибольшую величину, по сравнению с 2015 г. Это можно объяснить тем, что в 2014 г. был больший объем работ по сравнению с последующими годами, повышение цен на ГСМ.

Разницей показателей выручки и себестоимости является валовая прибыль. После уплаты соответствующих налогов, остается чистая прибыль. Чистая прибыль используется для увеличения оборотных средств предприятии, формирования фондов и резервов в производство. Чистая прибыль имеет очень различные размеры существенно отличается друг от друга за 2013-2015 гг.

Величина чистой прибыли за 2013-2015 гг. представлена в таблице 7.

Таблица 2.12 – Величина чистой прибыли за 2013-2015 гг.

Показатель	2013 г.	2014г.	2015 г.
Чистая прибыль, тыс.руб.	3101,05	5903,00	-27,00

Динамика изменения чистой прибыли за 2013-2015 гг. изображен на рисунке 2.12.

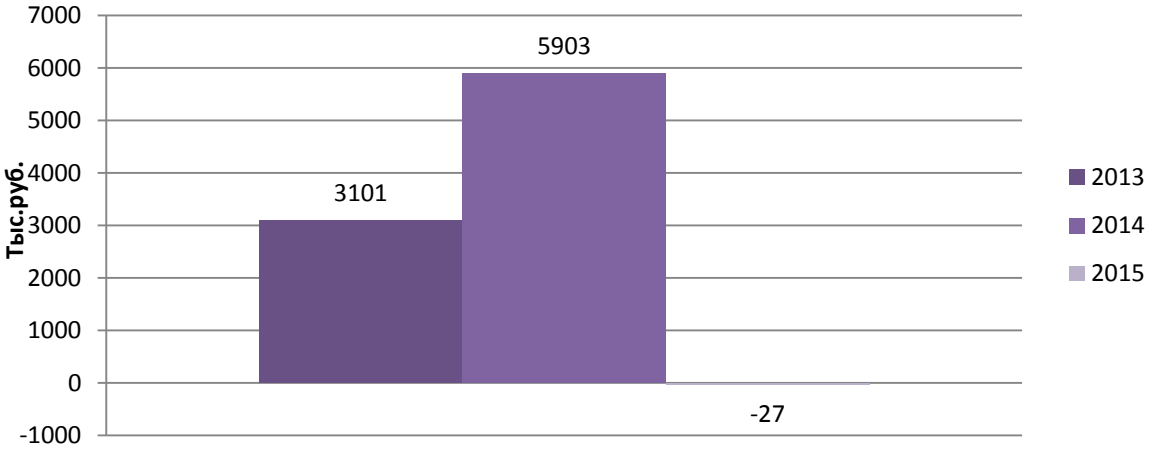

Рисунок 2.12– Динамика изменения чистой прибыли за 2013-2015 гг.

Из диаграммы, изображенной на рисунке 2.12 можно сделать выводы о том, что в 2015 г. понесло убытки.

Подводя итог по оценке финансового состояния, наиболее значимые показатели необходимо занести в сводную таблицу по финансовым показателям.

Свод показателей по оценке финансового состояния предприятия представлен в таблице 2.13.

Таблица 2.13 – Свод показателей по оценке финансового состояния предприятия

Показатели	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Выручка, тыс. руб.	67549	76070	62846,8
Себестоимость, тыс.руб.	64254	66598	60683
Прибыль, тыс.руб.	3101	5903	-27,0
Рентабельность, %	6,80	7,76	-0,04
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,19	0,44	0,42
Коэффициент финансовой независимости	0,40	0,42	0,42
Коэффициент финансовой устойчивости	0,41	0,41	0,43

Исходя из данных в сводной таблице 2.13, можно сделать вывод о том, что 2015 г. был кризисным для данного предприятия. Это может быть обусловлено многими причинами:

- внутренние – увеличение дебиторской задолженности, сокращение объема выполненных работ;

- внешние – повышение цен на ГСМ и запасные части, нестабильная экономическая ситуация в стране, инфляция.

2.3 Оценка технико-эксплуатационных показателей работы подвижного состава

Эффективность работы предприятия во многом зависит от уровня технико-эксплуатационных показателей, характеризующих интенсивность использования подвижного состава. Показатели работы подвижного состава характеризуют техническую готовность автомобиля, выпуск его на линию, использование на перевозках и продолжительность работы. Они необходимы для планирования и анализа работы автотранспортного предприятия, учета работы автомобилей, отчетности и оценки деятельности автотранспортного предприятия.

Анализ технико-эксплуатационных показателей поможет выявить резервы повышения эффективности деятельности транспорта.

Рассматривая варианты реализации проекта, выбирая механизм реализации, необходимо ориентироваться на максимальный экономический эффект [8].

На городских, пригородных маршрутах в 2015 г. занято 9 единицы подвижного состава.

В 2014-2015 гг. структура парка подвижного состава не изменилась.

На городских и пригородных перевозках эксплуатируются автобусы марки ПАЗ 3205, FiatDukatoM2 класс B, Peugeot Boxer 222335.

Количество перевезенных пассажиров КГБУ по ОЖКГУ за рассматриваемый период 2013-2015 гг. представлены в таблице 2.14.

Таблица 2.14 – Количество перевезенных пассажиров КГБУ по ОЖКГУ за рассматриваемый период 2013-2015 гг.

пасс.

Направление	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Город	1475	1241	1201
Пригород	947	844	832
Заказ	104	81	75
Всего	2526	2166	2108

На основании данных таблицы 2.14 следует вывод, что суммарный показатель перевезенных пассажиров понизился на 418 пассажиров, по

сравнению с 2013 г. и на 58 пассажиров, по сравнению с 2014 г.

Количество перевезенных пассажиров КГБУ по ОЖКГУ за 2013-2015 гг. представлены на рисунке 2.13.

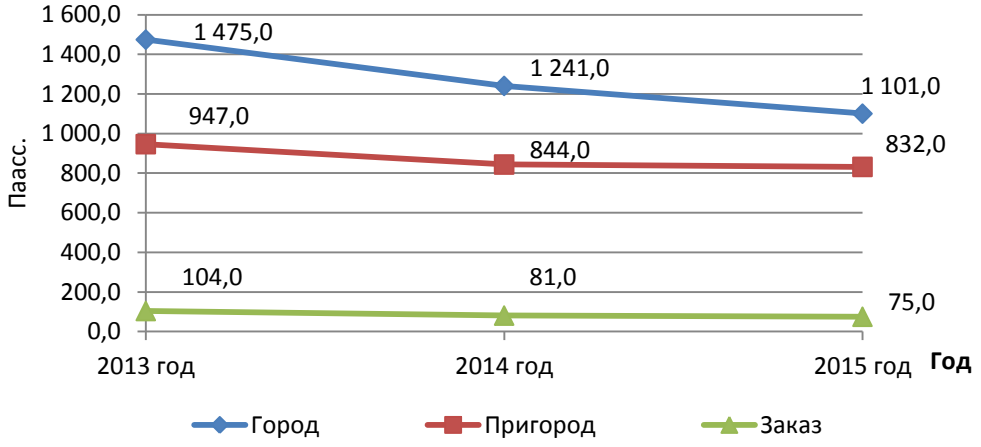

Рисунок 2.13 – Количество перевезенных пассажиров КГБУ по ОЖКГУ за 2013-2015 гг.

Основываясь на данных рисунка 2.13, можно сделать определенные выводы. На городских и пригородных маршрутах, наблюдается спад количества перевезенных пассажиров.

Суммарное число перевезенных пассажиров по маршруту, за определенный период времени составляет объем перевезенных пассажиров.

Объем перевозок измеряется в пассажирах. Произведение объема перевозок на расстояние поездки пассажиров называют пассажирооборотом (пасс-км).

Пассажирооборот КГБУ по ОЖКГУ за 2013-2015 гг. представлен в таблице 2.15.

Таблица 2.15 – Пассажирооборот КГБУ по ОЖКГУ за 2013-2015 гг.

Пасс.-км.

Показатель	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Город	15085	18573	19154
Пригород	25401	25429	25194
Заказ	11255	11012	7050
Всего	51741	55014	51398

Пассажирооборот КГБУ по ОЖКГУ за 2013-2015 гг. представлен на рисунке 2.14.

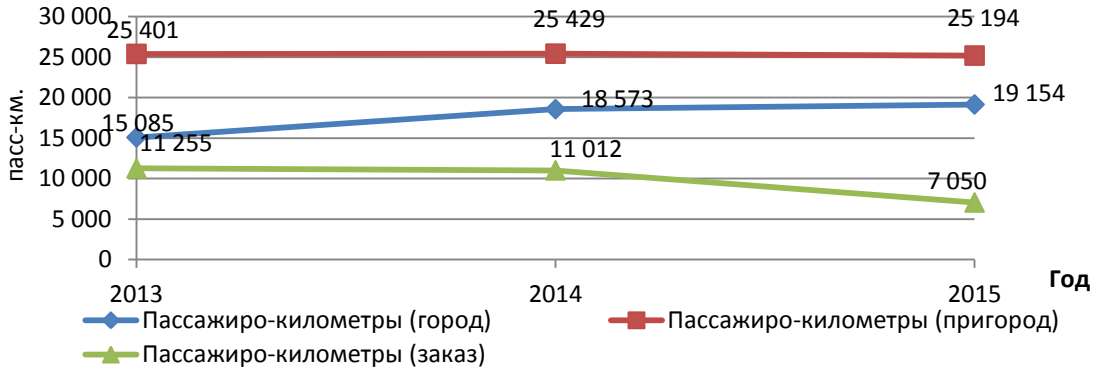

Рисунок 2.14 – Пассажирооборот КГБУ по ОЖКГУ за 2013-2015 гг.

Основываясь на данных таблицы 2.15 и рисунка 2.14, можно сделать определенные выводы. Так, пассажирооборот на городских и пригородных маршрутах за 2014 г. увеличился по сравнению с предыдущим периодам.

По сравнению с 2014 г. в 2015 г. существенных изменений не произошло, но наблюдается некоторый спад перевозок. Суммарный показатель пассажирооборота на все маршруты понизился на 343 пасс-км по сравнению с 2013 г. и на 3616 пасс-км (-8,4%) по сравнению с 2014 г.

Пассажирооборот КГБУ по ОЖКГУ за 2015 г. по видам перевозок представлен на рисунке 2.15.

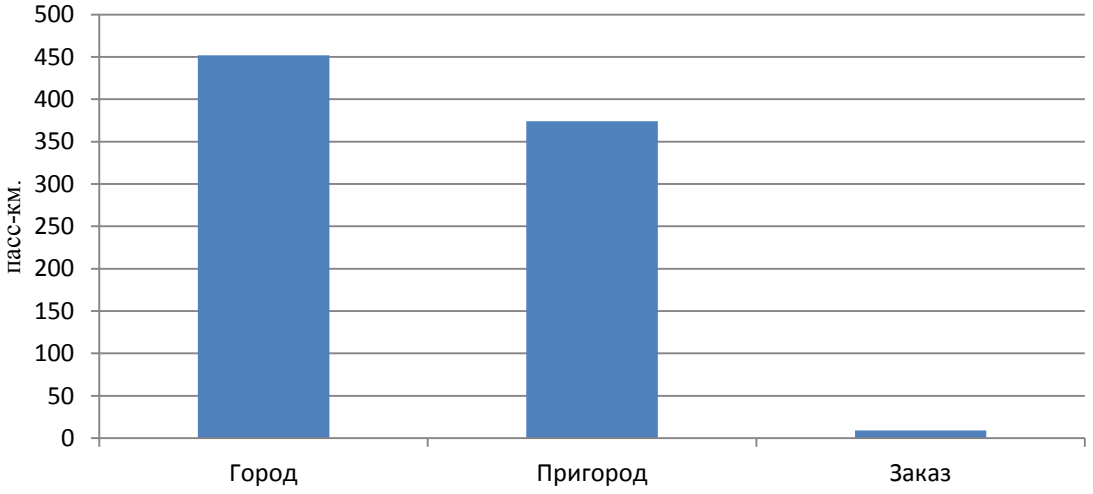

Рисунок 2.15 – Пассажирооборот КГБУ по ОЖКГУ за 2015 год по видам перевозок

На основании представленных, на рисунке 2.15 данных можно сделать вывод, что наибольший поток пассажиров наблюдается на маршрутах городского сообщения, наименьший – на заказных маршрутах

Затраты КГБУ по ОЖКГУ за 2013-2015 гг. представлены в таблице 2.16.

Таблица 2.16 – Затраты КГБУ по ОЖКГУ за 2013-2015 гг.

тыс. руб.

Затраты	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Город	20 010	21 870	24 540
Пригород	37 450	39 700	44 360
Заказ	4 624	4 928	3 729
Всего	62 084	66 498	72629

Затраты КГБУ по ОЖКГУ за 2013-2015 гг. изображены на рисунке 2.15.

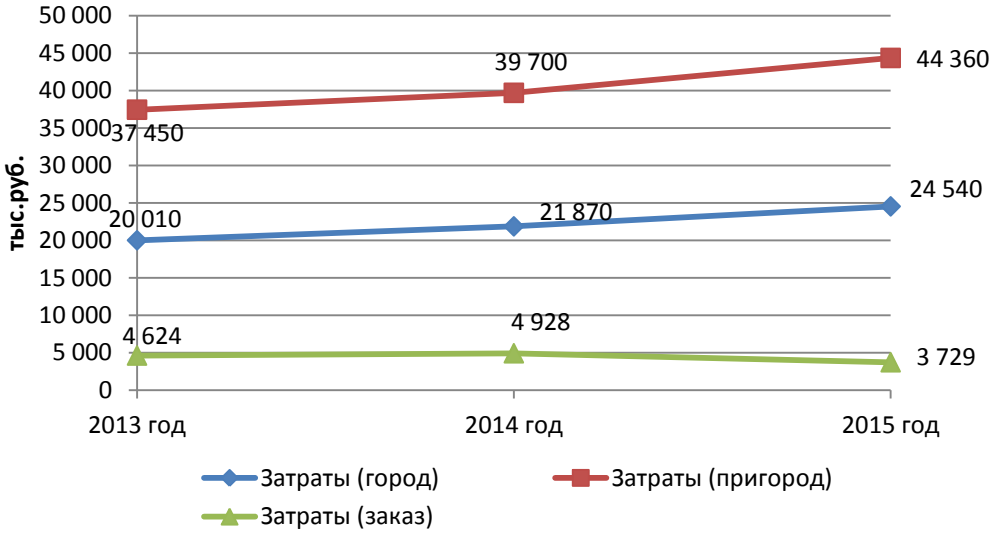

Рисунок 2.15 – Затраты КГБУ по ОЖКГУ за 2013-2015 гг.

Основываясь на данных таблицы 2.16 и рисунка 2.15, следует вывод, что затраты по городским маршрутам увеличился на 4530 тыс. руб. по сравнению с 2013 г. и на 2670 тыс. руб. по сравнению с предыдущим годом.

Затраты по пригородным, маршрутам увеличился на 6910 тыс. руб. по сравнению с 2013 г. и на 4660 тыс. руб. по сравнению с 2014 г.

Суммарные затраты на все маршруты повысились на 10545 руб. по сравнению с 2013 г. и на 6131 тыс. руб. по сравнению с 2014 г. Данные изменения вызваны ростом стоимости ГСМ.

Затраты на одного перевезенного пассажира КГБУ по ОЖКГУ за 2013-2015 гг. представлены на рисунке 2.16.

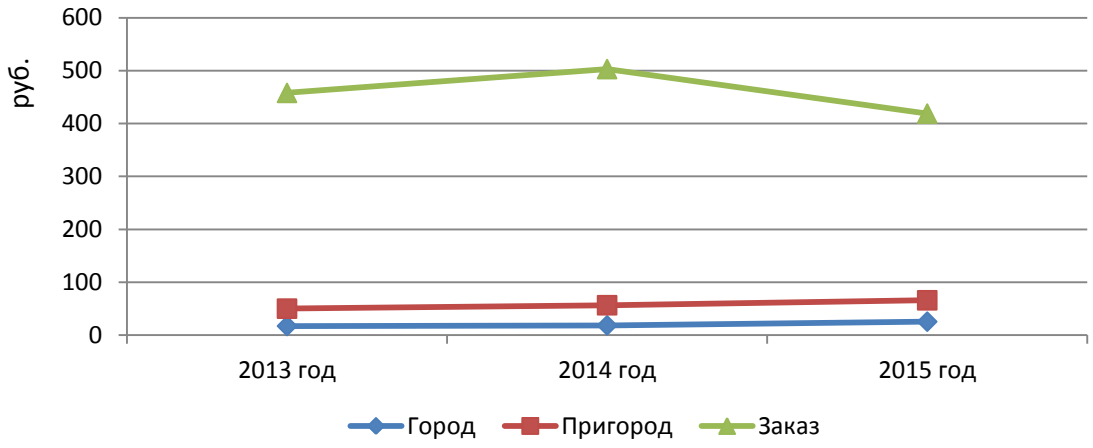

Рисунок 2.16 –Затраты на одного перевезенного пассажира КГБУ по ОЖКГУ за 2013-2015 гг.

Основываясь на данных рисунка 2.16 можно сделать вывод о том, что доходы на одного пассажира за рассматриваемый период времени возрастает на каждом из маршрутов, что продиктовано в первую очередь тем, что с каждым годом возрастает стоимость тарифов на оказание услуг по перевозке.

Далее перейдем к оценке показателей, характеризующих хозяйственную деятельность КГБУ по ОЖКГУ.

Технико-эксплуатационные показатели характеризуют техническую готовность подвижного состава, выпуск его на линию и использование на перевозках, продолжительность его работы. Они необходимы для планирования и анализа работы автотранспортного предприятия, учета работы подвижного состава, отчетности и оценки деятельности предприятия.

Оценка эксплуатационной работы предприятий, его хозяйственной деятельности основывается на глубоком и всестороннем анализе выполнения плановых заданий, возможностей и темпов развития, использования внутренних резервов производства.

Технико-эксплуатационные показатели отражают все стороны производственной, эксплуатационной и хозяйственной деятельности предприятия [24].Условно эти показатели можно разделить на две группы.

- показатели, которые характеризуют степень использования подвижного состава (коэффициенты технической готовности, использования автотранспорта, грузоподъемности, пробега; средние расстояния ездки; средние расстояния перевозки; время простоя под погрузкой и разгрузкой; технические и эксплуатационные скорости);

- показатели, которые характеризуют результаты работы подвижного состава (количество поездок, общее расстояние перевозки, объем перевозок, транспортная работа).

Технико-эксплуатационные показатели работы автобусов КГБУ по ОЖКГУ за 2013-2015 гг. предоставлены в таблице 2.16.

Таблица 2.16– Технико-эксплуатационные показатели работы автобусов КГБУ по ОЖКГУ за 2013-2015 гг.

Показатели	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Абсолютный прирост		Темп прироста, %	
				2014 г.	2015 г.	2014 г.	2015 г.
Количество дней в периоде, дн.	365	365	365	0	0	0	0
Среднесписочное количество машин, ед.	34	34	33	0	-1	0	0
Автомобиле – дни в хозяйстве, а/дни	11287	11280	11285	-7	5	-0,06	0,04
Автомобиле - дни в ремонте, а/дни	1674	1478	1541	-196	63	22,65	5,87
Автомобиле дни в работе, а/дни	8437	8256	8128	-181	-128	-2,15	-1,55
Коэффициент технической готовности	0,96	0,94	0,93	-0,02	-0,01	-4,65	-1,53
Коэффициент выпуска на линию	0,75	0,64	0,52	-0,11	-0,12	-2,08	-1,59
Коэффициент использования пробега	0,9	0,91	0,91	0,01	0	1,11	0,00

Окончание таблицы 2.16

Показатели	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Абсолютный прирост		Темп прироста, %	
				2014 г.	2015 г.	2014 г.	2015 г.
Часы в линии, час	67,23	64,68	59,05	-2,55	-5,63	-3,79	-8,70
Режим работы в линии,час	10	10,4	9,8	0,4	-0,6	4,00	-5,77
Общий пробег, км	2752,4	2650,62	2545,14	-101,78	-105,48	-3,70	-3,98
Пробег с пассажирами, км	2618,7	2424,4	2373,74	-194,3	-50,66	-7,42	-2,09
Среднесуточный пробег на 1 ТС, км	210,4	213,6	205,1	3,2	-8,5	1,52	-3,98
Количество перевезенных пассажиров, пасс.	2526	2166	2108	-58,9	-113	-5,04	-10,18

Из данных в таблице 2.16 проведем анализ показателей работы подвижного состава за 2013-2015гг.

Изменение автомобиле-дней работы подвижного состава за 2013-2015гг. представлено на рисунке 2.17.

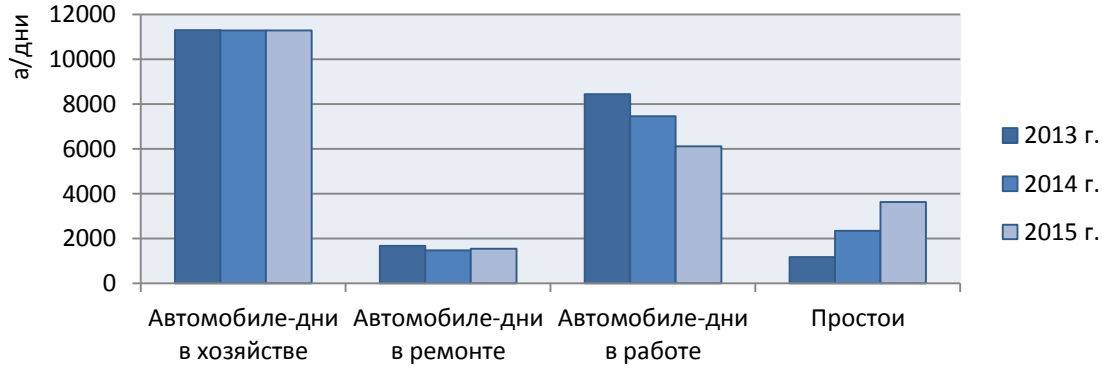

Рисунок 2.17 - Изменение автомобиле-дней работы подвижного состава за 2013-2015 гг.

Из рисунка 2.17 видно что, автомобиле–дни в ремонте находятся на прежнем уровне. Это связанно с хорошим техническим состоянием парка.

Автомобиле–дни в работе, имеют тенденцию к снижению, к 2014 г. темп прироста данного коэффициента составил 2,15%, а к 2015 г. 1,55%. Это связанно с уменьшением заявок на перевозки.

Изменение коэффициентов использования парка подвижного состава КГБУ по ОЖКГУ за 2013-2015 гг. представлена на рисунке 2.18.

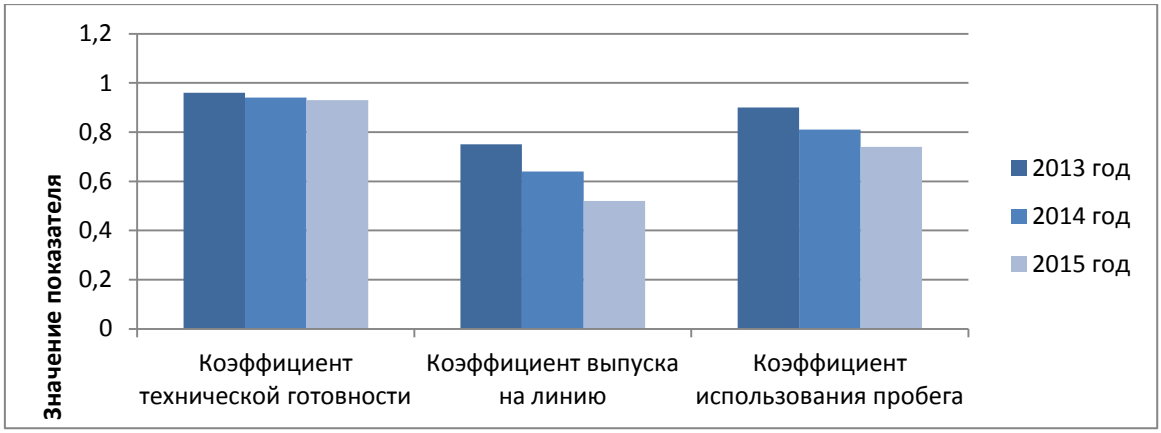

Рисунок 2.18 - Изменение коэффициентов использования парка подвижного состава КГБУ по ОЖКГУ за 2013-2015 гг.

Из данных на рисунке 2.18 следует то что, коэффициент технической готовности к 2015 г. практически не изменился. Как видно из диаграммы коэффициент выпуска автомобилей на линию к 2015 г. снизился на 3,67. А вот к 2015 г. автомобиле-дни работы уменьшились. Коэффициент использования парка на протяжении трех лет ниже коэффициента технической готовности, это говорит о том что, подвижной состав простаивает без причин на это, что является отрицательным явлением в производственной деятельности.

Изменение пробега подвижного состава за 2013-2015 гг. представлено на рисунке 2.19.

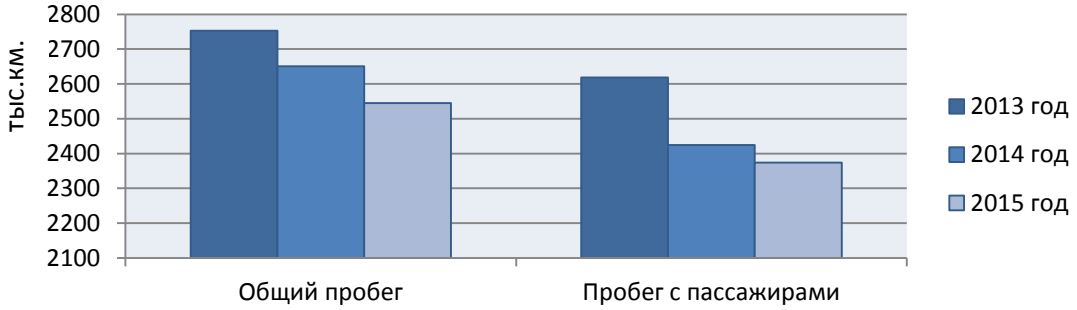

Рисунок 2.19– Изменение пробега подвижного состава за 2013-2015 гг.

Как видно из рисунка 2.19, пробег с пассажирами к 2014 г. уменьшился на 7,42% и составил 2424,4 тыс. км, к 2013 г. так же наблюдается уменьшение данного коэффициента на 2,9%. Это произошло из-за уменьшения длины маршрута и уменьшения количества рейсов, выполняемых всеми автобусами.

Общий пробег к 2015 г. составил 2545,14, что на 7,68% ниже 2013 г. Количество перевезенных пассажиров снижается на 15,22% и к 2015 г. составляет 997 пассажиров. Это связанно с уменьшением показателей работы подвижного состава.

Так же оказывает влияние перераспределение транспортной работы между общественным транспортом и ежегодный динамичный рост числа частных извозчиков.

Пассажирооборот предприятия снизился, но затраты выросли на 15% за счет повышения на ГСМ. Предприятие выполняет социальные перевозки и финансируется за счет местного бюджета.

Автобусный парк находится в хорошем техническом состоянии. С уменьшением заявок на перевозки, понизился коэффициент выпуска на линию.

Коэффициент использования парка на протяжении трех лет ниже коэффициента технической готовности, это говорит о том что, подвижной состав простаивает без причин на это, что является отрицательным явлением в производственной деятельности. Коэффициент технической готовности представляет собой отражение надежности подвижного состава.

Вследствие того, что будет переоборудован подвижной состав, планируется повысить коэффициент выпуска на линию и количество автомобиле дней в работе.

3 Разработка мероприятий повышения потенциала работы парка КГБУ по ОЖКГУ

3.1 Оценка бюджетной и социальной необходимости предоставления адресной помощи детям – инвалидам

В 2015 г. в Красноярском крае среди детей и подростков зарегистрировано 10364 ребенка-инвалида.

Число детей и подростков – инвалидов имеет тенденцию к увеличению по сравнению с 2014 г. на 401 чел. (2013 г. – 9963 инвалида), с впервые установленной инвалидностью – на 72 чел. (в 2014г. – 1207 инвалидов).

В причинной структуре распространенности инвалидности у детей и подростков (7-17 лет) в 2015 г., как и в предыдущие годы, являются психические расстройства и расстройства поведения (27,9 %), болезни нервной системы (26,1 %), врожденные аномалии (19,5 %).

Причинная структура инвалидности детей и подростков Красноярского края предоставлены в таблице 3.1 [9].

Таблица 3.1 - Причинная структура инвалидности детей и подростков Красноярского края

Наименование болезни	2013 г.			2014 г.			2015 г.		
	Всего случаев, чел.	Удельный вес, %	Ранг	Всего случаев, чел.	Удельный вес, %	Ранг	Всего случаев, чел.	Удельный вес, %	Ранг
Врожденные аномалии	2106	31	3	2042	28	3	2018	27	3
Болезни нервной системы	2447	36	1	2571	35	2	2703	35	2
Психические расстройства	2275	33	2	2727	37	1	2895	38	1
Всего	6828	100	-	7340	100	-	7616	100	-

Для более наглядного представления, необходимо построить график по данным таблицы.

Причинная структура инвалидности детей и подростков Красноярского края представлена на рисунке 3.1.

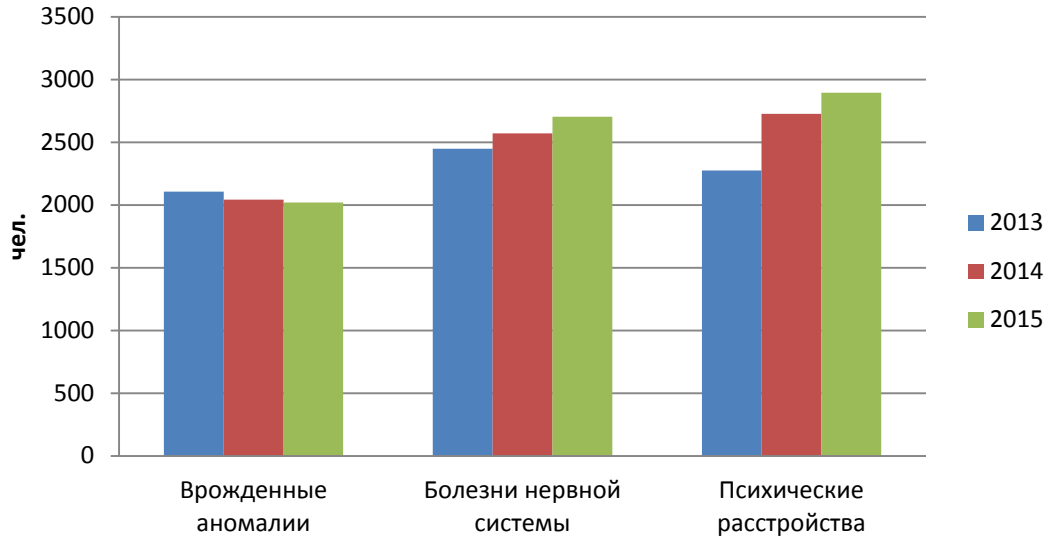

Рисунок 3.1– Причинная структура инвалидности детей и подростков Красноярского края

Количество детей инвалидов в г. Красноярске на 01.01.2016г. предоставлены в таблице 3.2.

Таблица 3.2 – Количество детей инвалидов в г. Красноярске на 01.01.2016г.

чел.

Район	Октябрьский район	Центральный район	Кировский район	Советский район	Свердловский район	Ленинский район	Железнодорожный район
Количество детей-инвалидов	436	254	336	776	512	307	550
В том числе колясочников-школьного возраста	20	18	22	26	24	21	23

Всего с различными заболеваниями в г. Красноярске 3171 чел. Количество колясочников составляет 154 чел. Для более наглядного представления, необходимо построить график по данным таблицы.

Структура детей инвалидов г. Красноярска по районам представлена на рисунке 3.2.

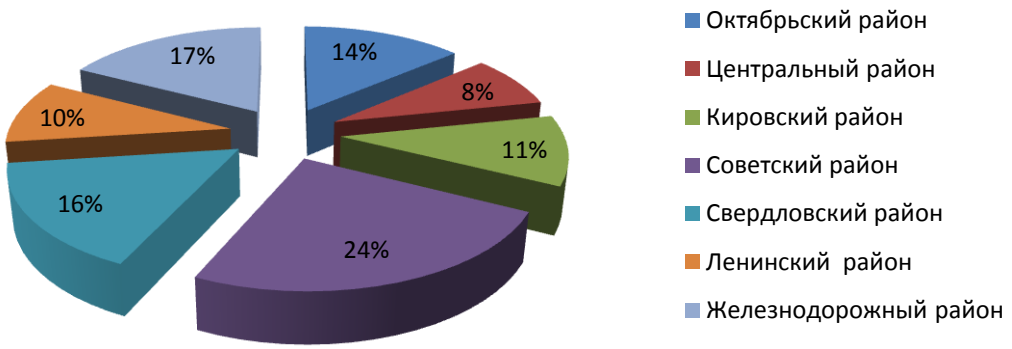

Рисунок 3.1– Структура детей инвалидов г. Красноярска по районам

Дети-пассажиры принимают участие, в дорожном движении передвигаясь на школьном автобусе, общественном и индивидуальном транспорте. Правила перевозки в общественном транспорте регламентируется постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 N 112 (ред. от 09.06.2014) «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» [10]. Перевозка детей допускается при условии обеспечения их безопасности с учетом особенностей конструкции транспортного средства. Перевозка детей до 12-летнего возраста в транспортных средствах, оборудованных ремнями безопасности, должна осуществляться с использованием детских удерживающих устройств, соответствующих весу и росту ребенка, или иных средств, позволяющих пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности, предусмотренных конструкцией транспортного средства, а на переднем сиденье легкового автомобиля - только с использованием специальных детских удерживающих устройств.

Изменения правил для организованной перевозке группы детей в ПДД предоставим на рисунке 3.3.

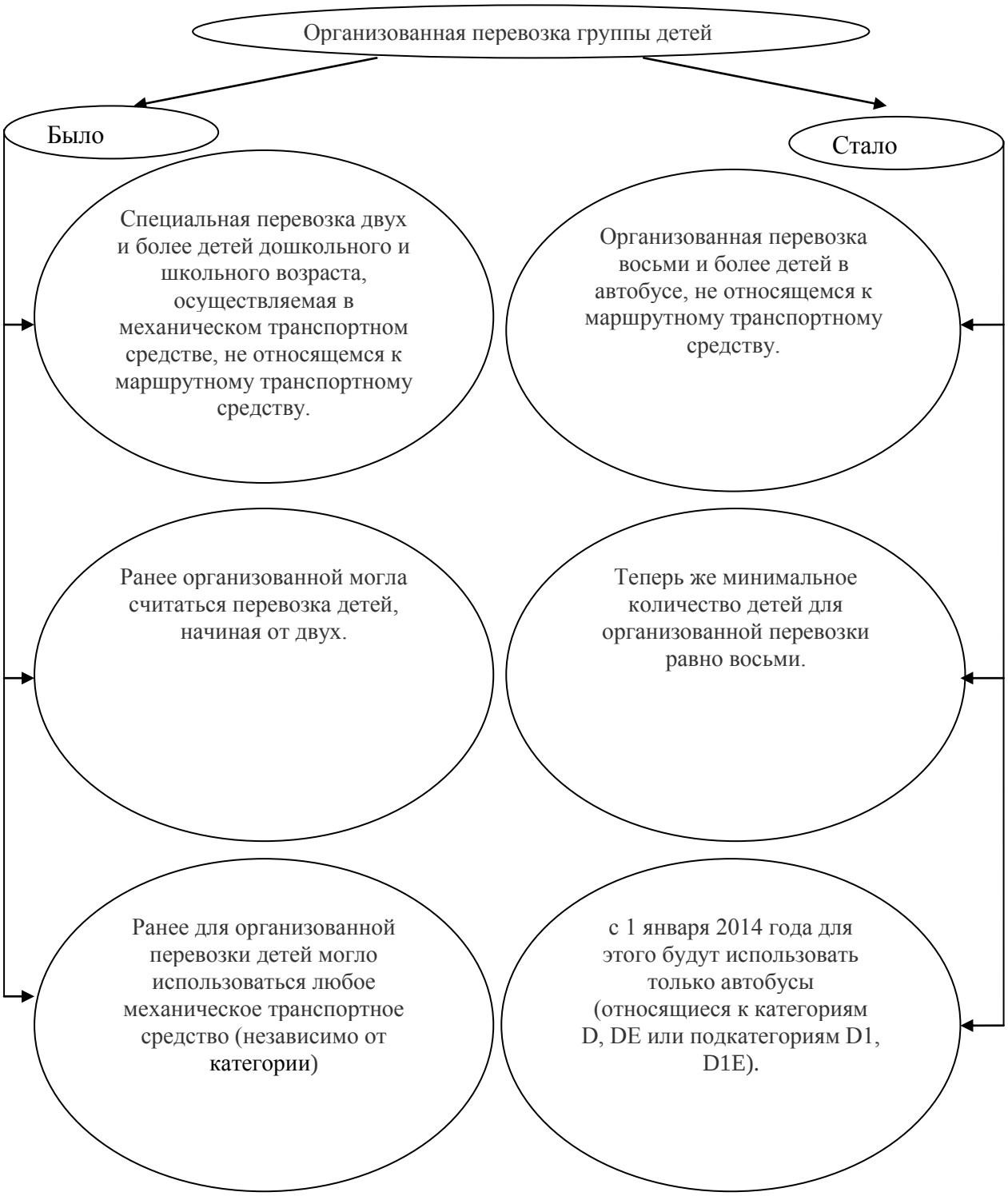

Рисунок 3.3 – Изменения правил для организованной перевозке группы детей в ПДД.

Кроме того, в старой редакции ПДД было указано, что с детьми должен находиться сопровождающий. Теперь это требование исключено из правил.

Правила организованной перевозки детей предоставлены в таблице 3.3.

Таблица 3.3 – Правила организованной перевозки детей

Правила	Организация
Требования к водителю	К управлению автобусами, осуществляющими организованную перевозку группы детей, допускаются водители, имеющие непрерывный стаж работы в качестве водителя транспортного средства категории "D" не менее 1 года и не подвергавшиеся в течение последнего года административному наказанию в виде лишения права управления транспортным средством либо административного ареста за совершение административного правонарушения в области дорожного движения.
Дети до 7 лет	Включение детей возрастом до 7 лет в группу детей для организованной перевозки автобусами при их нахождении в пути следования согласно графику движения более 4 часов не допускается.
Требования к автобусам, осуществляющим перевозку детей	Для осуществления организованной перевозки группы детей используется автобус, с года выпуска которого прошло не более 10 лет, который соответствует по назначению и конструкции техническим требованиям к перевозкам пассажиров, допущен в установленном порядке к участию в дорожном движении и оснащен в установленном порядке тахографом, а также аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

Из таблицы 3.3 следует обратить особое внимание на то, пункт правил «Требования к автобусам, осуществляющим перевозку детей» вступил в силу уже 1 июля 2015 г. Начиная с этой даты для перевозки детей запрещено использовать автобусы, с даты выпуска которых прошло более 10 лет [16]. Кроме того, автобус должен быть оборудован тахографом и спутниковой системой навигации. В рамках реализации дипломного проекта

предполагается внедрить социально значимую услугу по перевозке детей инвалидов с заболеванием опорно-двигательного аппарата до учебных учреждений.

В октябрьском районе проживает 20 детей инвалидов которые обучаются на дому по причине того что нет возможности добираться до учебного заведения. В рамках социальной адаптации предполагается перевести на инклюзивное образование.

Инклюзивное образование - это совместное обучение и воспитание детей с ограниченными возможностями здоровья (ОВЗ) и детей, не имеющих таких ограничений [11]. Главное в инклюзивном образовании ребенка с ограниченными возможностями здоровья – получение образовательного и социального опыта вместе со сверстниками. Основной критерий эффективности инклюзивного образования, является успешность социализации, введение в культуру, развитие социального опыта всех детей, в том числе детей с особыми образовательными потребностями [12].

В 2008 г. в России была принята Конвенция о правах инвалидов, которая гарантирует каждому ребенку-инвалиду доступ к «инклюзивному, качественному и бесплатному начальному и среднему образованию в местах своего проживания». Из 21 образовательных учреждений города Красноярска, Октябрьского района оборудованы и готовы принять на обучение всего 5 школ.

Школьные учреждения, оборудованные для детей с ОВЗ предоставлены в таблице 3.4.

Таблица 3.4 – Школьные учреждения, оборудованные для детей с ОВЗ

Школа	Адрес	Количество детей
№1 (106)	ул. Корнеева, 50	4
№133	ул. Гусарова, 16	4
№8	ул. Крупской 9в	4
№84	ул. Академика Курчатова, 1	4
№99	ул. Юшкова, 8а	4

Как мы уже выяснили в Октябрьском районе проживает 20 детей, которые передвигаются только с помощью кресло-коляски, и готовы обучаться в школах на равных условиях с другими детьми.

Главной проблемой является передвижение по улицам города, которые вовсе не пригодны для этого. Если в инвалидной коляске необходимо добраться куда-нибудь недалеко от дома, то это еще можно сделать, не взирая на многочисленные бордюры, ступеньки и узкие двери. Но если возникает необходимость поехать куда-то далеко от дома, то выход только один - легковой автомобиль и помощь кого-то из сопровождающих, который сможет помочь пересесть в машину. В подавляющем большинстве случаев ни автобусы, ни троллейбусы и другой общественный транспорт для колясочников не приспособлен.

Существуют периоды, когда автобусы пользуются огромным спросом. Зимой, период с 14 по 21 декабря проходит организация елок для школьников.

И летом с 1 июня по 7 августа, проходит перевозка детей к месту летнего оздоровительного отдыха:

1сезон 01.06–21.06;

2 сезон 24.06–14.07;

3 сезон 18.07–07.08.

Использование автобусов по месяцам представлено на рисунке 3.4.

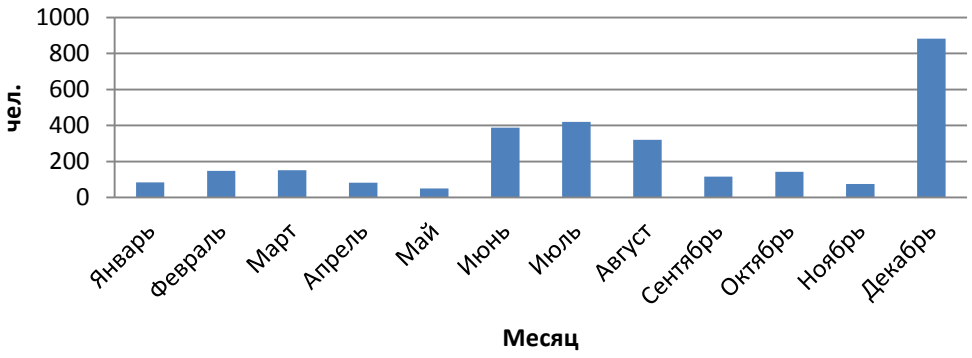

Рисунок 3.4– Использование автобусов по месяцам

Из диаграммы, изображенной на рисунке 3.4 можно сделать выводы о том, что, в летние месяца: июнь, июль и август транспорт набирает оборот пассажир перевозок. А так же в декабре пользуется особым спросом. Остальной же период автобусы простаивают.

На период простоя мы можем переоборудовать автобусы для перевозки детей с ОВЗ для их подвоза к школьным учреждениям.

На балансе КГБУ по ОЖКГУ числится 18 автобусов, для перевозки детей с ОВЗ необходимо их переоборудовать. Для перевозки 20 детей с ОВЗ потребуется переоборудовать 5 автобусов. Вместимость в каждом будет составлять 4 места, для колясок.

Для выбора подвижного состава необходимо сравнить предлагаемые автобусы по техническим характеристикам и стоимости.

Технические характеристики предлагаемых автобусов представлены в таблице 3.5.

Таблица 3.5 – Технические характеристики предлагаемых автобусов

Марка	Габаритные размеры, мм	Вместимость, чел.	Топливный бак,л	Расход топлива на л/100 км	Год выпуска
ПАЗ 32053	7000/2500/2890	28	105	22	2008
FiatDukatoM2 класс В	5413 / 2524 / 2050	12	90	14,4	2009
Peugeot Boxer 222335	4035/ 2522/3088	20	98	23	2012

Среди представленных автобусов наиболее подходящими являются автобусы марки ПАЗ 32053. Данные автобусы обладают подходящими техническими характеристиками, расход топлива составляет 22 л/100км. Установка подъемника электрического для инвалидной коляски, от 1 до 4 мест для крепления инвалидной коляски, количество мест для сопровождающих сокращается до 7.

При переоборудовании автомобиля учитываются три основных критерия

- функциональность;

- качество;

- комфорт.

Качество материалов отделки и исполнения, с функцией сдвига сидений в бок, с инерционными ремнями безопасности, крепления в полу для инвалидных колясок, поручни вдоль окон для пассажиров в инвалидных колясках четыре места для инвалидов-колясочников – все это призвано сделать комфортной поездку маломобильных пассажиров в автобусе.

Переоборудование автобуса по статьям, представлено в таблице 3.5.

Таблица 3.5 – Переоборудование автобуса по статьям

Статья	Комплектующие
Оборудование	Крепления в полу для инвалидных колясок
Сидения, посадочные места	Ремни безопасности для крепления пассажиров в инвалидных колясках Трехточечные инерционные ремни безопасности
Электрооборудование	Электропривод правой боковой сдвижной двери Электропривод подножки правой боковой сдвижной двери Инвалидный подъемник с боковой загрузкой Кнопки «Требование остановки»
Поручни	Поручень при входе/выходе из салона Поручни вдоль окон для пассажиров в инвалидных колясках

Из таблицы 3.5 можно сделать вывод, что переоборудование автобуса возможно без каких либо сложностей. Возможна установка в автобусе специального транспортного подъёмного устройства служащего для посадки инвалидов в креслах-колясках в салон транспортного средства с целью осуществления ими необходимых поездок.

Применяемые подъемные устройства, конструкция площадки подъемного устройства позволяет легко въезжать или съезжать инвалиду в кресле-коляске, подъем или опускание инвалида осуществляется плавно, без рывков. Конструкция площадки подъемного устройства позволяет легко въезжать или съезжать инвалиду.

Конструкция площадки подъемного устройства не допускает самопроизвольное скатывание с нее во время подъема или опускания. Управление подъемным устройством, установленным у дверей, расположенных в базе осуществляется с пульта.

Гидравлические платформы обеспечивают надежный и плавный подъем даже для тяжелых инвалидных кресел.

Установка подъемного устройства не вносит изменений в конструкцию систем активной безопасности транспортного средства.

В транспортном положении, после эксплуатации подъемника, он компактно складывается в салоне и не перекрывает выход, позволяя использовать транспортное средство в обычном режиме.

Схема планировки переоборудования автобуса для перевозки детей с ОВЗ предоставлена на рисунке 3.5.

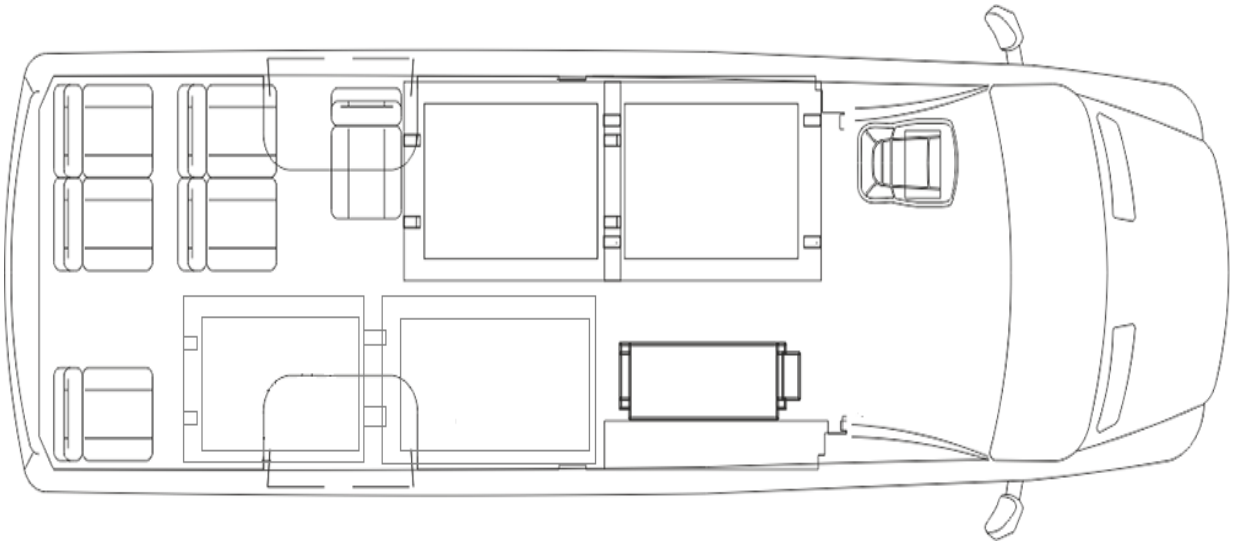

Рисунок 3.5 - Схема планировки переоборудования автобуса для перевозки детей с ОВЗ

Из рисунка 3.5 видно, что при переоборудовании подвижного постава, остается место для сопровождающих детей-инвалидов, если в этом кто то будет нуждаться.

Обучение происходит в одну учебную смену:

1 смена : с 8:00 – 13:10

Площадь Октябрьского района обозначим на рисунке 3.6.

Рисунок 3.6 – Площадь Октябрьский район

Из рисунка 3.6 видно, что Октябрьский район в своем распоряжении имеет достаточно большую площадь, по данным она составляет 2970 тыс. м².

Адреса проживания детей с ОВЗ предоставлены в таблице 3.6

Таблица 3.6 - Адреса проживания детей с ОВЗ

Порядковый номер	Адрес
1	Выстоная, 5
2	Курчатова, 11
3	Крупская, 9
4	Забобонова , 10/3
5	Вильского, 16г
6	Словцова, 12
7	Крупской, 28а
8	1-я Хабаровская, 6
9	Можайского, 13
10	Баумана, 10
11	Новосибирская, 41
12	Елены Стасовой, 25
13	Елены Стасовой, 21
14	Вербная, 6
15	Советская, 135
16	Бабушкана, 2
17	Крупской, 38
18	Преживальского, 15
19	Академика Киренского, 43
20	Гусарова, 74

Данные из таблицы 3.6 дают нам возможность для создания более наглядного места жительства детей-инвалидов, необходимо нанести эти точки на карте, это даст нам возможность выстроить маршрут по которому нужно будет осуществлять перевозки.

Местонахождение школьных учреждений, адреса проживания детей предоставлены на рисунке 3.7.

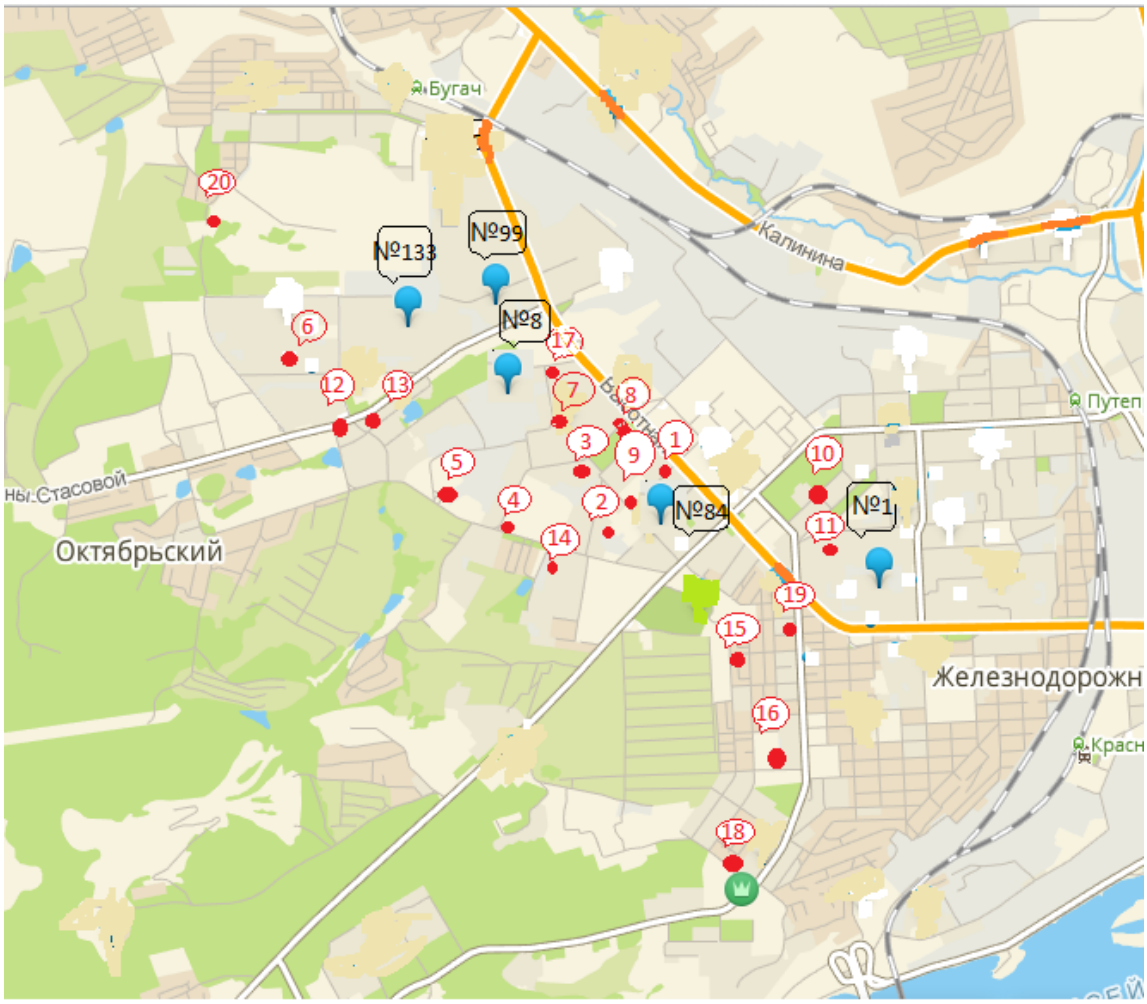

Рисунок 3.7 – Местонахождение школьных учреждений, адреса проживания детей.

Из данных рисунка 3.7 можно построить маршрут, распределить места обучения детей и провести расчеты по затратам.

В настоящее время в России более 1,5 млн. детей с особыми образовательными потребностями, из них около 450 тыс. — дети-инвалиды школьного возраста, из которых 200 тыс. нигде не учатся.

Главные цели— показать необходимость включения детей с инвалидностью в общеобразовательный процесс. Важность совместного обучения, является предоставление возможности полноценной социальной жизни. Общение со сверстниками, позволяет развиваться, принимать совместные решения.

Принципы инклюзивного образования предоставлены на рисунке 3.8

Рисунок 3.8 –Принципы инклюзивного образования

Из рисунка 3.8 можно сделать вывод, как важно для детей с ОВЗ и какое положительное влияние несет за собой совместное образование, ведь они участвуют в большем количестве взаимодействий со сверстниками и в более продвинутых уровнях игры во время инклюзивных игровых групп, чем во время игры в не инклюзивных группах. Инклюзивное образование с большей вероятностью обеспечивает им доступ к общеобразовательным программам (или их частям, которые дети с ОВЗ могут освоить), оно дает возможность осваивать навыки взаимодействия в естественной среде, позволяет задействовать групповую учебную деятельность.

Для детей с нормальным развитием: в инклюзивных группах дети с нормативным развитием имеют более выраженные коммуникативные навыки и ведут себя более активно, чем в группах, состоящих только из нормативно развивающихся сверстников. У них больше знаний о том, что означают

"ограниченные возможности", и более высокие баллы по шкалам принятия людей с ограничениями, чем у детей, посещающих обычные группы [13].

3.2 Расчет производственной программы

Основные требования, предъявляемые к пассажирским автотранспортным средствам: расход топлива; пассажировместимость; стоимость.

Среди представленных автобусов наиболее подходящими являются автобусы марки ПАЗ 32053. Автобусы данной модели пользуются большим спросом как в государственных службах, так и среди частных лиц, расход топлива составляет 22 л/100км.

Показатели работы автобусов за сутки на маршруте №1 представлены в таблице 3.7.

Таблица 3.7 – Показатели работы автобусов за сутки на маршруте №1

Маршрут	Количество автобусов на маршруте	Пассажировместимость автобусов, чел	Фактический пассажиропоток, пасс
№1	5	4	20

Расстояния пути школьного транспорта предоставим таблицу 3.8.

Таблица 3.8- Расстояния пути школьного транспорта

Количество автобусов на маршруте	Пассажировместимость автобусов, чел	Школьное учреждение	Адреса детей	Расстояние км.	Адрес гаража
1	4	№1 (106)	18,16,15,19	20,3	Телевизорная 12/1
1	4	№133	20,6,12,13	26,2	
1	4	№8	17,7,3,9	16,9	
1	4	№84	11,10,1,8	19,96	
1	4	№99	4,5,14,2	21	
Итого	20	5		104,36	208,72

Из таблицы 3.8 можно сделать выводы, что в каждом автобусе осуществляется перевозка 4 детей колясочников в 5 школьных образовательных учреждений.

Совершенный маршрут от гаража до сбора детей, доставить в школу и вернуться обратно составляет продолжительность в 74,36км. Но помимо доставки в школу, мы организуем доставить детей домой по окончанию уроков.

А это обозначает, то, что продолжительность пути увеличиться вдвое и в день расстояние будет 148,72 км. на пять транспортных средств.

Произведем расчет затрат по себестоимости.

Затраты на топливо определяются по формуле

$$Q_н = 0{,}01 \times H_s \times S \times (1 + 0{,}01 \times D) + H_{от} \times T, \quad (3.1)$$

где $Q_н$- нормативный расход топлива,л;

H_S-транспортная норма расхода топлива на пробег автобуса,л/100км;

S-пробег автобуса,км;

D -поправочный коэффициент (суммарная относительная надбавка или снижение) к норме в процентах;

$H_{от}$-норма расхода топлива на работу отопителя, на 100 км. л/час;

T-время работы автобуса с включенным отопителем, ч.

$$Q_н = 0{,}01 \times 22 \times 208{,}72 \times (1 + 0{,}01 \times 10) + 1{,}6 \times 4 = 56{,}91 \text{ л.}$$

Стоимость 1 л АИ-92 топлива - 32 руб.

Затраты на топливо в день: Зт=56,91×32=1821,12 руб.

Затраты на топливо за год : Зт =1821.12*210= 382435,2 руб.

Затраты на 1 км пробега: Зт=1821,12/208,72=8,7 руб.

Нормы расхода масел и смазок снижаются на 50 % для всех автобусов находящихся в эксплуатации до трех лет.

Нормы расхода масел и смазок увеличиваются до 20% для автобусов, находящихся в эксплуатации более 8 лет.

Нормативный расход смазочных материалов определяется по формуле

$Q_{см} = Q_н /100 \times Н_{см}$, (3.2)

где $Q_{см}$ – нормативный расход смазочных материалов, л/л;

$Q_н$ – то же, что и в формуле (3.1);

$Н_{см}$ – норма смазочных материалов на 100 л общего расхода топлива, л.

Моторное масло:

$Q_{см} = 22/100 \times 2,1 = 0,46$ л.

Трансмиссионные масла:

$Q_{см} = 22/100 \times 0,3 = 0,06$л.

Специальные масла и жидкости:

$Q_{см} = 22/100 \times 0,1 = 0,02$ л;

Пластичные смазки:

$Q_{см} = 22/100 \times 0,25 = 0,05$ кг;

Затраты на смазочные материалы определяются по формуле:

$З_{см.м} = Q_{см} \times С_т$, (3.3)

где $З_{см.м}$ – затраты на смазочные материалы на 1 км пробега, руб./км;

$Q_{см}$ – то же, что и в формуле (3.2);

$С_т$ – стоимость смазочных материалов, руб.

Моторное масло:

$З_{см.м} = 0,46 \times 112,2 = 51,61$руб.

Трансмиссионные масла:

$З_{см.м} = 0,06 \times 95 = 5,7$ руб.

Специальные масла и жидкости:

$З_{см.м} = 0,02 \times 95 = 1,9$ руб.

Пластичные смазки:

$З_{см.м} = 0,05 \times 41 = 2,05$ руб.

Итого затрат на смазочные материалы:

$З_{см.м} = 51,61+5,7+1,9+2,05 = 61,26$ руб.

Затраты на 1 км пробега:

$З_{см.м}=61,26/208,72=0,29$руб.

Затраты на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт (ТОР) определяют по формуле

$$З_{ТОР} = Ца \times 0{,}20, \quad (3.4)$$

где $З_{ТОР}$ - затраты на ТОР, руб.;

$Ц_а$- цена автобуса, руб.;

0,20 - удельный вес годовых затрат на ТОР.

$$З_{ТОР} = 1080000 \times 0{,}20 = 216000 \text{ руб.}$$

Затраты на 1 км пробега ПАЗ 32053:

$$З_{ТОР} = \frac{216000}{43831{,}2} = 4{,}9 \text{ руб.}$$

Годовой пробег автобуса определяется по формуле

$$L_г = 210 \times l, \quad (3.5)$$

где $L_г$- годовой пробег автобуса, км (принимаем равным продолжительности учебного года – 210 дней);

l- расстояние, пройденное автобусами за день.

$$L_г = 210 \times 208.72 = 43831.2 \text{ км}$$

Износ автомобильной резины.

Норму эксплуатационного пробега шины определяют по формуле

$$Н_I = Н \times К_1 \times К_2, \quad (3.6)$$

где Н – среднестатистический пробег шины, км.;

$К_1$ – поправочный коэффициент, учитывающий категорию условий эксплуатации автотранспортного средства;

$К_2$ - поправочный коэффициент, учитывающий условия работы транспортного средства.

$$Н_I = 70 \times 1 \times 1 = 70$$

Нормы на износ шин определяют по формуле

$$Н_ш = 90/Н_{пр}, \quad (3.7)$$

где $Н_ш$ – норма на ремонт шин, %, км;

$Н_{пр}$- норма эксплуатационного ресурса шин, км.

$Н_ш = 90/70$=1,28 %

Затраты на восстановление износа и ремонт шин определяют по формуле

$З_ш = 0{,}01 \times Н_ш \times Ц_ш \times П_ш,$ (3.8)

где $З_ш$- затраты на восстановление износа и ремонта шин, руб.;

$Н_ш$- норма на восстановление износа и ремонт шин;

$Ц_ш$- цена 1 шины, руб.;

$П_ш$- количество шин,ед.

$З_ш = 0{,}01 \times 1{,}28 \times 5850 \times 6/1000 = 0{,}44$ руб./км

Годовые амортизационные отчисления определяются по формуле

$А_г = Ц_а \times N/100,$ (3.9)

где $А_г$- годовая сумма амортизационных отчислений, руб.;

$Ц_а$- то же, что и в формуле (3.4);

N- норматив амортизационных отчислений на полное восстановление, %.

$$А_г = 1080000 \times \frac{10}{100} = 108000 \text{ руб.}$$

Амортизационные затраты на 1 км пробега ПАЗ 32053:

$$З_{АО} = \frac{108000}{43831{,}2} = 2{,}4 \text{ руб./км}$$

Общехозяйственные (накладные) расходы определяют по формуле

$З_{общ} = Ц_а \times j,$ (3.10)

где $З_{общ.}$- общехозяйственные расходы, руб.;

$Ц_а$- то же, что и в формуле (3.4);

j-удельный вес общехозяйственных расходов (2%).

$З_{общ} = 1080000 \times 0{,}02 = 21600$руб.

Расходы на 1 км пробега: $З_{общ} = 21600/43831{,}2 = 0{,}4$ руб

Затраты на заработную плату водителей с отчислениями на 1 км пробега определяют по формуле

$З_{ЗП} = ЗП_{вод}/L_{г},$ (3.11)

где $З_{зп}$-затраты на заработную плату водителей с отчислениями, руб.;

$ЗП_{вод}$- заработная плата водителя за год, руб.;

$L_г$-то же, что и в формуле (3.5).

$$З_{ЗП} = \frac{168000}{43831,2} = 3,83 руб.$$

Эксплуатационные затраты автобусов ПАЗ 32053на 1км пробега представлены в таблице 3.11.

Таблица 3.11-Эксплуатационные затраты автобусов ПАЗ 32053 на 1км пробега

Наименование затрат	ПАЗ 32053
Топливо, руб.	8,7
Смазочные материалы, руб.	0,29
Шины, руб.	0,44
Ремонтный фонд, руб.	4,9
Амортизация, руб.	14,33

Из таблицы 3.11 изучив полученные данные, себестоимости по статьям эксплуатационных затрат способствует выявлению наиболее существенных направлений ее снижения и оценки эффективной деятельности АТП.

Для лиц, по состоянию здоровья временно или постоянно не посещающих образовательные учреждения, с согласия их родителей (законных представителей) органами государственной власти создаются условия для обучения на дому.

Обучение на дому осуществляется образовательными учреждениями на основании медицинского заключения.

Перечень заболеваний, наличие которых дает право на обучение на дому, определяется в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации.

Обучение на дому организуется на основе договора между органами государственной власти, осуществляющими управление в сфере

образования, образовательным учреждением, обучающимся и (или) его родителями (законными представителями).

Примерная форма договора об обучении на дому утверждается уполномоченным органом исполнительной власти в области образования.

Лицам, обучающимся на дому с использованием дистанционных образовательных технологий, на период получения образования предоставляются компьютерная техника, средства связи и программное обеспечение за счет средств бюджета города.

Коррекция ограничений возможностей здоровья лиц, обучающихся на дому, осуществляется на основе договора с государственным образовательным учреждением для детей, нуждающихся в психолого-педагогической и медико-социальной помощи, или специальным (коррекционным) образовательным учреждением.

Примерная форма договора утверждается уполномоченным органом исполнительной власти города в области образования.

При обучении на дому детям-инвалидам обязаны:

- бесплатно предоставить на время обучения учебники, учебную, справочную и другую литературу, имеющуюся в библиотеке образовательного учреждения;

- обеспечить обучение специалистами из числа педагогических работников школы;

- осуществлять промежуточную и итоговую аттестацию;

- выдать прошедшему итоговую аттестацию документ государственного образца о получении соответствующего образования.

Для обеспечения государственных гарантий прав граждан на получение общедоступного и бесплатного начального общего, основного общего, среднего (полного) общего образования, а также дополнительного образования в общеобразовательных учреждениях в части расходов общеобразовательных учреждений на учебники и учебные пособия,

технические средства обучения, расходные материалы и хозяйственные нужды [32].

Предполагается, что будет ограничено число детей-инвалидов в инклюзивной школе – не более 10 % на всю школу и не более 3 человек – в одном классе.

В школы, которые успешно развивают инклюзию, дети-инвалиды стремятся попасть.

Но в инклюзивной школе не может быть 50 % детей с ограниченными возможностями здоровья, потому что тогда это будет не инклюзивная школа, а специализированная, 10 % — это показатель, рекомендованный психологами.

На ребенка, обучающегося в коррекционной школе-интернате, тратится примерно 200 тыс. руб. в год. А на того, кто учится в обычной школе, среднем около 45 тыс. руб.

А сегодня государству необходимо повернуться лицом к специальным коррекционным школам, которые на протяжении многих лет доказали свою состоятельность.

Для развития образования в целом необходимо учитывать следующие факторы:

- государство должно резко увеличить финансирование образования, так как на практике оказалось, что подлинная интеграция дороже дифференцированного специального образования;

- учителя массовых школ, не обладая профессиональными знаниями для оказания адекватной психолого-педагогической помощи, не готовы к интеграции и попадут в ситуацию профессионального и психологического дискомфорта;

- только при достаточной финансовой поддержке от государства, можно организовать в каждой общеобразовательной школе оптимальные условия для проблемного ученика.

В заключение можно сделать вывод о том, что в настоящее время наша страна находится лишь на дальних подступах к действительно инклюзивному образованию, дорога к которому лежит через преодоление или не преодоление.

Развитие инклюзивного образования требует терпения и терпимости, последовательности, непрерывности, поэтапности.

3.3 Расчет экономической эффективности организации перевозки детей-инвалидов в общеобразовательные учреждения г. Красноярска

Эффективность предприятия – это экономическая категория, выражающая результативность его деятельности.

В ней представлены конечные экономические результаты, на которые оказывают влияние социальные, экологические, внешние и внутренние факторы, а также инновации и инвестиции. Целью определения уровня и динамики экономической эффективности предприятия является обоснование рекомендаций по ее повышению.

Родителям, воспитывающим детей-инвалидов, полагаются следующие выплаты: социальная пенсия, если такой ребенок находится на их иждивении; ежемесячное пособие на ребенка-инвалида; ежемесячные компенсационные выплаты, которые предусмотрены для неработающих трудоспособных лиц, осуществляющих уход за ребенком-инвалидом до 18 лет.

Выплаты, о которых идет речь, установлены с 1 января 2013 г. это ежемесячные выплаты неработающим трудоспособным лицам, осуществляющим уход за детьми-инвалидами и инвалидами с детства I группы. Они выплачиваются: родителю (усыновителю) или опекуну (попечителю) — в размере 5 500 руб.

Кроме того, в зависимости от установленной группы инвалидности в соответствии с ФЗ «О социальной защите инвалидов в РФ» устанавливаются

ежемесячная денежная выплата, размеры которых в 2016 году составляют: дети-инвалиды 2397,59 руб.

Выплаты от государства на содержание детей с ОВЗ предоставлены в таблице 3.12.

Таблица 3.12 – Выплаты от государства на содержание детей с ОВЗ

тыс.руб.

	Федеральные выплаты	Областные выплаты	На ребенка/ опекуна	Итого на 1 ребенка	За 1 год на 1 ребенка	Из расчета на 20 детей
Социальная пенсия.	11512,65	-	Ребенок	14228,24	170738,8	3414777
Ежемесячная денежная выплата (ЕДВ) ребёнку-инвалиду.	2397,59	318	Ребенок			
Ежемесячная компенсационная выплата неработающему трудоспособному лицу	5500	2000	Опекун	7500	90000	1800000

Ежегодные затраты на выплаты по инвалидности в Октябрьском районе предоставлены на рисунке 3.19.

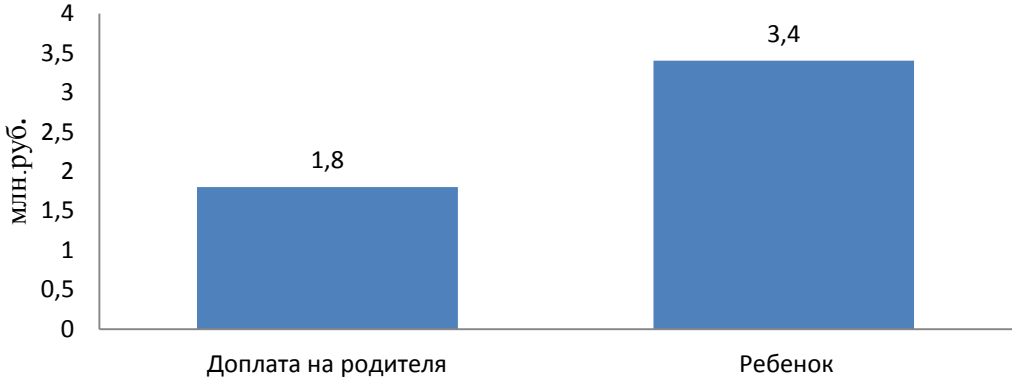

Рисунок 3.19 – Ежегодные затраты на выплаты по инвалидности в Октябрьском районе

Основываясь на данных таблицы 3.12 и рисунка 3.19 можно сделать вывод о том, что основные выплаты на содержание детей идут из федерального бюджета. Бюджет тратит ежегодно на компенсацию выплаты неработающему трудоспособному лицу, осуществляющему уход за ребёнком-инвалидом по Октябрьскому району на 20 детей-колясочников 1800000 руб. в год. Учителям, обучающим больных детей на дому, производится 20% надбавка. Учителям, осуществляющим индивидуальное обучение в общеобразовательном учреждении, 20% надбавка не производится. Фактическая учебная нагрузка учителя начальных классов муниципального общеобразовательного учреждения, имеющего высшую квалификационную категорию, для которого данное образовательное учреждение является местом основной работы, составляет 25 часов в неделю и складывается следующим образом:

- 17 часов – педагогическая работа с классом;
- 8 часов – индивидуальное обучение на дому на основании медицинского заключения ребенка, имеющего ограниченные возможности здоровья.

Если же мы переведем детей инвалидов на инклюзивное образование, то надбавка в виде 20% не производиться.

Заработная плата учителей за 1 год предоставлена в таблице 3.13.

Таблица 3.13- Заработная плата учителей за 1 год

Зарплата учителя	Количество нагрузки, ч.	Образование на дому, тыс.руб.
Доплата за месяц	40	11875
За 1 год на 1 ребенка	480	142,5
Из расчета на 20 детей	9600	2850000

Из таблицы 3.13 можно сделать выводы о том, что, перевод на инклюзивное образование позволяет сокращать расходы денежных средств на оплату труда учителям. На схеме мы рассматриваем затраты одного учителя. Существует два варианта домашнего обучения для детей-инвалидов: по вспомогательной или по общей программе. Дети, которые учатся по общей

программе, проходят те же предметы, пишут те же контрольные и сдают те же экзамены, что и их ровесники, обучающиеся в школе. Базисный учебный план надомного обучения представляет за собой минимальную нагрузку из 6 общих предметов.

Затраты на перевозку 1 ребенка в год.

Величину себестоимости в расчете на 1 км пробега на маршруте при перевозках автобусами определяют по формуле

$$S = З_т + З_{см.м} + З_{ТОР} + З_ш + З_{АО} + З_{общ} + З_{ЗП}, \quad (3.17)$$

где S –себестоимость перевозок, руб/км.;

$З_т$ - затраты на топливо, руб/км.;

$З_{см.м}$ -затраты на смазочные и прочие эксплуатационные материалы, руб/км.;

$З_{ТОР}$- затраты на техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт;

$З_ш$ - затраты на износ и ремонт шин, руб/км.;

$З_{АО}$- амортизационные отчисления, руб/км.;

$З_{общ}$- общехозяйственные расходы, руб/км.

$З_{ЗП}$ -затрата на оплату труда водителей, руб/км.

S= 8,7+0,29+4,9+0,44+2,4+0,4+3,83=20,96 руб.

$\mathbf{43831,2 * 20,96}$=918701,9 руб.

Соотношение затрат базовых и проектируемых предоставлены в таблице 3.14.

Таблица 3.14 – Соотношение затрат базовых и проектируемых

Затраты	Базовые, млн.руб.	Проектируемые, млн.руб.
На содержание ребенка с ОВЗ	3414777,6	3414777,6
На доплату учителям	2850000	-
На возмещение части расходов, на надомное обучение	1800000	-
На доставку детей в общеобразовательные учреждения	-	918701,9
Итого	8064777,6	4333479,5

Для более наглядного представления, необходимо построить график по данным таблицы.

Соотношение затрат на обучение детей с ОВЗ предоставлены на рисунке 3.10.

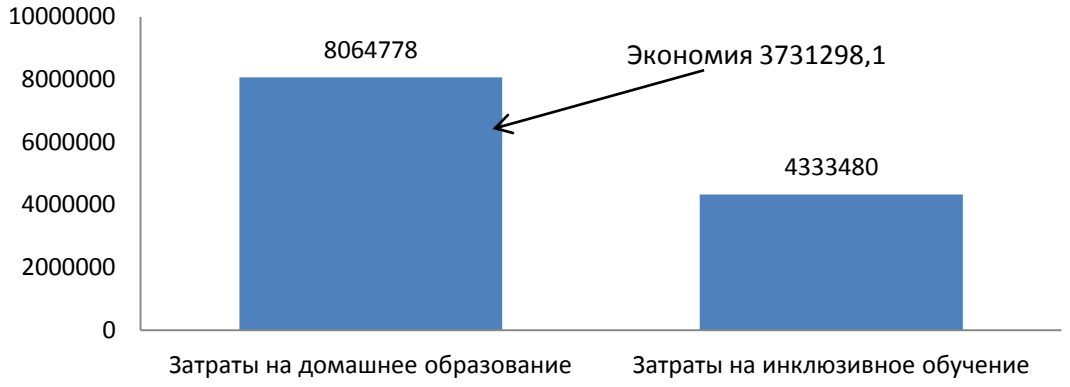

Рисунок 3.10 - Соотношение затрат на обучение детей с ОВЗ

Из диаграммы, изображенной на рисунке 3.10 и таблицы 3.14 можно сделать выводы о том, что, в соотношении затрат обучения на дому и инклюзивным образованием, меньше затрат составляет организация перевозки детей с ОВЗ. За счет внедрения инклюзивного образования и выделением средств из бюджета на его организацию, государство дает возможность получать образование ребенку с ОВЗ на ровне с его сверстниками, не ущемляя в правах.

Социальная эффективность проекта изображена на рисунке 3.11

Рисунок 3.11 – Социальная эффективность проекта

Эффект от реализации мероприятий, направленных на повышение эффективности работы парка, достигается за счет:

- повышение эффективности использования муниципального имущества;
- переоборудование транспортных средств;
- увеличение коэффициента выпуска на линию.

Коэффициенты финансовой устойчивости представлены в таблице 3.15.

Таблица 3.15- Коэффициенты финансовой устойчивости

	Базовые показатели	Планируемые показатели	Отклонения
Коэффициент выпуска на линию	0,52	0,74	+0,22
Коэффициент использования пробега	0,91	0,97	+0,6

Из данных в таблице 3.15, сравнивая базовые и планируемые показатели, очевидно, то, что нам удалось добиться изменений только в положительную сторону. Улучшение таких показателей как, коэффициент выпуска на линию, положительно влияют на деятельность предприятия, улучшают качество и безопасность перевозки пассажиров. Автобус ПАЗ 32053 отвечает всем техническим и экономическим требованиям, а так же современному уровню комфортабельности. При переоборудовании автобуса ПАЗ 32053 для перевозки детей с ОВЗ повысится эффективность использования парка подвижного состава.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе работы над дипломным проектом были проведены анализ использования подвижного состава и анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия, в результате чего были выявлены некоторые недостатки деятельности предприятия КГБУ по ОЖКГУ.

Коэффициент выпуска на линию увеличился на 0,22 а это говорит о том, что транспорт не простаивает. Особое внимание в дипломном проекте было уделено вопросам формирования производственной программы по затратам на перевозку детей с ОВЗ и переоборудовании подвижного состава.

Нам удалось добиться изменений только в положительную сторону. Улучшение таких показателей как, коэффициент выпуска на линию, положительно влияют на деятельность предприятия, улучшают качество и безопасность перевозки пассажиров. Автобус ПАЗ 32053 отвечает всем техническим и экономическим требованиям, а так же современному уровню комфортабельности. При переоборудовании автобуса ПАЗ 32053 для перевозки детей с ОВЗ повысилась эффективность использования парка подвижного состава произошло повышение коэффициент выпуска на линию и количество автомобиле дней в работе.

Перевод на инклюзивное образование позволяет сокращать расходы денежных средств на оплату труда учителям.

В соотношении затрат обучения на дому и инклюзивным образованием, меньше затрат составляет организация перевозки детей с ОВЗ. За счет внедрения инклюзивного образования и выделением средств из бюджета на его организацию, государство дает возможность получать образование ребенку с ОВЗ на ровне с его сверстниками, не ущемляя в правах.

В заключение можно сделать вывод о том, что в настоящее время наша страна находится лишь на дальних подступах к действительно инклюзивному образованию, дорога к которому лежит через преодоление или не

преодоление. Развитие инклюзивного образования требует терпения и терпимости, последовательности, непрерывности, поэтапности.

Для детей с ОВЗ инклюзивное образование положительное влияние несет за собой совместное образование, ведь они участвуют в большем количестве взаимодействий со сверстниками и в более продвинутых уровнях игры во время инклюзивных игровых групп, чем во время игры в не инклюзивных группах. Инклюзивное образование с большей вероятностью обеспечивает им доступ к общеобразовательным программам (или их частям, которые дети с ОВЗ могут освоить), оно дает возможность осваивать навыки взаимодействия в естественной среде, позволяет задействовать групповую учебную деятельность.

Для детей с нормальным развитием: в инклюзивных группах дети с нормативным развитием имеют более выраженные коммуникативные навыки и ведут себя более активно, чем в группах, состоящих только из нормативно развивающихся сверстников. У них больше знаний о том, что означают "ограниченные возможности", и более высокие баллы по шкалам принятия людей с ограничениями, чем у детей, посещающих обычные группы

В ходе мероприятий были достигнуты следующие результаты:

- разработана производственная программа по эксплуатации подвижного состава, которая позволит производить перевозку детей с ОВЗ;
- повышение коэффициентов финансовой устойчивости.
- достигнута социальная эффективность проекта.

Ежегодно план позволяет экономить бюджету 3731298 тыс.руб. и это только в Октябрьском районе.

Таким образом, цель дипломного проекта по разработке плана повышения потенциала работы транспортного цеха на примере КГБУ по ОЖКГУ достигнута.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1 [Закон "О некоммерческих организациях"] [Глава II] [Статья 9.2]

2 [Закон "О некоммерческих организациях"] [Глава II] [Статья 9.2]

3 «Развитие образования детей с ограниченными возможностями в Архангельской области» - 2012.

4 Агарков, А.П. Экономика и управление на предприятии: Учебник для бакалавров / А.П. Агарков, Р.С. Голов, В.Ю. Теплышев. - М.: Дашков и К, 2013.

5 Аксенова З.И., Бачурин А.А. Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий: Учебник для вузов. - М.: Транспорт, 2012.

6 Алехина С.В. Принципы инклюзии в контексте изменений образовательной практики // Психологическая наука и образование. – 2014. – Т.19. – №1.

7 Афонин И.В. Управление развитием предприятия: Стратегический менеджмент, инновации, инвестиции, цены. Учебное пособие. – М., Дашков и К, 2011.

8 Бабичева Н.Э. Методологические положения анализа финансового состояния организаций на основе ресурсного подхода [Текст] /Н.Э. Бабичева // Экономический анализ: теория и практика. – 2011. - № 44.

9 Баканов М.И., Шеремет А.Д. Теория экономического анализа: учебник для студенческих вузов.М.: Финансы и статистика, 2011.

10 Баскакова, О.В. Экономика предприятия (организации): Учебник / О.В. Баскакова, Л.Ф. Сейко. - М.: Дашков и К, 2013.

11 Бачурин, А.А. Планирование и прогнозирование автотранспортных организаций : учеб. пособие для студентов высш. учеб. заведений / А.А. Бачурин. – М. : Академия, 2011. – 272 с

12 Бычков В.П. Экономика автотранспортного предприятия: Учебник. – М.:ИНФРА-М, 2011 г.

13 Бычков, В.П. Экономика автотранспортного предприятия: Учебник / В.П. Бычков. - М.: ИНФРА-М, 2013.

14 Волков, О.И. Экономика предприятия: Учебное пособие / О.И. Волков, В.К. Скляренко. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013.

15 Володькин П.П. Оптимизация транспортного обслуживания населения муниципальных образований с учетом социальных факторов 2011.

16 Восколович Н.А., Жильцов Е.Н., Еникеева С.Д. Экономика, организация и управление общественным сектором: учебник Юнити-Дана - 2012.

17 Городилова Юлия Леонидовна. Правовое регулирование деятельности государственных и муниципальных учреждений – 2012.

18 Гулевич Татьяна Михайловна, Гоппе Елена Сергеевна. Горганизационно–педагогические условия формирования социальной компетентности у детей с ОВЗ в условиях общеобразовательной школы. Казанский педагогический журнал. Выпуск №5-2/ 2015.

19 Деняк О.А. конспект лекций по дисциплине «Транспортная логистика» 2011.

20 Докторов, А.В. Охрана труда на предприятиях автотранспорта: Учебное пособие / А.В. Докторов, О.Е. Мышкина. - М.: Альфа-М, НИЦ ИНФРА-М, 2013.

21 Донцова Л.В. Анализ финансовой отчетности: Практикум/ Л.В. Донцова, Н.А. Никифорова. – М.: Издательство «Дело и Сервис», 2011.

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

23 Жемчугов А.М., Жемчугов М.К. Продукция предприятия, результаты деятельности, и мотивация // Проблемы экономики и менеджмента №12 2013 г.

24 Жемчугов А.М., Жемчугов М.К. Цель предприятия и стратегия ее достижения. Концептуальные основы // Международный журнал «Проблемы теории и практики управления» №5 2014 г.
25 Жиделева, В.В. Экономика предприятия: Учебное пособие / В.В. Жиделева, Ю.Н. Каптейн. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2012.
26 Забродин, И.П. Обоснование показателей оценки эффективности бизнес-процессов коммерческих организаций [Текст] / И.П. Забродин // Экономический анализ: теория и практика. – 2011. - № 38.
27 Загорский И. О. Эффективность организации регулярных перевозок пассажирским автомобильным транспортом / И. О. Загорский, П. П. Володькин. – Хабаровск : Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2012.
28 Загорский И.О. Эффективность организации регулярных перевозок пассажирским автомобильным транспортом 2013г.
29 Загорский, Иван Олегович. Эффективность организации регулярных перевозок пассажирским автомобильным транспортом - 2011.
30 Зимин, А.Ф. Экономика предприятия: Учебное пособие / А.Ф. Зимин, В.М. Тимирьянова. - М.: ИД ФОРУМ, ИНФРА-М, 2012.
31 Инклюзивное образование: практика, исследования, методология: Сб. материалов II Международной научно-практической конференции / Отв. ред. Алехина С. В. М.: МГППУ, 2013.
32 Камышина Ю.А. Формирование системы оценки результативности управления бюджетными организациями 2012г.
33 Карпова Т.П. Управленческий учет - М.: ЮНИТИ, 2011.
34 Клещев, Сергей Евгеньевич. Гражданская правосубъектность бюджетных учреждений – 2012.
35 Кочетова, Светлана Михайловна. Правовое положение федерального государственного автономного образовательного учреждения – 2011.

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

37 Крум, Э.В. Экономика предприятия: Учебное пособие / Э.В. Крум. - Мн.: ТетраСистемс, 2013.

38 Ляско В.И., Федоренко А.И. Экономика транспортных компаний: стратегия развития, обоснование стратегических решений. Учебное пособие. – М.: ООО «Техполиграфцентр», 2012.

39 Майборода, О.В. Основы управления автомобилем и безопасность движения: Учебник водителя автотранспортных средств категорий "С", "D", "Е" / О.В. Майборода. - М.: ИЦ Академия, За рулем, 2011.

40 Минаев Олег Александрович Сборник статей студенческой научно практической конференции современные условия развития бухгалтерского учета: теория и практика – 2014

41 Основы эксплуатации автомобильного транспорта и бухгалтерского учета автотранспортных средств. Справочное и учебное пособие. А.П.Насонов, В.Н.Луканин, Ю.Ф.Щербинин. - 2е изд., перераб. И доп. - М.: Красногорская типография. - 2011.

42 Паламарчук, А.С. Экономика предприятия: Учебник / А.С. Паламарчук. - М.: ИНФРА-М, 2013.

43 Писарева Елена Геннадьевна. ГОСУДАРСТВЕННЫЕ УЧРЕЖДЕНИЯ В СИСТЕМЕ СУБЪЕКТОВ АДМИНИСТРАТИВНОГО И ФИНАНСОВОГО ПРАВА. № 3 (33) / 2013.

44 Подъяблонская Л.М., Подъяблонская Е.П. Проблемы повышения эффективности государственных расходов в России. Юнити-Дана – 2012.

45 Полотовская Е.Ю. ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ СТАТУС ГОСУДАРСТВЕННЫХ (МУНИЦИПАЛЬНЫХ) УЧРЕЖДЕНИЙ 2014г.

46 Поляков Д.В. Управление внешними эффектами образовательных процессов высшей школы в российских регионах 2012г.

47 Постановление Правительства РФ от 14.02.2009 N 112 (ред. от 09.06.2014) «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

48 Пузанков, А.Г. Автомобили: Устройство автотранспортных средств: Учебник для студ. учреждений сред. проф. образования / А.Г. Пузанков. - М.: ИЦ Академия, 2012.

49 Пункт 3 постановления Правительства Российской Федерации от 17.12.213 г. № 000

50 Ржевская Т.Г. Финансовая система и пропорциональность российского бюджета (теория и практика формирования бюджетных пропорций): монография Юнити-Дана; Закон и право – 2012.

51 Салихова Я.Ю. Учебник: Конкурентный потенциал предприятия: сущность, структура, методика оценки. Учебное пособие. – СПб.:Изд-во СПБГУЭФ, 2011.

52 Салихова Я.Ю. Учебник: Конкурентный потенциал предприятия: сущность, структура, методика оценки. Учебное пособие. – СПб.:Изд-во СПБГУЭФ, 2011.

53 Симионова Н.Е. Оценка эффективности интеграционных проектов [Электронный ресурс]/ Э.А. Ставская // Инженерный вестник Дона. – 2012. - №3. – Режим доступа: http://www.ivdon.ru/magazine/archive/n3y2012/1015

54 Скляренко, В.К. Экономика предприятия: Учебное пособие / В.К. Скляренко, В.М. Прудников. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013.

55 Тертышник, М.И. Экономика предприятия: Учебное пособие / М.И. Тертышник. - М.: ИНФРА-М, 2013.

56 Трудовой кодекс Российской Федерации : федер. закон // Справоч- но-правовая система «Гарант» [Электронный ресурс] / НПП «Гарант-Сервис». – Послед. обновление : 10.02.2012.

57 Туревский, И.С. Дипломное проектирование автотранспортных предприятий: Учебное пособие / И.С. Туревский. - М.: ИД ФОРУМ, ИНФРА-М, 2012.

58 Управление федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека по Красноярскому краю 2015.

59 Федеральный закон от 08.05.2010 № 83-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием правового положения государственных (муниципальных) учреждений" http://minfin.ru/ru/perfomance/budget/83-fz/#ixzz4Ah53pi65

60 Финансовый менеджмент. Учебник для ВУЗов. / Под ред. Поляка Г.Б. – М.: Юнити-Дана, 2011.

61Фролова Т.А. Экономика предприятия: конспект лекций. – Таганрог: Изд-во ТТИ ФЮУ, 2011.

62 Фролова Т.А. Экономика предприятия: конспект лекций.- Таганрог: Изд-во ТТИ ФЮУ, 2012.

63 Хайруллина И.С. Обоснование способов обеспечения населения бесплатными социальными услугами 2011г.

64 Хегай Ю. А. Экономика автотранспортного предприятия : учеб. пособие для вузов/Ю. А. Хегай ; Сиб. федер. ун-т, Ин-т. упр. бизнес-процессами и экономики. – 2011

65 Холодкова, В.В. Построение непрерывной системы оценки эффективности деятельности компании [Текст] / В.В. Холодкова // Менеджмент в России и за рубежом. – 2011. - № 3.

66 Чалдаева, Л.А. Экономика предприятия: Учебник / Л.А. Чалдаева. - М.: Юрайт, 2011.

67 Чалдаева, Л.А. Экономика предприятия: Учебник для бакалавров / Л.А. Чалдаева. - М.: Юрайт, 2013.

68 Шеремет А.Д. Комплексный анализ хозяйственной деятельности: учебник / А.Д. Шеремет. – М.: ИНФРА-М, 2011.

69 Шпильман Т. М., Стрельникова Л. М., Горбачев С. В. Экономика автотранспортного предприятия. ОГУ -2014.

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

71 Экономика предприятия (фирмы) : учеб. для вузов / под ред. В.Я. Горфинкеля. – М. : Проспект, 2011. – 638 с

72 Экономический анализ/Под ред. О.Н. Соколовой. – М.: ИНФРА-М, 2011.

ПРИЛОЖЕНИЕ А

Таблица А1 – Актив баланса

Показатель	Значение показателя		
	в млн. руб.		
	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013
1	2	3	4
Актив			
1. Внеоборотные активы, в т.ч.	171 636	138 094	122 526
основные средства	171 635	138 093	109 580
Финансовые вложения	1	1	1
Прочие внеоборотные активы	0	0	12 945
2. Оборотные, вт.ч.	101 475	79 385	71 979
запасы	93 218	77 329	68 415
дебиторская задолженность	6 044	1 049	1 459
денежные средства и денежные эквиваленты	2 213	1 007	2 105

Таблица А2 – Пассив баланса

Показатель	Значение показателя		
	в млн. руб.		
	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013
1	2	3	4
Пассив			
1. Капитал и резервы, в т.ч.	266 978	211 933	182 915
Уставный капитал	480	480	480
Переоценка внеоборотных активов	955	955	955
Резервный капитал	210 498	181 480	151 078
Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	55 045	29 018	30 402
2. Долгосрочные обязательства, вт.ч.	1 145	3 311	6 372
заемные средства	0	639	2 173

Окончание таблицы А2

Показатель	Значение показателя		
	в млн. руб.		
	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2013
1	2	3	4
		Пассив	
Прочие обязательства	1 145	2 672	4 199
3. Краткосрочные обязательства*, всего	4 988	2 235	5 218
в том числе: заемные средства	4 988	2 235	5 218

ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Таблица Б1 – Структура парка подвижного состава КГБУ по ОЖКГУ

п/п №	Наименование	Ед. измерения	Кол-во	Балансовая	Амортизация с начала экс-плуатации	Дата выпуска
1	Автомобиль Газ-330210 (о612ау)	шт	1	170126,40	170126,40	01/01/1995
2	А/машина ЗИЛ 4502 (с931та)	шт	1	233476,68	233476,68	01/01/1992
3	Автомобиль ГАЗ 3110-101 (х573су)	шт	1	226860,48	226860,48	01/08/2000
4	Автомобиль ИЖ 27175-036 (е706хе)	шт	1	190000,00	190000,00	06/12/2007
5	Автобус ПАЗ 3205 (е895хк)	шт	1	911400,00	867652,80	12/11/2008
6	Автомобиль ГАЗ 3102 (а047ху)	шт	1	361300,00	361300,00	01/01/2008
7	Автомобиль ГАЗ 3102 (с683ен)	шт	1	280214,40	280214,40	01/01/2006
8	VoigaSiber 2.4 Comfort (о397оо)	шт	1	498400,00	498400,00	01/01/2006
9	Ford Mondeo Trend (о318оо)	шт	1	934300,00	934300,00	15/12/2009
10	FiatDukatoАвтобус кат. М2 класс В (с315ам)	шт	1	925000,00	925000,00	02/03/2010
11	Автомобиль ГАЗ 3102 (х377во)	шт	1	348100,00	348100,00	10/12/2007
12	Автомобиль Ford Mondeo (о608оо)	шт	1	826377,00	826377,00	01/10/2008
13	VoigaSiber (о669оо)	шт	1	516400,00	500185,04	02/09/2010
14	FiatDukatoАвтобус кат. М2 класс В (р383вв)	шт	1	925000,00	895955,00	23/11/2009
15	Автомобиль Ford Mondeo (о618оо)	шт	1	909500,00	835375,75	22/12/2010
16	Автомобиль Ford Mondeo (о367оо)	шт	1	985500,00	905181,75	22/12/2010
17	Автобус ПАЗ-32053-70 (х434во)	шт	1	1140000,00	970938,00	01/01/2010
18	Автобус ПАЗ-32053-70 (у367вм)	шт	1	1140000,00	970938,00	01/01/2010

Окончание таблицы Б1

п/п №	Наименование	Ед. измерения	Кол-во	Балансовая	Амортизация с начала экс-плуатации	Дата выпуска
19	Автобус Toyota hiace (р802ву)	шт	1	1 434000,00	1 173442,20	19/01/2011
20	АвтомобильToyota Corolla (о508оо)	шт	1	748000,00	537138,80	12/12/2011
21	ТС для перевозки детей 222335 (у278км)	шт	1	1 473000,00	836369,40	23/08/2012
22	ТС для перевозки детей 222335 (у270км)	шт	1	1 473000,00	836369,40	23/08/2012
23	АвтомобильToyota Corolla (070кк)	шт	1	748000,00	537138,80	13/11/2011
24	Автомобиль ГАЗ 31105 (о612оо)	шт	1	233580,00	233580,00	01/01/2006
25	Автомобиль ГАЗ 221717 (о643оо)	шт	1	367400,00	367400,00	01/01/2007
26	Автомобиль Ford Mondeo(Е387ХР)	шт	1	860517,00	860517,00	01/01/2008