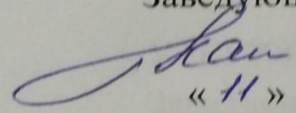


Федеральное государственное автономное  
образовательное учреждение  
высшего образования  
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

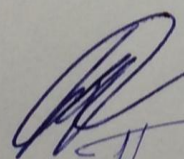
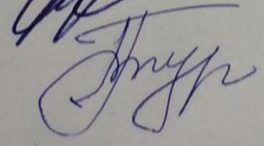
Институт управления бизнес процессами и экономики  
Кафедра «Экономики и организации предприятий энергетического и  
транспортного комплексов»

УТВЕРЖДАЮ  
Заведующий кафедрой  
 Е.В.Кашина  
« 11 » 10 2016 г.

**ДИПЛОМНЫЙ ПРОЕКТ**

080502.65.23.00 «Экономика и управление на предприятии (на автомобильном  
транспорте)»

**Разработка тарифа на услуги автотранспортного цеха при перевозке  
грузов(на примере ЗАО «Стальмонтаж»)**  
Пояснительная записка

Руководитель		ст.руководитель кафедры	К.А. Мухина
Выпускник			Г.С. Туренко

## РЕФЕРАТ

Дипломный проект по теме «Разработка тарифа на услуги автотранспортного цеха при перевозке грузов (на примере ЗАО «Стальмонтаж.))» выполнен на 67 страницах расчетно - пояснительной записки, содержит 22 таблицы и 10 рисунков.

**ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ТЕХНИКО - ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ, ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ, ТАРИФ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ, ПРИБЫЛЬ.**

В данном дипломном проекте рассмотрены вопросы современной теории, технологии и организации работы грузового транспорта. Представлена оценка экономической эффективности организации грузовых перевозок.

Проблема: самостоятельная разработка тарифа на предприятии

Цель дипломного проекта: разработать тариф на услуги автотранспортного цеха при перевозке грузов ЗАО «Стальмонтаж». Для достижения поставленной цели необходимо: оценить результаты производственно-хозяйственной деятельности предприятия; исследовать отчетные показатели финансовой деятельности предприятия; разработать тариф на услуги автотранспортного цеха; оценить эффективность разработки.

ДП - 080502.65.13.00 - 2015ПЗ

Лист

ДП - 080502.65.13.00 - 2015ПЗ

Лист

Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата

6

## ВВЕДЕНИЕ

Автомобильный транспорт России представляет собой наиболее гибкий и массовый вид транспорта. У него ряд важных отличий от других транспортных отраслей. Начнем с того, что основная часть автомобильного парка страны эксплуатируется в нетранспортных организациях. При этом сеть автомобильных дорог наряду с парком коммерческих автомобилей используется также автомобилями, находящимися в личном пользовании граждан. Стало быть, проблемы развития автомобильного транспорта носят комплексный характер. Ежедневно автотранспортом перевозится около 17 млн.т.

В автомобильном транспорте сконцентрировано свыше 97% от всех лицензируемых субъектов транспортной деятельности. В сфере коммерческих и некоммерческих автомобильных перевозок сейчас занято порядка полумиллиона хозяйствующих субъектов. Их деятельность проходит в условиях достаточно высокой внутриотраслевой и межвидовой конкуренции.

В автотранспортных подразделениях предприятий всех отраслей экономики работает более 4 млн. чел. Причем на автотранспортную отрасль приходится более 50% от числа работающих в транспортном комплексе, без учета железнодорожного транспорта.

Спрос на грузовые перевозки во многом определяется двумя факторами: динамикой и структурой изменения объемов производства в стране, а также платежеспособностью предприятий и организаций всех отраслей экономики. Грузовые перевозки – это один из наиболее «рыночных» секторов экономики. Российский опыт подтверждает известную закономерность, согласно которой рост рыночной экономики сопровождается, а в определенной мере и обуславливается опережающим развитием автотранспорта. И понятно почему. Грузопотоки, генерируемые развивающимися рынками товаров и услуг, в первую очередь осваиваются наиболее отзывчивым быстрым и гибким видом транспорта: автомобильным.

										Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ					7



# 1 Оценка производственно - хозяйственной деятельности предприятия

## 1.1 Характеристика ЗАО «Стальмонтаж»

ЗАО «Стальмонтаж» - крупнейшая строительно-монтажная компания Сибири, специализирующаяся на монтаже различных объектов из металлоконструкций и сборного железобетона. Потенциал предприятия таков, что позволяет своими силами осуществлять весь комплекс работ - от стадии проектирования до монтажа объекта.

.....

Автотранспортный цех является одним из важнейших подразделений предприятия ЗАО «Стальмонтаж», обеспечивающий работу всего предприятия.

## 1.2 Характеристика АТЦ на предприятии

Автотранспортный цех (АТЦ) является самостоятельным структурным подразделением ЗАО «Стальмонтаж».

Автотранспортный цех возглавляется начальником автотранспортного цеха, который назначается и освобождается от должности приказом по предприятию и непосредственно подчинен начальнику управления транспорта. На руководителя автотранспортного цеха возложены следующие обязанности: научная организация труда на предприятии; руководство работой по внедрению новой техники и технологии, совершенствование транспортного процесса. Вопросы подбора и подготовки кадров, охраны труда и техники.

					ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ	Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		9

### 1.3 Оценка финансового состояния АТЦ

Анализ финансово-хозяйственной деятельности играет важную роль в повышении экономической эффективности деятельности организации, в её управлении, в укреплении её финансового состояния.

.....

Наблюдается положительная динамика по сокращению срока оборачиваемости активов и ликвидных средств. Это говорит о том, что предприятие развивается, увеличиваются оборотные операции (в том числе продажи). Снижение коэффициента оборачиваемости собственных средств говорит о том, что предприятие занимает более устойчивое положение на рынке, оборот происходит за счет заемных средств.

					ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ	Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		10



## 2 Анализ формирования тарифов на грузовые перевозки

### 2.1 Развитие методов и моделей формирования тарифов

Развитие рыночной модели экономики, введение свободных цен на грузовые перевозки, коренным образом изменили условия функционирования автотранспортных организаций в мире. Транспорт как важнейшей части производственной и общественной инфраструктуры принадлежит особое место в функционировании рыночной экономики. Доля транспортных затрат на доставку в конечной цене реализации существенно колеблется от относительно небольшого значения до превышающей стоимости продукции. Это приводит к возрастанию роли транспорта и транспортных издержек как одного из главных факторов стабильного развития всей экономики и социальной сферы, и требует выработки новых подходов к тарифообразованию, принципов и методов построения грузовых тарифов, адаптированных к рыночным условиям.

В условиях рыночных отношений тарифообразование, процесс формирования тарифов, подвержено воздействию множества факторов. При этом ценовые решения – одна из основных функций транспортной организации, так как от тарифа будут зависеть конкурентоспособность, объем реализации транспортных услуг, положение на рынке, финансовая и деловая устойчивость организации. Эффективная работа автотранспортной организации на рынке транспортных услуг невозможна без соответствующей тарифной политики. Тарифная политика заключается в установлении тарифов в соответствии с условиями деятельности организации и варьировании ими так, чтобы завладеть максимально возможной долей рынка транспортных услуг при этом получить запланированный объем прибыли в соответствии с решаемыми стратегическими и тактическими задачами[38].

					ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ	Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		11







процессу услуг, необходимых для грузоотправителей и грузополучателей. Это отвлекает ресурсы и не лучшим образом влияет на формирование тарифов на перевозку грузов.

Тарифы формируются под воздействием двух основных групп факторов: затратных и конъюнктурных (рыночных). Прослеживается прямая зависимость в изменении уровня тарифов на транспортные услуги и цен на материальные ресурсы (топливо, смазочные материалы, запасные части). Рост тарифов в течении последних пяти лет не смог обеспечить безубыточную работу грузового автотранспорта из-за повышения цен на топливо, запасные части и материалы в 1,5-2 раза[22].

На формирование тарифов на автомобильном транспорте значительное воздействие оказывает уровень и структура затрат АТЦ, характер изменения себестоимости услуги от изменения объема выполняемых транспортных услуг. При этом высокий уровень автотранспортных затрат обусловлен низкой производительностью подвижного состава, низким техническим состоянием транспортных средств, высокой ресурсоёмкостью грузового автотранспорта и рядом других факторов, определяющих эффективность ценовой политики АТЦ.

Проблема снижения затрат на производство автотранспортных услуг является в настоящее время одной из наиболее актуальных, так как по величине себестоимости перевозок автомобильный транспорт уступает только авиационному и намного превосходит средний уровень всех других видов транспорта. Все это стимулирует автотранспортные организации находить новые подходы к тарифообразованию на транспортные услуги, которые бы позволили иметь ей возможность устанавливать эффективные тарифы и оперативно принимать решения, реагируя на все изменения, происходящие как во внешней, так и внутренней среде организации.

При формировании тарифов на транспортные услуги АТЦ должны учитываться следующие факторы: [6].

					ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ	Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		14

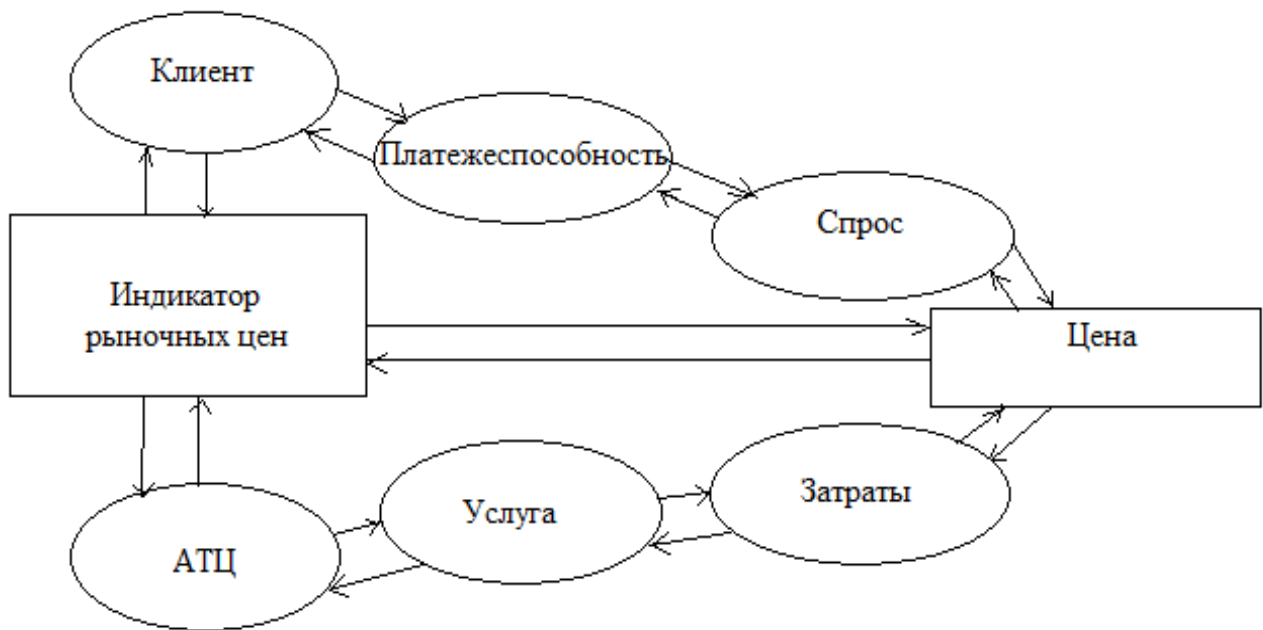


точки зрения. Проведение грамотной тарифной политики позволяет предприятиям автомобильного транспорта получать необходимый для осуществления своей деятельности объем денежных средств и управлять уровнем потенциальной дебиторской задолженности. Тариф на автотранспортные услуги обычно является наиболее контролируемым элементом в маркетинговой деятельности автотранспортного предприятия, но тем не менее, установить оптимальный тариф очень сложно[38].

В ходе анализа существующих подходов, применяемых при формировании тарифов на автотранспортные услуги, были установлены два основных подхода: с позиции автотранспортного предприятия и с позиции клиента.

Подходы, используемые при ценообразовании на автотранспортные услуги показаны на рисунке 2.2

Подход с позиции клиента



Подход с позиции автотранспортного предприятия

Рисунок 2.2- Подходы, используемые при ценообразовании на автотранспортные услуги

Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата
-----	------	----------	---------	------

Подход с позиции автотранспортного предприятия принимает в качестве отправной точки фактические затраты предприятия на производство услуг. При использовании данного подхода колебания конъюнктуры могут вызвать у автотранспортного предприятия трудности со сбытом услуг, так как цена не учитывает спрос на автотранспортные услуги.

Ценообразование с позиции клиента заключается в установлении цен таким образом, чтобы это обеспечивало предприятию получение большей прибыли за счет установления цен с ориентацией на спрос. Установление цены при таком подходе начинается с изучения спроса на автотранспортные услуги для клиента, что позволяет рассчитать необходимые затраты и объемы производства услуг. В современных условиях при формировании тарифа на автотранспортные услуги, нельзя пользоваться каким - то одним подходом, так как это не дает возможность учитывать все влияющие на тариф факторы, а не обходим подход, объединяющий в себе как поход с позиции автотранспортного предприятия, так и с позиции клиента.

Установив исходную цену на услугу, предприятие затем должно откорректировать её с учетом различных решений, связанных между собой. При этом необходимо использовать ценовые стратегии не обособленно по их видам, а комбинированно с наложением одних видов на другие[18].

Любое автотранспортное предприятие, устанавливая тариф на услуги стремится полностью покрыть свои затраты на их предоставление, но сегодняшняя действительность заставляет предприятия работать в тех ценовых рамках, которые диктует рынок автотранспортных услуг. Важным моментом при установлении тарифов на услуги является наличие жесткой конкуренции.

Поэтому автотранспортные предприятия стремятся быть конкурентоспособными, т.е. удержать имеющуюся клиентуру, привлечь потенциальных клиентов, увеличить объем заказов и при этом сократить количество денежных средств, необходимое для инвестирования в дебиторскую

									Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ				17

задолженность. Все это осуществляется посредством предоставления скидок с тарифа на автотранспортные услуги. Это необходимо учитывать при разработке модели формирования тарифа на автотранспортные услуги[59].

Установление сдельного тарифа за тонну перевезенного груза и за выполненный тонно-километр должно осуществляться следующим образом: во-первых, по исходным данным (расстояние перевозки, тип груза, объем перевозки, длина нулевого пробега, число ездов) определяются тот тип подвижного состава, имеющегося на автотранспортном предприятии, который подходит для перевозки данного груза; во-вторых, определяются затраты на выполнение данной работы для каждой марки подвижного состава, работающей как с прицепом, так и без него; затем затраты увеличиваются на выбранный процент рентабельности и норму налога на добавленную стоимость; следующим этапом является расчет тарифа за одну тонну и тонно-километр. После того как рассчитан сдельный тариф, выбирается наиболее выгодный для автотранспортного предприятия. Если рассчитанный сдельный тариф и за тонну, и за тонно-километр оказался слишком велик (больше среднегородских тарифов и клиент не согласен на него), то для транспортного предприятия наиболее рациональным будет: в случае недогрузки производственных мощностей снизить тариф на автотранспортные услуги до более приемлемого для клиента за счет уменьшения нормы рентабельности, в случае же достаточного количества заказов, позволяющих полностью загрузить подвижной состав отказаться от сотрудничества с клиентом.

Системы тарифов на различных видах транспорта имеют свои особенности. На автомобильном транспорте для определения стоимости перевозки грузов используют следующие виды тарифов[34]:

- сдельные тарифы на перевозку грузов;
- тарифы на перевозку грузов на условиях платных автотонно-часов;
- тарифы за временное пользование грузовыми автомобилями;

					ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ	Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		18



- тарифы из покилометрового расчета;
- тарифы за перегон подвижного состава;
- договорные тарифы.

Главными измерителями для установления тарифных ставок как правило являются 1 т перевозимого груза; 1 отправка груза; 1 км пробега автомобиля; 1 ч. работы автомобиля; 1 автотонно-час или комбинации этих единиц в зависимости от конкретных условий перевозок.

Изменять тарифы рекомендуется не чаще одного раза в квартал.

Уровень фактической рентабельности по всем видам перевозок грузов по АТП за отчетный период (квартал) не должен превышать 35% от себестоимости. При превышении этого уровня полученная прибыль должна быть пересчитана в бюджет в установленном порядке. Выбор расчетной базы и вида тарифов определяется конкретными условиями доставки грузов, объемами перевозок, их регулярностью, постоянством технологических нормативов, возможностями стандартизации количественных и качественных характеристик транспортного процесса.

Применение повременных тарифов обуславливается как правило неопределенностью количественных характеристик перевозок и прежде всего нестабильностью временных интервалов, в течение которых по условиям заказчика возможно производительное использование подвижного состава.

Сдельный тариф применяется при перевозке массовых однородных грузов в том случае, если имеются постоянно действующие стимулы получения выгоды при повышении производительности труда и снижении издержек по сравнению с учтенными в расчете тарифами.

Покилометровые тарифы используются при перемещении самих транспортных средств (перегон, подача и возврат, порожний пробег по объективным причинам и т. п.).

В городских и пригородных перевозках целесообразно выделять те из них,

					ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ	Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		19



тарифа). Данная схема применяется перевозчиком обычно в том случае, если эксплуатационные условия обеспечивают необходимую для рентабельной эксплуатации степень загрузки подвижного состава.

В наиболее общем случае при использовании данной схемы с потребителя берется отдельная плата за заказ подвижного состава; плата за время пребывания автотранспортного средства под погрузкой и разгрузкой у потребителя; плата за собственно перевозку определенного количества груза.

Роль платы за заказ (которая взимается в момент его оформления) заключается в гарантированном возмещении прямых затрат АТГТ на подачу автомобиля под погрузку в том случае, если отправитель по тем или иным причинам откажется от его использования.

Оплата пребывания под погрузкой или разгрузкой компенсирует потери, связанные с простоями автомобиля у отправителя.

Наконец, плата за перевозку покрывает издержки, связанные с выполнением необходимой клиенту транспортной работы.

Таким образом, данная тарифная схема является трехставочной.

Если предприятие работает с надежным потребителем и руководство АТП уверено в том, что загрузка поданного под погрузку автомобиля не будет остановлена, то отдельная оплата заказа из тарифной платы может быть исключена. Точно так же, если нет сомнений в выполнении заказчиком согласованных норм времени простоя под погрузкой и разгрузкой, то отдельная оплата времени пребывания под погрузкой может не взиматься. Схема, таким образом, превращается в двухставочную или даже в одноставочную, а применяемая в данном случае тарифная ставка за один тонно-километр должна обеспечивать покрытие всех видов затрат предприятия и получение расчетной прибыли.

Схема с оплатой использования подвижного состава. Фактически предполагает оплату автомобиле-часов работы у потребителя и применяется в

					ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ	Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		21

тех случаях, когда условия эксплуатации не обеспечивают достаточной коммерческой загрузки подвижного состава.

В зависимости от эксплуатационных условий тарифная плата может предусматривать также отдельную оплату заказа и оплату подвижного состава, превышающего расчетный пробег. Данную схему еще называют повременным тарифом.

Как и в случае сдельного тарифа, плата за заказ может не взиматься.

Схема с оплатой условных расчетных единиц транспортной работы. Предусматривает использование по согласованию с заказчиком укрупненных и упрощенных характерных измерителей транспортных услуг (поездки, заезды, доставленные контейнеры и т. д.), по которым и производится расчет тарифной платы. В основе применения данной схемы лежит учет средних сложившихся издержек перевозчика.

К схеме прибегают в тех случаях, когда АТП постоянно обслуживает данного грузоотправителя и автомобили используются при этом на постоянных маршрутах в стабильных эксплуатационных условиях. Названная схема оказывается весьма удобной и тогда, когда помимо перевозочных, потребителю постоянно представляются одни и те же дополнительные услуги (технологические, информационные и т. д.).

Если, например, данная схема применяется при вывозе и завозе с крупного грузообразующего объекта контейнеров, то условной расчетной единицей может служить один вывезенный или завезенный контейнер. Ставка «за один контейнер» учитывает при этом все затраты перевозчика (и его расчетную прибыль), сопряженные с обслуживанием данного потребителя.

Перевозчик вправе варьировать тарифные схемы и тарифные ставки по потребителям, по видам грузов, по видам перевозок, по типам и маркам применяемого подвижного состава.

В любом случае при необходимости в тарифную схему дополнительно

					ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ	Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		22

может включаться оплата предоставляемых потребителю не перевозочных услуг (погрузка и разгрузка, хранение, упаковка грузов и т. д.)

Тарифные классификаторы грузов могут разрабатываться органами государственного управления автомобильным транспортом, ассоциациями перевозчиков, отдельными предприятиями.

Тарифный класс груза, не указанного в классификаторе, устанавливается по соглашению перевозчика и грузоотправителя путем поиска в классификаторе аналогичного груза либо на основе расчета реального коэффициента использования грузоподъемности автомобиля.

Важное отличие заключается, однако, в том, что класс груза помимо степени использования грузоподъемности автомобиля — а это, действительно, важнейший фактор тарифной классификации — может учитывать и ряд других факторов, определяющих не только повышение или снижение издержек АТП при перевозке данного вида груза, но и чисто коммерческие факторы, которые повышают или снижают реальную платежеспособность самих потребителей.

Для привлечения и удержания клиентуры и как контрмера против аналогичных действий конкурентов широкое распространение должна получить система скидок с разработанных тарифов.

Система скидок с тарифа на автотранспортные услуги должна включать в себя следующие виды скидок[48]:

- скидки удержания;
- скидки привлечения;
- праздничные скидки;
- скидки за предварительную оплату и оплату в короткий срок.

Скидки привлечения - скидки, которые предоставляются новым клиентам за покупку значительного количества услуг. Через большие объемы производитель снижает затраты, связанные с производством. Размер скидки определяется исходя из того, на сколько снизилась себестоимость услуги.

					ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ	Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		23

Скидки удержания предоставляются постоянным, как правило, крупным клиентам за обусловленный объем оборота в течение определенного времени и клиентам, в которых автотранспортное предприятие особенно заинтересовано. Скидки удержания нацелены на стабилизацию отношений производителя с автотранспортных услуг с клиентами.

Праздничные скидки- скидки в праздничные и выходные дни для привлечения клиентуры. Такие скидки, как и другие виды скидок, помогают улучшить уровень ликвидности предприятия и сократить расходы, связанные с взысканием долгов с дебиторов и избежать роста безнадежных долгов. Покрытие рассмотренных скидок производится за счет уменьшения прибыли с единицы объема реализации услуг.

Скидки за предварительную оплату автотранспортных услуг или оплату в короткий срок - это скидки, которые предоставляются на оплату услуги в очень короткий срок, указанный в счете. В основу расчетов при определении допустимого уровня скидки закладываются подходы, базирующиеся на учете динамики падения покупательной способности денежной единицы[23].

После того как предприятие определило тариф на автотранспортные услуги, наиболее важной задачей становится грамотное заключение договора на оказание автотранспортных услуг с учетом всех основных моментов. Договор является так же, инструментом расчета. Заключение договора на перевозку дает автотранспортным предприятиям возможность обеспечить свои интересы и добиться наилучших экономических показателей.

### **2.3 Тарифные ставки и тарифные схемы грузового АТТ**

В теории тарифные ставки принято связывать с различными группами издержек предприятия. Разделяют, например, ставку за движущую операцию (она соответствует издержкам, которые могут быть прямо отнесены на один

					ДП – 080502.65.13.00 – 2015ГЗ	Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		24



километр пробега автомобиля), ставку за начально-конечную операцию (соответствует издержкам, условно относимым на один час простоя автомобиля под погрузкой или разгрузкой) и т.д.

В практике тарифной ставкой обычно называется установленная предприятием для удобства расчетов с потребителем стоимость условной "единичной услуги".

Общая стоимость обслуживания потребителя (тарифная плата) определяется в результате применения той или иной тарифной схемы.

Тарифной схемой называется установленный для определенной ситуации порядок расчета тарифной платы. Тарифные схемы разрабатываются в соответствии с характером предоставляемых услуг и учитывают коммерческие и технологические условия предоставления конкретных услуг.

В некоторых случаях тарифная схема вырабатывается по соглашению сторон при заключении договора. Однако большинство предприятий – и это следует считать хорошей практикой – имеет несколько стандартных тарифных схем для различных ситуаций[12].

Тарифные схемы, как правило, определяют порядок расчета цен отдельных "элементарных" услуг, которые входят в состав той или иной предоставляемой потребителю реальной услуги. В зависимости от количества учитываемых схемой "элементарных" услуг говорят о двухставочной, трехставочной и т.д. тарифной схеме.

Рассмотрим три тарифные схемы, которые достаточно часто используются на практике.

Схема с оплатой перевозки груза (данная схема носит также название сдельного тарифа). Она используется перевозчиком обычно в том случае, если эксплуатационные условия обеспечивают необходимую для рентабельной эксплуатации степень загрузки подвижного состава.

В наиболее общем случае при использовании данной схемы с потребителя взимается отдельная плата за собственно перевозку определенного количества груза.

Роль платы за заказ (взимается в момент оформления заказа) заключается в гарантированном возмещении прямых затрат АТП на подачу автомобиля под

					ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ	Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		25

погрузку в случае, если отправитель по тем или иным причинам откажется от его использования.

Оплата пребывания под погрузкой или разгрузкой компенсирует потери, связанные с простоями автомобиля у отправителя.

Наконец, плата за перевозку покрывает издержки, связанные с выполнением необходимой клиенту транспортной работы.

Таким образом, данная тарифная схема является трехставочной. При этом формула расчета тарифной платы за услугу имеет вид:

$$T = C_3 + V C_B + P C_{\text{ткм}}, \quad (2.1)$$

где  $T$  - тарифная плата, руб.;

$C_3$  - тарифная ставка платы за заказ, руб.;

$V$  - время пребывания автомобиля у клиента, ч.;

$C_B$  - тарифная ставка платы за один час пребывания под погрузкой или разгрузкой, руб.;

$P$  - объем выполненной транспортной работы, ткм;

$C_{\text{ткм}}$  - тарифная ставка платы за один тонно-километр для груза данного класса (о классификации грузов будет сказано ниже).

Если предприятие работает с надежным потребителем и нет сомнений в загрузке поданного под погрузку автомобиля, то отдельная оплата заказа из тарифной платы может быть исключена. Точно также, если есть уверенность в выполнении заказчиком согласованных норм времени простоя под погрузкой и разгрузкой, отдельная оплата времени пребывания под погрузкой может не браться. Схема, таким образом, превращается в двухставочную или даже в одноставочную, а применяемая в этом случае тарифная ставка за один тонно-километр должна обеспечивать покрытие всех видов затрат предприятия и получение расчетной прибыли[39].

Схема с оплатой использования подвижного состава. Данная схема фактически предусматривает оплату автомобиле-часов работы у потребителя и применяется в тех случаях, когда условия эксплуатации не обеспечивают достаточной коммерческой загрузки подвижного состава.

									Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ				26

В зависимости от эксплуатационных условий тарифная плата может предусматривать также отдельную оплату заказа и оплату превышающую расчетный пробег подвижного состава.

Данная схема носит также название повременного тарифа. Формула расчета тарифной платы имеет вид:

$$T = C_3 + P_c C_{п} + A C_{ач}, \quad (2.2)$$

где  $T$  - тоже, что и в формуле (2.1);

$C_3$  - тоже, что и в формуле (2.1);

$P_c$  - сверхнормативный (превышающий среднее расчетное значение) пробег автомобиля за смену, км;

$C_{п}$  - тарифная ставка за один километр сверхнормативного пробега, руб.;

$A$  - автомобиле-часы работы автомобиля у заказчика, авто.ч.;

$C_{ач}$  - тарифная ставка платы за один автомобиле-час [41].

Как и в случае сдельного тарифа, плата за заказ может не взиматься.

Схема с оплатой условных расчетных единиц транспортной работы. Данная схема предусматривает применение по согласованию с заказчиком укрупненных и упрощенных характерных измерителей транспортных услуг (ездки, заезды, доставленные контейнеры и т.д.), по которым и производится расчет тарифной платы. В основе применения этой схемы лежит учет средних сложившихся издержек перевозчика.

Схема применяется в тех случаях, когда АТП постоянно обслуживает одного грузоотправителя и автомобили используются при этом на постоянных маршрутах в стабильных эксплуатационных условиях. Она оказывается весьма удобной и тогда, когда помимо перевозочных, потребителю постоянно представляются одни и те же дополнительные услуги (технологические, информационные и т.д.).

Расчет тарифа производится в этом случае по формуле:

$$T = C * P, \quad (2.3)$$



### **3 Разработка тарифа на грузовые перевозки ЗАО «Стальмонтаж»**

#### **3.1 Анализ обоснования количества 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.

#### **3.2 Расчет тарифа на грузовые перевозки ЗАО «Стальмонтаж»**

Для расчета тарифа необходимо рассчитать затраты на перевозку грузов.

.....

#### **3.3. Расчет экономической эффективности тарифа на услуги АТЦ**

Расчетная прибыль ЗАО «Стальмонтаж», при применении различных видов тарифов определяется исходя из тарифа за 1 калькуляционную единицу.

.....

Тарифы на услуги ЗАО «Стальмонтаж» формируются на основе плановой себестоимости по статьям затрат, всех видов установленных налогов и неналоговых платежей в соответствии с налоговым и бюджетным законодательством, прибыли, необходимой для воспроизводства, определяемой с учетом качества услуг (продукции, товаров, работ) и конъюнктуры рынка.

					ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ	Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		29

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В дипломном проекте была рассмотрена организация транспортной услуги на предприятии ЗАО «Стальмонтаж».

Проанализировав производственно - хозяйственную деятельность предприятия ЗАО «Стальмонтаж» видно, что численность персонала за 3 года увеличилась на 15 чел. Увеличение численности персонала связано с увеличением объема работ на предприятии.

Помимо основной деятельности предприятие ЗАО «Стальмонтаж» предоставляет следующие услуги:

- выполнение торгово-закупочных, торговых, посреднических, бартерных и иных операций;

- товарно-посреднические услуги по продвижению товаров на экспорт и проведение импортных закупок, инновационная деятельность.

Произошло увеличение автопарка. В 2013г. автопарк составлял 11 ед. подвижного состава, в 2014г. количество подвижного состава увеличилось на 5 ед. подвижного состава, в 2015 г. подвижной состав достиг размера в 20 ед. Увеличение автопарка произошло на основе увеличения клиентской базы и потребности в новых единицах транспорта.

В дипломном проекте были разработаны мероприятия:

- анализ обоснования количества подвижного состава;
- расчет затрат предприятия;
- обоснование выбора тарифа на перевозку торгового оборудования ЗАО «Стальмонтаж».

Проанализировав финансовое состояние АТЦ видно, что на предприятии наблюдается положительная динамика рентабельности, что свидетельствует об эффективном управлении средствами предприятия.

					ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ	Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		30



Так же наблюдается положительная динамика по сокращению срока оборачиваемости активов и ликвидных средств, это говорит о том, что предприятие развивается и увеличиваются оборотные операции.

Проанализировав технико-эксплуатационные показатели предприятия можно сделать вывод, что: в 2015г. режим работы увеличился на 7,8%, это было вызвано увеличением объёмов работ, что привело к увеличению выручки на предприятии; увеличение эксплуатационной скорости на 0,6% свидетельствует об улучшении использования автомобилей и своевременному ремонту автопарка; увеличение среднесуточного пробега за 2015г. на 1,1% было вызвано увеличением клиентской базы, за счёт этого увеличилось количество ездки; среднее расстояние перевозок в 2015 г. увеличилось на 0,2%, этому способствовало поиск новых маршрутов доставки товаров и увеличением клиентов в области.

В проделанной работе были проанализированы 2 марки подвижного состава Газ3302 и ISUZU elf и была рассчитана расчетная прибыль ЗАО «Стальмонтаж», при применении различных видов тарифов.

Фонда оплаты труда ЗАО «Стальмонтаж» составляет 41727,8 руб.; переменные затраты для автомобиля Газ 3303 365621,9 руб., для автомобиля ISUZU elf 510911,2 руб.; постоянные затраты для Газ 3302 91405,5 руб. и для ISUZU elf 127727,8 руб.

Анализируя полученные данные, было выявлено, что наиболее лучшей маркой автомобиля для грузовых перевозок будет Газ 3302. Исходя из расчетов следует, что для выполнения заказа на перевозку торгового оборудования, предприятие предоставит заказчику две машины Газ 3302 и примет для него тариф в расчете за 1 час работы, при этом предприятие ЗАО «Стальмонтаж» получит прибыль в размере 708796,3руб.

Таким образом, цель дипломного проекта достигнута.

					ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ	Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		31

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1 Федеральный закон от 29.10.2008 N 164-ФЗ (ред. от 08.05.2010) "О финансовой аренде (лизинге)"

2 Приказ Минфина РФ от 30 марта 2009 г. N 26н "Об утверждении Положения по бухгалтерскому учету "Учет основных средств" ПБУ 6/01" (с изменениями и дополнениями)

3 Постановление Правительства РФ от 05.12.2001г. №848 (ред.22.04.2010г.) «О федеральной целевой программе развитие транспортной системы России на 2010 – 2015 годы»

4 Приказ ФСИН РФ от 18.04.2005 N 268 (ред. от 12.10.2010) "Об утверждении нормативных сроков работы до капитального ремонта и списания автомобильной, дорожно-строительной техники и электротехнических средств, периодичности технического обслуживания автомобильного транспорта федерального бюджетного учреждения "Управление автотранспорта Федеральной службы исполнения наказаний" и порядка хранения и консервации автотранспортной техники, станочного и паркового оборудования"

5 Закон Российской Федерации "О бухгалтерском учете", № 129 -ФЗ от 21.11.96.

6 Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России на 2010—2015 годы», утверждена Постановлением Правительства РФ от 05.12.2001 г. № 848 (в редакции Постановления Правительства РФ от 20.05.2008 г. № 377).

7 Бачурин А.А Анализ производственно - хозяйственной деятельности автотранспортных организаций: Учебное пособие. - М.: Академия, 2012.

8 Беляев В.И. Маркетинг: основы теории и практики. Учебник ГРИФ УМО, М.: КНОРУС, 2011.

					ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ	Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		32



20 Пашуто В.П. Организация, нормирование и оплата труда на предприятии. Учебно-практическое пособие. ГРИФ ИМУ., М.: КНОРУС, 2011.

21 Постановление Правительства РФ от 07.03.2009г. №293 «О мерах по упорядочению государственных цен (тарифов)»

22 Неруш Ю. М., Лозовой Я. Д., Шабанов Б. В. Грузовые перевозки и тарифы. Учебное пособие для вузов / Под ред. Ю. М. Неруша. — М.: Транспорт, 2013г.

23 Экономика отрасли. Формирование тарифов на пассажирские перевозки. Учебное пособие по спец 06.08.13. Голянд И.Л., Захарьин К.Н., Мухина К.А., Баженова Е.Г. Красноярск. СФУ. 2007 г.

24 Статья «Регулирование тарифов на услуги грузовых перевозок автотранспортом», Матанцева О.Ю., Право и экономика, 2011 г

25 Грузовые автомобильные перевозки : учебное пособие для студентов высших учебных заведений / А.Э. Горев. — 5-е изд., испр. — М. :

26 Ларин О.Н. Организация грузовых перевозок: Учебное пособие. – Челябинск:Изд-воЮУрГУ, – 99 с.

27 Золотарева Г.И., Смородинова Н.И. Бюджетная система Рос. ФУ Учебник. ГРИФ УМО. М.: КНОРУС, 2011.

28 Инвестиции на автомобильном транспорте : учеб. пособие / В.И. Бережной, Е.В. Бережная, О.А. Алексеева и др.. М. : Финансы и статистика, - 288 с.

29 Круглова Н.Ю. Хозяйственное право. Учебное пособие. ГРИФ УМУ. М.:КНОРУС, 2011. 248с.

30 Кузнецов Е.С. Техническая эксплуатация автомобилей Учебник для вузов. 4-е изд., перераб. и дополн. / Е. С. Кузнецов, А. П. Болдин, В. М. Власов и др. - М.: Наука, 2012. - 535 с.

31 Лукашевич В.В. Основы управления персоналом. Учебное пособие. ГРИФ УМО, М.: КНОРУС, 2010. 240с.

					ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ	Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		34

32 Любушина Н.П. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия: Учебное пособие для ВУЗов/Под ред. Н.П. Любушина.- М.: ЮНИТИ-ДАНА

33 Малиновская О.В., Скобелева И.П., Бровкина А.В. Государственные и муниципальные финансы. Учебное пособие. ГРИФ УМО М.: КНОРУС, 2011.

34 Новицкий Н.И. Организация, планирование и управление производством. Практикум (курсовое проектирование). М.: КНОРУС, 2013. 320с.

35 Парахина В.Н., Галеев Е.В., Ганшина Л.Н. Муниципальное управление. Учебное пособие. ГРИФ УМО, М.: КНОРУС, 2010. 496с.

36 Пашуто В.П. Организация, нормирование и оплата труда на предприятии. Учебно-практическое пособие. ГРИФ ИМУ., М.: КНОРУС, 2011. 320с.

37 Секерин В.Д. Основы маркетинга. Учебное пособие. ГРИФ УМО. М.: КНОРУС, 2011. 240с.

38 Симиренко О.В. Практикум по экономическому анализу. Часть 1. Комплексный анализ бухгалтерской (финансовой) отчетности. Учебное пособие.- Невинномысск: НИЭУП, 2010.-33с.

39 Симунина Т.А., Васильцова В.М., Планирование на предприятии. Учебное пособие. ГРИФ УМО, М.: КНОРУС, 2013. 336с.

40 Сираджинов Р.Ж. Управление в городском хозяйстве. Учебное пособие. ГРИФ УМО. М.: КНОРУС, 2011.- 352с.

41 Скворцов И.П. Социальная политика региона: теория и практика. Учебное пособие. ГРИФ УМО. М.: КНОРУС, 2010, 448с.

42 Солдаткин С.Н. Государственный и муниципальный долг: теория, методология, практика. Учебное пособие ГРИФ УМО, М.: КНОРУС, 2011.

					ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ	Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		35

43 Управление процессами в транспортных логистических системах: учеб.пособие / В.М. Беляев, Л.Б. Миротин, А.Г. Некрасов, А.К. Покровский; под общ. ред. А.Г. Некрасова; МАДИ.- М., 2011.- 127 с.

44 Титов В.И. Экономика предприятия: Учебник.- М.: Эксмо, 2010.- 416с

45 Троицкая Н.А., Чубуков А.Б. Единая транспортная система : учебник / Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков. — 4-е изд., испр. -М. : Академия, 2008. 240 с.

46 Улицкий М.П. Оценка стоимости транспортных средств. Учебное пособие. - М.: Финансы и статистика, 2012. – 82 с

47 Фатхутдинов Р.А. Управление конкурентоспособностью организации: Учебник, 3-е изд., перераб. и доп.: Маркет ДС

48 Экономика автомобильного транспорта: учеб.пособие для студ. высш. учеб. заведений / А.Г. Будрин, Е.В. Будрина, М.Г. Григорян и др.; под ред. Г.А. Кононовой. – 3-е изд., стер. – М.: Издательский центр «Академия», 2011. – 320 с.

49 Экономика предприятия : учебник для вузов / Под ред. А.Е. Карлика, М.Л. Шухгальтер. 2-е изд., перераб. и доп. — СПб. : Питер, 2011. - 464 с.

50 Барткова Н.Н. анализ влияния способа начисления амортизации на налоговые платежи предприятия //налоги и налогообложение, № 12

51 Бахирев И.А. Автомобилизация и потребности развития дорожно-уличной сети: общие проблемы транспорта / И.А. Бахирев // Транспортное строительство : Научно-технический и производственный журнал. — 2013 — № 10. С. 2—5.

52 Белых В.И. Принципы формирования конкурентоспособности предприятий автомобильного транспорта // Научный журнал КубГАУ. 2011. №71(07)

53 П. Я. Папковская, А. П. Михалкевич, учебник «Калькулирование себестоимости транспортных услуг»,2013 г.

					ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ	Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		36

54 Маллямов Р.Р. Роль и место менеджмента в обеспечении конкурентоспособности автотранспортных предприятий // Вестник Екатеринбургского института. 2011. №4(16). С.54-58.

55 Грузовые перевозки:рабочая программа / авт.-сост. И.И. Хлевой, СПб.: ИВЭСЭП, 2013. – 23 с.

56 Смирнова И.Л. Управление источниками финансирования предприятия как фактор обеспечения его конкурентоспособности// Вестник академии. 2010. №2. С.30-33.

57 Теслова С.А. Направления повышения конкурентоспособности грузовых автотранспортных предприятий: подходы к формированию // Вестник СибАДИ. 2011. №3(21). С.65-68.

58 Титов И.В. Анализ существующих экономических методов управления модернизацией и обновлением парка пассажирского транспорта общего пользования // Научный вестник автомобильного транспорта. – М.: ОАО «НИИАТ», апрель, 2012. С.60-64.

59 Титов И.В. Методика оценки и выбора экономически эффективного механизма формирования инвестиций, необходимых для обновления транспортных средств // Автотранспортное предприятие. 2012. №5. С.24-26

60 Чепелева Н.Н. Современные ресурсы автотранспортных предприятий, их состав и Эффективность использования // Научно - информационный журнал «Экономика» / Украина, 2009. С.142-146.

61 Ванчукевич В.Ф., Седюкевич В.Н. Автомобильные перевозки,2004 год.

62 Стандарт предприятия. СТО - 42.07-2012г. Красноярск, 2012г.

63Петрова Е.В. Статистика автомобильного транспорта: Учебник для сред, спец. учеб.заведений / Е.В. Петрова, О.И. Ганченко. М.: Финансы и статистика, 2011. - 237 с.

					ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ	Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		37

64 Рубец А.Д. История автомобильного транспорта России, учеб.пособие для студ. высш. учеб. заведений; Гриф УМО ВУЗов России; 2-е изд. М.: - Транспорт, - 215 с.

65 Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия. Учеб.пособие. М: ИНФРА-М, - 416 с.

66 Туревский И.С. Экономика и управление на автотранспортным предприятием. Учеб. пособие. -М.: Высшая школа, 2011 - 222 с.

67 Врублевский Н.Д. Управленческий учет издержек производства и себестоимости продукции в отраслях экономики: Учебное пособие. - М.: «Бухгалтерский учет»

68 Сербиновский Б.Ю., Фролов Н.Н., Напхоненко Н.В., Колоскова Л.И. Экономика предприятий автомобильного транспорта/ издательский центр «МарТ», 2011

69 Шеремет А.Д. Финансы предприятия: менеджмент и анализ: учеб.пособие/ А.Д. Шеремет. - Изд. 2-е, перераб. и доп. - М.: ИНФРА-М, – 412с.;

70 Бердников Т.Б. анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия: учеб пособие/ Т.Б. Бердников. - М.: ИНФРА- М, - 215с.

71 Николаева С.А. Принципы формирования и калькулирования себестоимости. - М.: «Аналитик-Пресс», 2012. - 144с.

72 Чечевицына Л.Н. Анализ финансово-хозяйственной деятельности: учеб./ Л.Н. Чечевицына. - Ростов-н/Д.: Феникс, - 387с.;

73 Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия АПК: учеб.пособие/ Г.В. Савицкая. - Мн.: Новое знание, 2011. - 72с.;

74 Шеремет А.Д. Методика финансового анализа: учеб./ А.Д.Шеремет, Р.С. Сайфулж. - М.: Инфра-М, 2010. - 412с.;

75 Ковалев В.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: учеб./ В.В. Ковалев, О.Н. Волкова. - М.: ООО «ТК Велби», 2011. - 347с.;

					ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ	Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		38



76 Маркарьян Э.А. Экономический анализ хозяйственной деятельности: учеб./ Э.А. Маркарьян. - Ростов-на-Д.: Феникс, 2010. - 78с.;

77 Фатхутдинов Р.А. Конкурентоспособность организации в условиях кризиса: экономика, маркетинг, менеджмент. М.: Маркетинг, 886с.

78 Волгин В.В., Автомобильный дилер: практическое пособие по маркетингу и менеджменту сервиса и запасных частей/ В.В. Волгин. - М.: «Ось-89», - 224 с.

79 Говорова Н. Конкурентоспособность - основной фактор развития современной экономики/ Проблемы теории и практики управления № 4, 2012. 24-29с.

80 Архипова А.И. Экономика: учеб./А.И. Архипова, А.Н. Нестеренко, А.К. Большакова. - М.: Прометей, 209. - 239с.

81 Яновский А. Риски в деятельности предприятия / Маркетинг. – 2012. - № 6.

82<http://omnicomm.biz/>

83 <http://krs.rosrabota.ru>

					ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ	Лист
Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		39

ДП – 080502.65.13.00 – 2015ПЗ

Лист

Изм	Лист	№ докум.	Подпись	Дата

40