

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  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2017 г.

**БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА**

38.03.01.05.09 «Экономика предприятий и организаций  
(автомобильный транспорт)»

**Оптимизация затрат на содержание подвижного состава  
(на примере УМ АТП г. Зеленогорска)**

Пояснительная записка

Руководитель	_____	доцент, канд. техн. наук	Ю.А. Хегай
	подпись, дата		
Выпускник	_____		А.А. Михалева
	подпись, дата		
Нормоконтролер	_____		К. А. Мухина
	подпись, дата		

Красноярск 2017

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  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2017 г.

**ЗАДАНИЕ  
НА ВЫПУСКНУЮ КВАЛИФИКАЦИОННУЮ РАБОТУ  
в форме бакалаврской работы**

Студенту Михалевой Анастасии Александровне

Группа УБ13-05

Направление подготовки: 38.03.01 «Экономика», профиль подготовки 38.03.01.05.09 «Экономика предприятий и организаций (автомобильный транспорт)»

Тема выпускной квалификационной работы: «Оптимизация затрат на содержание подвижного состава (на примере УМ АТП г. Зеленогорска)»

Утверждена приказом по университету № 2839/с от «06» марта 2017 г.

Руководитель ВКР Ю. А. Хегай, канд. тех. наук, доцент кафедры «Экономика и организация предприятий энергетического и транспортного комплексов» ИУБПЭ СФУ

Консультант ВКР Ю. А. Хегай, канд. тех. наук, доцент кафедры «Экономика и организация предприятий энергетического и транспортного комплексов» ИУБПЭ СФУ

Исходные данные для ВКР:

- законодательные и нормативные акты РФ в сфере автомобильного транспорта;
- производственно-экономические, финансовые показатели и сведения о работе предприятия, технико-эксплуатационные показатели работы парка грузовых автомобилей;
- первичная документация предприятия: бухгалтерский баланс и другие формы бухгалтерской отчетности.

Перечень разделов ВКР:

- теоретические основы оптимизации затрат на предприятии;
- анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия;
- мероприятия по оптимизации затрат на содержание подвижного состава УМ АТП г. Зеленогорска

Перечень презентационного материала: цель и задачи бакалаврской работы; характеристика финансового состояния предприятия, оценка

структуры активов, платежеспособности, финансовой устойчивости и деловой активности предприятия; оценка показателей рентабельности предприятия; анализ производственно-хозяйственной деятельности предприятия; характеристика показателей работы предприятия по перевозке грузов; анализ структуры затрат предприятия; анализ общей суммы затрат; влияние статей калькуляции на формирование себестоимости перевозок; влияние технико-эксплуатационных показателей на формирование себестоимости перевозок; влияние на себестоимость изменения общей суммы расходов и грузооборота; мероприятия к реализации в дипломном проекте; оценка показателей деятельности предприятия; динамика изменения себестоимости перевозок; оценка экономической эффективности предлагаемых мероприятий.

Руководитель ВКР

Ю.А. Хегай

Задание принял к исполнению

А.А. Михалева

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2017 г.

## РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа по теме «Оптимизация затрат на содержание подвижного состава (на примере УМ АТП г. Зеленогорска)» содержит 127 страниц текстового документа, 4 приложения, 88 использованных источников, 16 рисунков.

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

Целью ВКР является оптимизация затрат на содержание подвижного состава (на примере УМ АТП г. Зеленогорска).

В выпускной квалификационной работе решены задачи анализа производственно-хозяйственной и финансовой деятельности предприятия, проведен анализ затрат с помощью методов факторного анализа, выявлены внутренние резервы для снижения затрат предприятия.

В рамках снижения затрат в составе себестоимости предприятия увеличены технико-эксплуатационные показатели работы подвижного состава, внедрена система спутникового мониторинга ГЛОНАСС.

В результате оптимизации затрат оказалось возможным сокращение себестоимости от 4,05 % до 7,01 %. Снижение затрат в составе себестоимости перевозок позволяет увеличить прибыль предприятия и тем самым улучшить его финансовое состояние.

Экономическая эффективность увеличения такого технико-эксплуатационного показателя, как коэффициент выпуска автомобилей на линию, составляет 372 010 руб., а максимальная экономическая эффективность внедрения системы спутникового мониторинга ГЛОНАСС составляет 1 142 170 руб.

## СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
1 Теоретические основы оптимизации затрат на предприятии.....	6
1.1 Экономическая сущность и понятие затрат на предприятии.....	6
1.2 Виды затрат в составе себестоимости перевозок .....	11
1.3 Методы управления затратами предприятия .....	20
2 Анализ финансово-хозяйственной деятельности УМ АТП г. Зеленогорска .....	28
2.1 Анализ финансового состояния и производственной деятельности предприятия .....	28
2.2 Анализ затрат на содержание подвижного состава предприятия.....	34
2.3 Анализ затрат методом факторного анализа.....	35
3 Мероприятия по оптимизации затрат на содержание подвижного состава УМ АТП г. Зеленогорска .....	50
3.1 Оптимизация затрат с помощью изменения технико-эксплуатационных показателей.....	50
3.2 Внедрение системы мониторинга транспорта на основе технологий спутникового позиционирования ГЛОНАСС .....	51
3.3 Оценка экономической эффективности предлагаемых мероприятий.....	53
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ .....	57

## ВВЕДЕНИЕ

Автомобильный транспорт является составной частью общей транспортной системы страны. Он представляет собой наиболее массовый вид транспорта и играет главную роль в обеспечении экономического роста и социального развития.

Основные задачи, стоящие перед автомобильным транспортом - своевременное, качественное и полное удовлетворение потребностей населения в перевозках, совершенствование транспортного обслуживания, повышение эффективности и качества работы транспортной системы.

Практически перед каждым предприятием стоит задача получить максимальную прибыль. Решить ее можно двумя способами: наращивать объемы производства, либо сокращать затраты. Принимая во внимание жесткую конкуренцию на рынке и ограниченный спрос, второй вариант представляется более предпочтительным.

Ключевую роль в успешной экономической деятельности любой организации и получении прибыли играют затрачиваемые ресурсы, а также необходимые методы, инструменты их анализа, планирования, координации и регулирования, учета, контроля.

Оптимизация затрат является одной из приоритетных задач существования любого предприятия. От величины затрат, которые приходится на производство товара, работы или услуги, зависит конкурентоспособность товара (работы или услуги) и в целом всего предприятия.

Управление затратами - это одно из направлений управления предприятием. Это необходимый элемент, без которого остальные функции управления не могут быть полноценно реализованы. Затраты отражают стоимость ресурсов, использованных в процессе деятельности предприятия по производству продукции, оказанию услуг, выполнению работ.

После того, как приоритетные направления снижения затрат определены, необходимо изучить деятельность компании в разрезе направлений.

Необходимо понимать, как формируются затраты по каждому направлению, как протекают бизнес-процессы и что следует предпринять, чтобы снизить издержки. В план мероприятий по сокращению издержек обычно включаются статьи затрат, которые необходимо снизить, факторы, влияющие на них, суть и стоимость мероприятия, предполагаемый эффект.

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

Себестоимость продукции является одним из оценочных показателей, характеризующих эффективность работы предприятия. Себестоимость транспортной продукции отличается от себестоимости любой другой продукции тем, что не включает в себя стоимость сырья (ввиду его отсутствия на транспорте), а так же большей долей заработной платы и амортизационных отчислений.

Снижение себестоимости перевозок является одним из актуальных направлений анализа деятельности АТП с целью повышения эффективности его деятельности. В неуклонном снижении себестоимости проявляется режим экономии, непрерывный рост производительности труда, совершенствование методов хозяйствования по обеспечению выполнения программы перевозок с наименьшими затратами. Снижение себестоимости перевозок может достигаться как путем уменьшения затрат на топливо, шины, ремонт, прочие материальные ресурсы, так и за счет повышения производительности эксплуатации подвижного состава и оптимизации его работы на маршрутах в различных видах сообщения.

На сегодняшний день в условиях кризиса и рыночной экономики возрастает необходимость управления затратами. Это связано с тем, что уровень затрат самым существенным образом влияет на прибыль, ценовую политику и конкурентоспособность предприятия.

В связи с этим очень актуальна оптимизация затрат, а снижение себестоимости на основе оптимизации затрат на производство и реализацию продукции является первоосновой экономического роста предприятия - способом его выживания.

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

Цель выпускной квалификационной работы - оптимизация затрат на содержание подвижного состава (на примере УМ АТП г. Зеленогорска).

Задачи работы:

- изучить понятие и основные виды затрат предприятия, основные методы и резервы снижения затрат;
- проанализировать производственно - хозяйственную и финансовую деятельность предприятия;
- провести анализ затрат с помощью методов факторного анализа в динамике за 3 года;
- выявить внутренние резервы для снижения затрат предприятия;
- разработать мероприятия, направленные на снижение затрат на содержание подвижного состава;
- рассчитать экономическую эффективность предлагаемых мероприятий по снижению затрат.

# **1 Теоретические основы оптимизации затрат на предприятии**

## **1.1 Экономическая сущность и понятие затрат на предприятии**

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

Совокупность производственных затрат показывает, во что обходится предприятию изготовление выпускаемой продукции, то есть составляет производственную себестоимость продукции [37].

Предприятия производят также затраты по реализации (сбыту) продукции, то есть осуществляют внепроизводственные или коммерческие расходы (на транспортировку, упаковку, хранение, рекламу и др.). Производственная себестоимость и коммерческие расходы составляют полную, или коммерческую себестоимость продукции [82].

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

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

деятельности, при этом многие аспекты работы с информацией о затратах регламентированы законодательно.

Именно информация о затратах лежит в основе внешней, финансовой и налоговой отчетности организаций. Однако долгое время роль такой информации в принятии управленческих решений недооценивалась российскими менеджерами. Практически единственной сферой ее применения считалось исчисление себестоимости и прибыли для целей внешней отчетности. Даже авторы некоторых учебных пособий по управленческому учету, изданных в нашей стране за последние десять лет, большую долю внимания уделяют в своих изданиях лишь способам калькулирования затрат [51].

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

Затраты на производство - это затраты, обоснованные условиями производства и направленные на создание полезных ценностей или оказание услуг путем потребления материальных, трудовых и финансовых ресурсов [8].

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

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

затрат и результатов.

В условиях переходной экономики основной целью деятельности предприятия является достижение максимального экономического результата (прибыли). Все виды деятельности предприятия направлены на получение прибыли [48].

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

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

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

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

Термин «доходы» и «расходы» организации, определенные названными положениями, не противоречат Международным стандартам финансовой отчетности, в соответствии с которыми расходы включают убытки и затраты, возникающие в ходе основной деятельности предприятия. Они, как правило, принимают форму оттока или уменьшения актива.

Расходы признаются в отчете о прибылях и убытках на основании

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

Понятие «издержки» из числа рассмотренных является наиболее обобщающим показателем.

Издержки - это денежное измерение суммы ресурсов, используемых с какой-либо целью [82].

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

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

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

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

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

Решению каждой из названных задач соответствует своя классификация

затрат.

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

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

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

К планоно-нормативным документам относятся:

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

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

## 1.2 Виды затрат в составе себестоимости перевозок

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

Основные статьи калькуляции себестоимости представлены на рисунке 1.



Рисунок 1 - Основные статьи калькуляции себестоимости

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

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

В соответствии с этим в себестоимость перевозок (работ, услуг) автомобильного транспорта включаются следующие затраты [26]:

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

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

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

- некапитального характера, связанные с совершенствованием технологии и организации перевозок и других работ, услуг (в том числе подсобно - вспомогательных производств осуществляемых в ходе

производственного процесса), подготовкой и освоением перевозок по новым маршрутам (или новых видов грузов), включая затраты по дооборудованию (переоборудованию) подвижного состава и тары для грузов;

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

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

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

- по обеспечению нормальных условий труда, техники безопасности, безопасности дорожного движения (включая расходы на проведение предрейсовых медосмотров и инструктажей), устройство и содержание ограждений машин и их движущихся частей, люков, отверстий, сигнализации, прочих видов устройств некапитального характера, обеспечивающих технику безопасности, устройство и содержание дезинфекционных камер, умывальников, душей, бань и прачечных на производстве, оборудование рабочих мест специальными устройствами (некапитального характера), обеспечение специальной одеждой, обувью, защитными приспособлениями и, в случаях, предусмотренных законодательством, специальным питанием, содержание установок по газированию воды, льдоустановок,

кипятильников, баков, раздевалок, шкафчиков для спецодежды, сушилок, комнат отдыха, создание других условий, предусмотренных специальными требованиями, а также приобретение справочников и плакатов по охране труда, организация докладов, лекций по технике безопасности;

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

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

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

- связанные с подготовкой и переподготовкой кадров (выплата работникам предприятия средней заработной платы по основному месту работы во время их обучения с отрывом от производства в системе повышения квалификации и переподготовки кадров (для целей налогообложения оплата за обучение по договорам с учебными учреждениями для подготовки, повышения

квалификации и переподготовки кадров включается в себестоимость продукции (работ, услуг) в порядке, установленном законодательством);

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

- дополнительные затраты, связанные с осуществлением работ вахтовым методом;

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

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

- на оплату процентов по полученным кредитам банков (за исключением ссуд, связанных с приобретением основных средств, нематериальных и иных внеоборотных активов), процентов за отсрочки оплаты (коммерческие кредиты), предоставляемые поставщиками (производителями работ, услуг) по поставленным товарно-материальным ценностям (выполненным работам, оказанным услугам);

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

порядком;

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

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

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

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

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

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

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

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

- затраты на выплату таможенных сборов, на проезд

автотранспорта, оплата проезда по платным дорогам и разрешений на проезд по временно закрытым дорогам;

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

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

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

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

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

производства;

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

- потери материальных ценностей в пределах норм естественной убыли;

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

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

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

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

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

- работ по строительству, оборудованию и содержанию (включая амортизационные отчисления и затраты на все виды ремонтов) культурно - бытовых и других объектов, находящихся на балансе предприятий, а также работ, выполняемых в порядке оказания помощи и участия в деятельности других предприятий и организаций.

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

- на индивидуальное опробование отдельных видов машин и механизмов и на комплексное опробование (вхолостую) всех видов оборудования и

технических установок с целью проверки качества их монтажа;

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

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

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

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

Затраты по созданию новых и совершенствованию применяемых технологий, а также повышению качества перевозок (транспортно-экспедиционного обслуживания), связанных с проведением научно-исследовательских, опытно-конструкторских работ, переоснащением производства, осуществляется за счет прибыли, остающейся в распоряжении предприятия, внебюджетных фондов финансирования производства. В себестоимость перевозок (работ, услуг) эти затраты не включаются.

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

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

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

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

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

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

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

Для выбора эффективного вида затрат необходимо рассмотреть методы управления затратами.

### **1.3 Методы управления затратами предприятия**

Управление затратами осуществляется путем совместной реализации совокупности функций управления. Для реализации этих функций в

современной экономической науке разработаны разнообразные методы, приемы, способы и образы действий.

Применительно к затратам метод управления рассматривается как принятая последовательность действий, определяющая особенности реализации функций управления, позволяющей добиться поставленных при применении метода целей.

В управлении затратами предприятий могут найти применение различные методы. Их выбор обусловлен, в первую очередь, целями управления и наличием условий для применения. В связи с этим рассмотрим возможности методов управления затратами и условия их применения.

Выделяются следующие основные методы управления затратами:

- директ-костинг;
- стандарт-кост;
- метод ABC;
- CVP-анализ (анализ точки безубыточности);
- кост-киллинг.

Метод директ-костинг предполагает формирование ограниченной себестоимости с включением в нее прямых затрат. Он используется на предприятиях, где отсутствует высокий уровень постоянных затрат и где результат работы можно легко определить и количественно измерить [27].

При этом в себестоимость продуктов включаются только переменные затраты, а затраты постоянные сразу относятся на финансовый результат.

Постоянные расходы не включают в расчет себестоимости изделий, а как расходы данного периода списывают с полученной прибыли в течение того периода, в котором они были произведены.

Важной особенностью директ-костинга является то, что благодаря ему можно изучать взаимосвязи и взаимозависимости между объемом производства, затратами и прибылью.

Система стандарт-кост построена на использовании нормативного способа калькулирования себестоимости. Нормативные калькуляции

составляют на основе соответствующей нормативной базы.

Организация должна иметь отраслевые нормативные документы технической подготовки производства, нормативы расхода производственных ресурсов, вспомогательную нормативную документацию [45].

Система «стандарт-кост» позволяет:

- выявлять потери, снижающие прибыль предприятия;
- прогнозировать затраты на будущее;
- минимизировать учетную работу, связанную с калькулированием;
- предоставлять менеджерам предприятия объективную информацию о себестоимости производства с целью более рационального планирования цены на продукцию и объем продаж.

Важной особенностью данного метода является контроль за наиболее точным выявлением отклонений от установленных стандартов затрат, что способствует совершенствованию и самих стандартов затрат.

Традиционные методы учета затрат не имеют точных количественных измерителей, способных предоставлять информацию для управления накладными расходами. Они не могут определять эффективность деятельности тех или иных структурных подразделений (центров затрат).

В мировой практике получает распространение система управления затратами по видам деятельности (activity-based cost (метод ABC) management systems), когда отслеживаются косвенные расходы и расходы на вспомогательные (обеспечивающие) виды деятельности и на производство отдельной продукции.

Этот метод рассматривает деятельность как набор операций или работ. Начальной стадией применения ABC является определение последовательности работ на предприятии.

Система ABC относит затраты косвенных и вспомогательных ресурсов на виды деятельности, в которых они участвуют, а затем — на продукцию.

Схема реализации метода ABC представлена на рисунке 2.

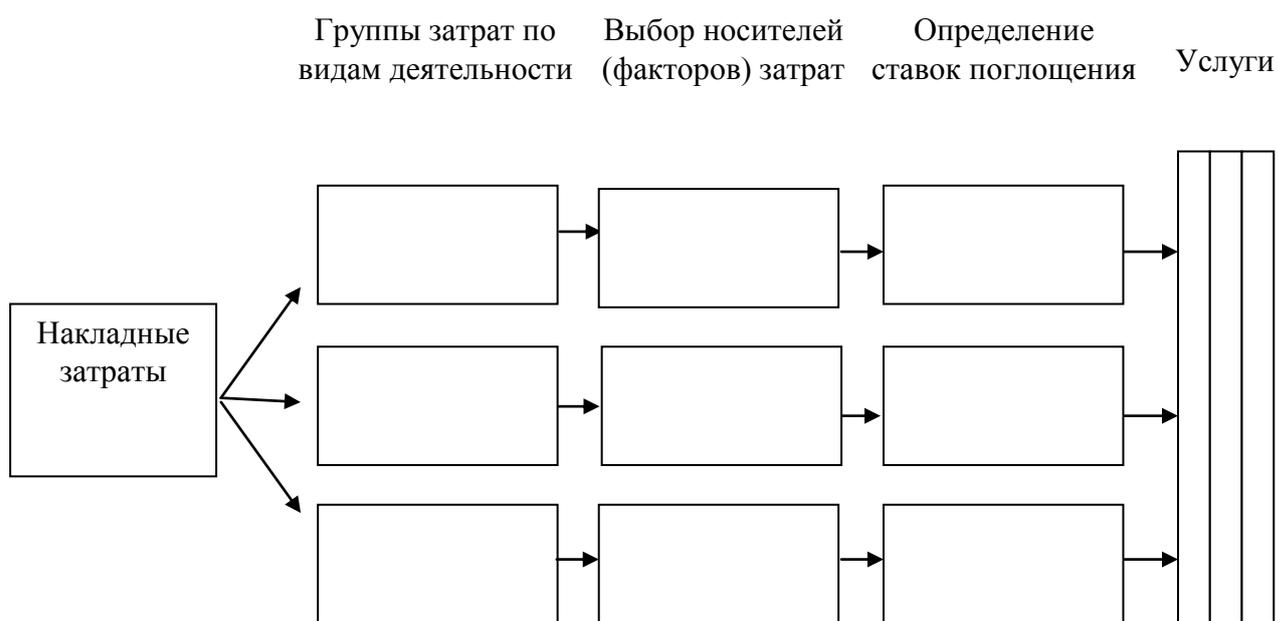


Рисунок 2 – Схема реализации метода ABC

Соотнося затраты деятельности с объектами затрат, можно выявить прибыльные и неприбыльные виды продукции, неэффективные виды деятельности и неиспользованные мощности.

При создании системы управления затратами необходимо проведение анализа цепочки «издержки производства – объем – прибыль» и использовать модель CVP-анализа [27].

Метод является инструментом управленческого планирования и контроля, т.е. данные взаимосвязи формируют основную модель финансовой деятельности и позволяют использовать результаты анализа для краткосрочного планирования и оценки альтернативных решений.

Данный метод предполагает применение графика безубыточности.

График безубыточности изображен на рисунке 3.

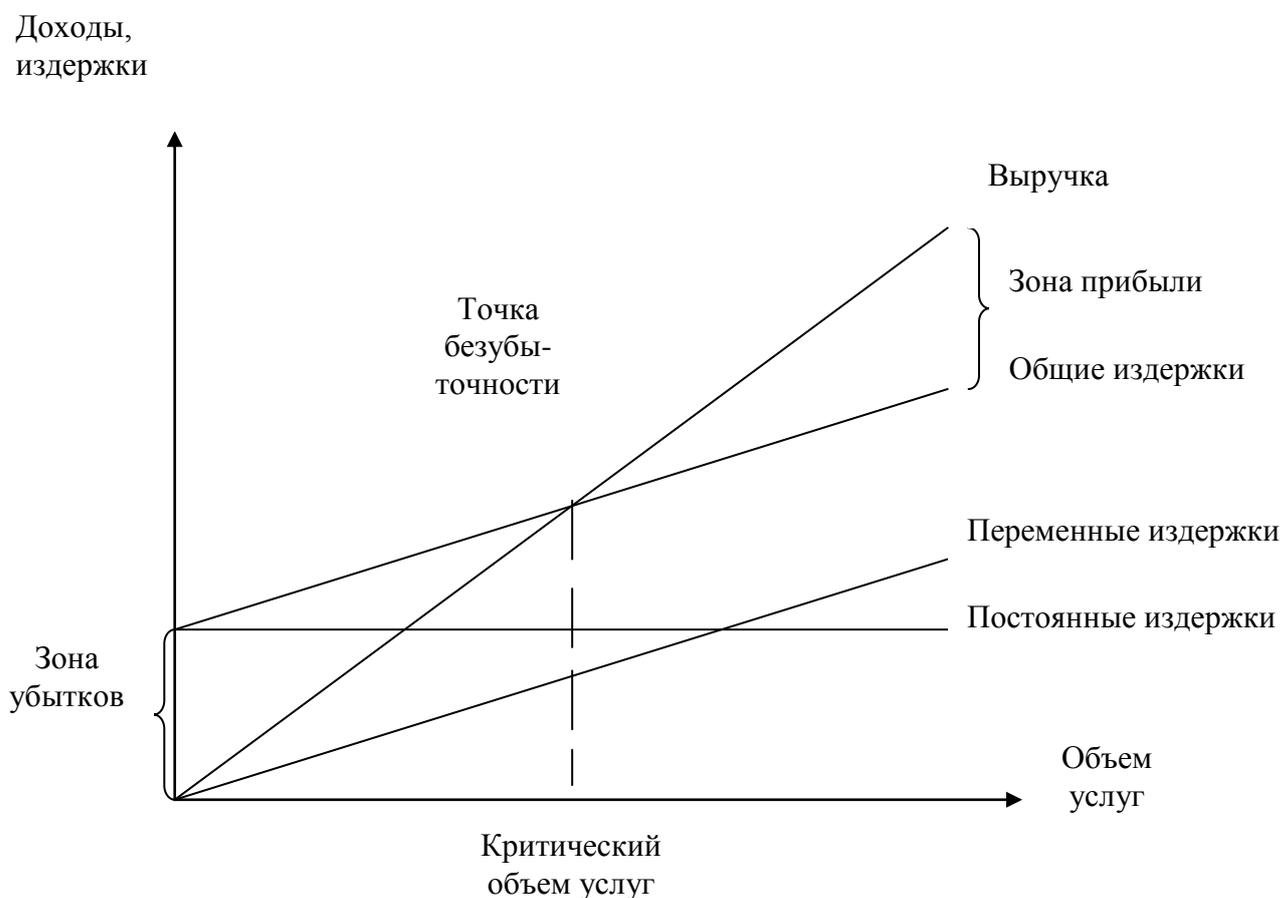


Рисунок 3 – График безубыточности

Метод кост-киллинг направлен на выявление резервов по максимальному снижению расходов предприятия и повышение эффективности его деятельности в целом.

Выделяют кост-киллинг двух видов: внутренний и внешний.

Можно минимизировать затраты внутри предприятия или постараться снизить покупные цены на приобретаемые товары и услуги, т.е. влиять на внешнюю среду предприятия. Проанализировав основные методы управления затратами, сформируем их характеристику и условия применения.

Сущность и условия применения методов управления затратами представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Сущность и условия применения методов управления затратами

Метод	Сущность метода	Условия применения метода
Директ-костинг	Постоянные накладные расходы не включаются в себестоимость, относятся непосредственно на счет прибылей и убытков в отчетном периоде	Разделение затрат на переменные и постоянные
Стандарт-кост	Для каждого вида затрат определяются обоснованные нормы расхода (стандарты) ресурса на единицу продукции	Наличие системы стандартов (норм и нормативов)
Метод ABC	Сумма затрат предприятия в течение периода определяется на основании затрат на осуществление совокупности соответствующих процессов и операций	Выделение видов деятельности и операций по ним Дополнительное обучение персонала
CVP-анализ (анализ точки безубыточности)	Основывается на сопоставлении трех величин: затрат предприятия, дохода от реализации и получаемой прибыли, соотношение которых позволяет определить выручку от реализации	Соблюдение системы допущений (неизменность цены; разделение затрат на переменные и постоянные)
Кост-киллинг	Направлен на максимальное снижение затрат в кратчайшие сроки без ущерба для деятельности предприятия и перспектив его развития.	Наличие полной и достоверной информации о состоянии затрат Определенным образом построенная система мотивации персонала

Рассмотренные в таблице 1 методы управления затратами, относящиеся как к стратегическому, так и к оперативному управлению, достаточно разнообразны по своему содержанию, различны по своим целям и особенностям применения. Каждый метод имеет недостатки, ограничивающие его применение, и преимущества.

Через сравнительную характеристику методов управления затратами необходимо выявить возможность их применения на УМ АТП г. Зеленогорска.

Преимущества и недостатки методов управления затратами приведены в таблице 2.

Таблица 2 - Преимущества и недостатки методов управления затратами

Метод	Преимущества	Недостатки	Возможность применения на предприятии
Директ-костинг	Необходимая информация может быть получена из финансовой отчетности без создания дополнительных учетных процедур	Многие виды затрат не могут быть однозначно отнесены к категории переменных или постоянных; слабое внимание к постоянным затратам	Возможно, при перегруппировке затрат на постоянные и переменные
Стандарт-кост	Формирование необходимой информационной базы для анализа и контроля затрат; минимизация учетной работы, связанной с калькулированием себестоимости	Применение для периодически повторяемых затрат; невозможность установить нормы по отдельным видам затрат	Возможно, т.к. по основным статьям затрат определены нормы расходования
Метод ABC	Обеспечение взаимосвязи получаемой информации с процессом формирования затрат	Требует значительных изменений в системе бухгалтерского учета, что влечет рост затрат	Невозможно, т.к. требует глобальных изменений в системе учета
СVP-анализ (анализ точки безубыточности)	Простота, наглядность и оперативность метода	Любое изменение входящих в модель факторов может дать существенное изменение конечного результата	Возможно, но при допущении что переменные издержки неизменны во времени

Из таблицы 2 видно, что для анализируемого предприятия УМ АТП г. Зеленогорска возможно применение двух первых методов: директ-костинг и стандарт-кост.

В случае реализации метода директ-костинг будет возможно разделение затрат на постоянные и переменные, для чего могут быть использованы данные различных форм отчетности.

Кроме этого возможно применение и метода стандарт-кост, т.к. существуют нормы затрат по основным калькуляционным статьям затрат автотранспортного предприятия.

Но на данный момент на предприятии УМ АТП г. Зеленогорска применяется система стандарт-кост, поэтому не является возможным переход к какому либо другому варианту управления затратами, т.к. эти мероприятия потребуют достаточно высоких финансовых затрат, а также повлекут за собой крупные изменения в управленческой системе предприятия в целом.

Внедрение в деятельность анализируемого предприятия УМ АТП г. Зеленогорска различных методов управления затратами требует соответствующего программного обеспечения и информационных ресурсов.

Их применение позволит оптимизировать и упростить работу по формированию затрат, рационализировать процессы обработки входных данных, что приведет к минимизации учетной работы на предприятии без создания дополнительных расчетных процедур.

Для разработки мероприятий по оптимизации затрат на содержание подвижного состава УМ АТП далее необходимо провести анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия.

## 2 Анализ финансово-хозяйственной деятельности УМ АТП г. Зеленогорска

### 2.1 Анализ финансового состояния и производственной деятельности предприятия

УМ АТП г. Зеленогорска работает на рынке с 1993 г. Обобщенная характеристика предприятия представлена в таблице 3.

Таблица 3- Обобщенная характеристика предприятия

Характеристики	Данные по предприятию
Наименование	УНИТАРНОЕ МУНИЦИПАЛЬНОЕ АВТОТРАНСПОРТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ Г. ЗЕЛЕНОГОРСКА
Сокращенное название	УМ АТП
Местонахождение	663690, Красноярский край, г. Зеленогорск, ул. Майское шоссе, д. 45
Форма собственности	Общество с ограниченной ответственностью
Вид деятельности	Предоставление транспортных услуг грузовым, специальным подвижным составом, автобусами и легковыми автомобилями юридическим и физическим лицам
Вид собственности	Муниципальная собственность
Клиенты	Население Красноярского края
Режим работы	с 8 до 17 часов
Сайт	<a href="http://umatp.ru/index.html">http://umatp.ru/index.html</a>

УМ АТП является членом Российского Автотранспортного союза, Международного Союза общественного транспорта, Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, Ассоциации Сибирских и Дальневосточных городов.

УМ АТП осуществляет:

- предоставление транспортных услуг грузовым, специальным подвижным составом, автобусами и легковыми автомобилями юридическим и физическим лицам;
- обслуживание коммунального хозяйства;
- содержание и обслуживание автодорог;
- ремонт и обслуживания транспортных средств юридических и физических лиц;
- добычу, переработку и реализацию инертных материалов;
- проведение экспертизы технического состояния автотранспортных средств;
- закупку, транспортировку, хранение и реализацию горюче-смазочных материалов, а также запасных частей, авторезины, прочих эксплуатационных материалов для автомобилей;
- строительство, содержание и эксплуатацию станций, баз, хранилищ горюче-смазочных материалов.

УМ АТП является юридическим лицом с момента государственной регистрации, имеет печать установленного образца, иные необходимые для уставной деятельности печати и штампы, бланки со своим наименованием.

В состав УМ АТП входят подразделения:

- пассажирская автоколонна;
- грузовая автоколонна;
- автоколонна специальной техники;
- участок содержания карьерного хозяйства;
- авторемонтная мастерская;
- участок по эксплуатации и ремонту энергетического, сантехнического и технологического оборудования;
- дорожно-ремонтно-строительный участок;
- АЗС;
- центр инструментального контроля автотранспортных средств.

Составной частью диагностики предприятия является оперативный анализ финансового состояния предприятия, то есть способность предприятия финансировать собственную производственно-хозяйственную деятельность.

Финансовое состояние зависит от результатов его производственной, коммерческой и финансовой деятельности.

Если производственные и финансовые планы предприятия успешно выполняются, то это положительно влияет на его финансовое состояние, и, наоборот, в результате невыполнения плана по производству и реализации продукции происходит повышение себестоимости продукции, а, следовательно, снижается выручка и сумма прибыли, как следствие ухудшается финансовое состояние и платежеспособность предприятия.

Цель анализа состоит не только в том, чтобы установить и оценить финансовое состояние, но и в том, чтобы постоянно проводить работу, направленную на его улучшение.

Главной целью анализа является своевременное выявление и устранение недостатков в финансовой деятельности и нахождение резервов улучшения финансового состояния и его платежеспособности.

Для анализа текущего финансового состояния УМ АТП г. Зеленогорска, необходимо рассмотреть бухгалтерские балансы предприятия и отчеты о прибылях и убытках за 2014-2016 годы.

Для более простого восприятия бухгалтерских балансов предприятия, нужно составить агрегированный баланс и агрегированный отчет о прибылях и убытках содержащий информацию об имущественном и финансовом состоянии предприятия.

Финансовое состояние предприятия в значительной степени зависит от целесообразности и правильности вложения финансовых ресурсов в активы. Характеристику изменений в структуре средств и их источников можно получить с помощью горизонтального и вертикального анализа отчетности.

Предварительно по данным горизонтального анализа можно видеть увеличение валюты баланса в динамике за три года, и это в целом носит положительный характер.

Вертикальный анализ позволяет определить структуру и состав имущества организации и его источников. Осуществляется в целях определения удельного веса отдельных статей баланса в общем итоговом показателе и последующего сравнения результата с данными предыдущего периода.

В целом можно отметить, что деятельность анализируемого предприятия проходит в допустимых экономических рамках.

Большинство методик оценки финансового состояния предприятия предполагают расчет и анализ следующих групп показателей:

- платежеспособности (ликвидности);
- финансовой устойчивости;
- рентабельности и прибыли.

Ликвидность баланса – это степень покрытия обязательств предприятия его активами, срок превращения которых в денежную наличность соответствует сроку погашения обязательств.

Для комплексной оценки ликвидности баланса анализируемого предприятия рассчитаем коэффициенты текущей, быстрой, абсолютной, промежуточной и срочной ликвидности.

В целом можно сделать вывод, что у предприятия низкий уровень ликвидности, поскольку показатель абсолютной и промежуточной ликвидности находятся на низком уровне.

Надо отметить, что на основании только этих показателей нельзя безошибочно оценить финансовое состояние предприятия, так как данный процесс очень сложный, и дать ему полную характеристику лишь несколькими показателями нельзя. В отличие от показателей «платежеспособности» и «ликвидности», понятие «финансовая устойчивость» - более широкое, так как включает в себе оценку разных сторон деятельности предприятия [10].

Коэффициент обеспеченности запасов собственным оборотным капиталом и коэффициент обеспеченности запасов постоянным капиталом в 2015 году увеличились, а в 2016 году произошло их сокращение. Высокое значение этих показателей характеризует высокую финансовую устойчивость и свидетельствует о полном обеспечении запасов собственным оборотным капиталом и постоянным капиталом.

На основе проведенного анализа можно сделать вывод об абсолютной финансовой устойчивости объекта анализа. Далее выполним анализ относительных показателей эффективности хозяйственной деятельности - показателей рентабельности предприятия.

Рентабельность работы предприятия определяется прибылью, которую оно получает. Задача анализа прибыли и рентабельности заключается в оценке эффективности использования предприятием своих средств в целях получения прибыли.

На протяжении 2014-2016 гг. рентабельность активов увеличивалась, что свидетельствует об увеличении прибыли на каждый рубль, вложенный в имущество организации, а увеличение рентабельности собственного капитала свидетельствует об увеличении чистой прибыли с каждого рубля вложенных средств.

Показатель рентабельности инвестиций имеет тенденцию к росту, что говорит о повышении эффективности доходности вложенного капитала.

Рентабельность оборота (продаж) имеет тенденцию к росту, что свидетельствует о повышении эффективности коммерческой деятельности предприятия. Рентабельность продукции показывает, какая продукция более выгодна для производства, то есть, какую продукцию стоит производить, а какую нет. Себестоимость продукции должна соответствовать затратам. Рентабельность продукции имеет тенденцию к росту, что свидетельствует о повышении эффективности процесса производства продукции.

Конечным финансовым результатом деятельности предприятия, характеризующим его эффективность является прибыль, которая в условиях

рыночной экономики выступает важнейшим фактором стимулирования производственной и предпринимательской деятельности.

Для оценки производственно-хозяйственной деятельности предприятия соотнесем значения планового объема перевозок с отчетным и значения планового грузооборота с отчетным с целью выявления отклонений данных показателей от плана.

В 2015 году наблюдается тенденция к снижению отклонений фактических показателей от плановых как по объему перевозок, так и по грузообороту, однако нельзя сказать, что отчетные показатели очень близки к плановым.

В 2016 году можно наблюдать тенденцию превышения отчетных показателей над плановыми, особенно в отношении объема перевозок. Если проследить динамику изменения фактических значений данных показателей, можно прийти к выводу, что объем перевозок с 2014 по 2016 гг. имеет тенденцию к увеличению, а грузооборот, соответственно имеет тенденцию к уменьшению с 2014 по 2016 гг.

На основании анализа финансового состояния и оценки производственно-хозяйственной деятельности УМ АТП г. Зеленогорска, можно сделать вывод о нормальной финансовой устойчивости и положительной динамике производственно-хозяйственной деятельности. Общая ситуация имущественного состояния предприятия благополучная, так как рост показателя чистого оборотного капитала в динамике является свидетельством повышения ликвидности и финансовой устойчивости предприятия.

На протяжении всего периода анализа в структуре выручки наибольший удельный вес занимала себестоимость, в 2014 году превышение себестоимости над выручкой привело к убыточности деятельности организации, следовательно, существует проблема роста себестоимости перевозок, которая в некоторой степени зависит от затрат на содержание подвижного состава.

## 2.2 Анализ затрат на содержание подвижного состава предприятия

Автотранспортными предприятиями независимо от формы собственности, формируются затраты по производственному признаку и экономическим элементам. Группировка затрат по элементам необходима для изучения материалоемкости, энергоемкости, трудоемкости, фондоемкости продукции и установления влияния технического прогресса на структуру затрат [49].

Группировка затрат по статьям калькулирования себестоимости обеспечивает выделение затрат, связанных с производством отдельных видов продукции. Эти затраты относят на себестоимость продукции прямо или косвенно. Перечень статей калькуляции себестоимости [33]:

- сырье и материалы;
- возвратные отходы (вычитаются);
- топливо и энергия на технологические цели;
- заработная плата основных производственных рабочих;
- дополнительная заработная плата основных производственных рабочих;
- отчисления на социальные нужды;
- общепроизводственные расходы.

При работе подвижного состава на маршрутах формировались затраты по отдельным статьям и маркам автомобилей, исходя из специализации деятельности предприятия.

В 2016 году общая сумма затрат по сравнению с 2014 годом уменьшилась.

Структура затрат за анализируемый период существенно не изменилась. Наибольший удельный вес среди затрат предприятия, связанных с содержанием подвижного состава, представляют общехозяйственные расходы.

Исходя из специфики деятельности автотранспортных предприятий, статьи «Автомобильное топливо», «Зарботная плата водителей и кондукторов» и «Техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт»

также занимают большую долю в структуре затрат.

Группировка затрат по экономическим элементам предусматривает объединение отдельных затрат по признаку их однородности, безотносительно к тому, на что и где они израсходованы [33].

По экономическим элементам в соответствии с их экономическим содержанием группируются затраты, образующие себестоимость продукции (работ, услуг):

- материальные затраты (за вычетом стоимости возвратных отходов);
- затраты на оплату труда;
- отчисления на социальные нужды;
- амортизация основных фондов;
- прочие затраты.

Анализ затрат на оказание услуг по элементам необходим для управления как самими затратами, так и финансами предприятия, поскольку потребность в оборотных средствах зависит от объема и структуры производственных затрат.

При анализе затрат на оказываемые услуги наибольшее изменение наблюдается по материальным затратам и прочим затратам. Наблюдается рост суммарных затрат в 2015 году по сравнению с 2014, а в 2016 году произошло их заметное снижение по сравнению с 2015 годом.

Это может быть связано с невысокой степенью износа подвижного состава на данных маршрутах и соответственно с более низкими затратами на содержание автомобильного парка предприятия. Для этого необходимо провести анализ затрат методом факторного анализа.

### **2.3 Анализ затрат методом факторного анализа**

Задачей анализа затрат автотранспортных предприятий является выяснение того, насколько качественно выполнены мероприятия, направленные на снижение затрат, по каким статьям затрат получена экономия и по каким перерасход средств предприятия, какие факторы и в какой степени

повлияли на уровень себестоимости перевозок, имеются ли резервы дальнейшего её снижения.

Для того чтобы ответить на поставленные выше вопросы, необходимо провести анализ затрат в составе себестоимости грузовых перевозок в такой последовательности:

- сначала необходимо определить отклонение от плана по общей сумме затрат и по каждой статье калькуляции, а также выявить основные причины экономного или неэкономного расходования средств предприятия;

- далее нужно установить влияние на себестоимость изменения затрат и объема работы;

- затем необходимо проанализировать изменение доли переменных, постоянных расходов и заработной платы водителей в себестоимости;

- в заключение нужно определить влияние технико-эксплуатационных показателей.

При проведении анализа затрат грузовых перевозок нужно проверить, соблюдается ли на автотранспортном предприятии единство показателей плана и отчета затрат на эксплуатацию.

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

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

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

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

$$C_a = C_{пер_a} + ЗПВпересч + C_{пост_a} \quad (1)$$

где  $C_a$  – аналитическая сумма затрат, руб.;

$C_{пер_a}$  – аналитическая сумма переменных расходов, руб.;

$ЗПВпересч$  – фонд заработной платы водителей, скорректированный на фактический объем работы, руб.;

$C_{пост_a}$  – аналитическая сумма постоянных расходов, руб.

Аналитическую сумму переменных расходов рассчитаем по формуле (2):

$$C_{пер_a} = (З_1 * L'_{общ}) = (C_{пер} * П_{L_{общ}} / 100), \quad (2)$$

где  $C_{пер_a}$  – то же, что в формуле (1);

$З_1$  – переменные расходы на 1 км пробега плановые, руб.;

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

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

Аналитическую сумму постоянных расходов рассчитаем по формуле (3):

$$C_{пост_a} = C_{пост} - Ам_e + Ам'_e = C_{пост} + \Delta Ам_e, \quad (3)$$

где  $C_{пост_a}$  – то же, что в формуле (1);

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

$Ам_e$  – амортизация подвижного состава на восстановление, руб.

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

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

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

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

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

Расчеты показали, что предприятие имеет перерасход по отчету по сравнению с планом в размере 0,55 % (абсолютное отклонение). В данном случае при соблюдении действующих норм материальных и денежных ресурсов АТП должно было иметь экономию по отчету по сравнению с планом в размере 1,98 % (допустимое отклонение). Однако в действительности произошел перерасход по всем статьям калькуляции, он составил 2,53 % (относительное отклонение).

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

Аналогично проводим анализ общей суммы затрат на эксплуатацию подвижного состава за 2015 год.

Предприятие имеет перерасход по отчету по сравнению с планом в размере 1,33 % (абсолютное отклонение).

В данном случае при соблюдении действующих норм материальных и денежных ресурсов АТП должно было иметь экономию по отчету по сравнению с планом в размере 1,55 % (допустимое отклонение). Однако в действительности произошел перерасход по всем статьям калькуляции, кроме статьи «Заработная плата» он составил 2,88% (относительное отклонение).

К общехозяйственным (управленческим) расходам относятся затраты, которые непосредственно не связаны с производством продукции

(выполнением работ, оказанием услуг), но необходимы для деятельности организации в целом.

Это, в частности:

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

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

С увеличением грузоподъемности автомобилей общая сумма расходов также возрастает, так как увеличиваются площади производственных помещений, стоянки и т.д., однако сумма общехозяйственных расходов на единицу транспортной продукции снижается вследствие увеличения производительности парка.

В статью «Общехозяйственные расходы» включают стоимость электроэнергии, тепловой энергии; плату за пользование землей; стоимость содержания объединений, концернов, ассоциаций по уставам и договорам; амортизацию на полное восстановление по пассивным основным фондам; плату за воду, медицинское страхование и страхование имущества, загрязнение окружающей среды, содержание автомобилей хозтехобслуживания; плату по

процентам за краткосрочный кредит; налоги: на пользователей автомобильных дорог, с владельцев транспортных средств, на приобретение автотранспортных средств, транспортный.

Также проведем анализ общей суммы затрат за 2016 год.

Предприятие имеет перерасход по отчету по сравнению с планом в размере 0,36 % (абсолютное отклонение). В данном случае при соблюдении действующих норм материальных и денежных ресурсов АТП должно было иметь экономию по отчету по сравнению с планом в размере 13,53 % (допустимое отклонение). Относительно 2015 года расходы уменьшились, однако в действительности произошел перерасход планируемых денежных сумм по всем статьям калькуляции кроме заработной платы и общехозяйственных расходов, он составил 13,89 % (относительное отклонение).

В 2016 году наблюдается наибольший удельный вес переменных расходов в абсолютном влиянии отклонений на изменение общей суммы затрат.

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

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

Для этого рассчитывают аналитическую себестоимость перевозок по формуле (5):

$$S_a = \frac{C_a}{P'} = \frac{D_{cl} + C}{P'}, \quad (5)$$

где  $S_a$  – аналитическая себестоимость перевозок;

$D_{cl}$  — допустимые отклонения по общей сумме расходов, руб.;

$C$  — общая плановая сумма расходов, руб.

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

Изменение себестоимости перевозок зависит от двух групп факторов: факторов, обусловивших отчетное значение общей суммы расходов, и факторов, определивших отчетный объем перевозок (ткм, пасс-км, платные км).

Влияние их на себестоимость обуславливается различными, зачастую не связанными между собой причинами.

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

Определить раздельное влияние общей суммы расходов и объема выполненной работы на изменение себестоимости  $\Delta S_k$  (коп/т-км) можно с помощью аналитической себестоимости  $S_a$  по формуле (6):

$$\Delta S_k = \underbrace{S' - S_a}_{O_{S_k}} + \underbrace{S_a - S}_{D_{S_k}}, \quad (6)$$

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

$O_{S_k}$  – отклонение себестоимости относительное, руб.;

$D_{S_k}$  – отклонение себестоимости допустимое, руб.;

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

Получим следующие формулы (7), (8), (9):

$$\Delta S = \Delta S_c + \Delta S_p \quad (7)$$

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

$$\Delta S_c = 100/\Pi_p * O_c + 100/\Pi_p * D_c \quad (8)$$

где  $\Delta S_c$  – то же, что в формуле (7);

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

$\Pi_p$  – процент выполнения плана соответственно по грузообороту;

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

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

$$\Delta S_p = (100/\Pi_p - 1) * 100\% \quad (9)$$

где  $\Delta S_p$  – то же, что в формуле (7);

$\Pi_p$  – то же, что в формуле (8).

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

Определим изменение себестоимости за счет общей суммы затрат и грузооборота,  $\Delta S$  за 2014 год:

$$\begin{aligned} \Delta S_{2014} &= 100/85,86 * 2,53 + 100/85,86 * (-1,98) + (100/85,86 - 1) * 100 = \\ &= 2,95 - 2,3 + 16,47 = 17,12 \% \end{aligned}$$

Как видно из расчетов, за счет изменения общей суммы затрат и грузооборота себестоимость увеличилась на 17,12 %.

Допустимые отклонения по общей сумме расходов способствовали уменьшению себестоимости на 2,3 %, а невыполнение плана увеличило себестоимость на 16,47 %. В результате в фактически сложившихся условиях при несоблюдении норм расхода материалов и денежных средств себестоимость увеличилась бы на 14,17 %.

Определим изменение себестоимости за счет общей суммы затрат и грузооборота,  $\Delta S$  за 2015 год:

$$\begin{aligned}\Delta S_{2015} &= 100/87,84*2,88+100/87,84*(-1,55)+(100/87,84-1)*100 = \\ &= 3,27-1,76+13,84 = 15,35 \%\end{aligned}$$

Как видно из расчетов, за счет изменения общей суммы затрат и грузооборота себестоимость увеличилась на 15,35 %.

Допустимые отклонения по общей сумме расходов способствовали уменьшению себестоимости на 1,76 %, а невыполнение плана увеличило себестоимость на 13,84 %.

В результате в фактически сложившихся условиях при несоблюдении норм расхода материалов и денежных средств себестоимость увеличилась бы на 12,08 %.

Определим изменение себестоимости за счет общей суммы затрат и грузооборота,  $\Delta S$  за 2016 год:

$$\begin{aligned}\Delta S_{2016} &= 100/102,16*13,89+100/102,16*(-13,53)+(100/102,16-1)*100 = \\ &= 13,60-13,24-2,11= - 1,75 \%\end{aligned}$$

Как видно из расчетов, за счет изменения общей суммы затрат и грузооборота себестоимость уменьшилась на 1,75 %.

Допустимые отклонения по общей сумме расходов способствовали уменьшению себестоимости на 13,24 %, а невыполнение плана уменьшило себестоимость на 2,11 %. В результате в фактически сложившихся условиях при несоблюдении норм расхода материалов и денежных средств себестоимость уменьшилась бы на 15,35 %.

По итогам 3 лет самое большое значение увеличения себестоимости наблюдается в 2014 году – себестоимость выросла на 17,11 %, наименьшее – в 2016: в этом периоде себестоимость незначительно уменьшилась – на 1,75 %.

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

Анализ влияния на себестоимость изменения затрат по статьям калькуляции и технико-эксплуатационных показателей удобно проводить путем изучения каждой доли себестоимости, формула (10):

$$S=C/P; S_I=C_{\text{пер}}/P; S_{II}=ЗПВ/P; S_{III}=C_{\text{посм}}/P, \quad (10)$$

где  $S_I$  – доли переменных расходов;

$S_{II}$  – доли заработной платы водителей;

$S_{III}$  – доли постоянных расходов.

Постоянные затраты не связаны напрямую с получением дохода.

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

Все составляющие себестоимости превысили планируемый объем по сравнению с фактическими значениями в 2014 г.

Доля переменных расходов в себестоимости выросла на 15,30 %, заработная плата водителей превысила долю на 21,09 %, а постоянные расходы по факту составляют на 17,37 % больше плана.

Самое большое расхождение между планом и фактом существует в доле заработной платы водителей, а наименьшее расхождение - в доле переменных расходов.

В доле переменных расходов допустимые отклонения и общий пробег влияют примерно в одинаковой степени, но в противоположных направлениях.

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

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

$$\Delta S = \sum_{i=1}^3 \frac{Y_{S_i}}{100} \left[ \frac{100}{P_P} O_{C_i} + \frac{100}{P_P} D_{C_i} + \left( \frac{100}{P_{L_{\text{общ}}}} - 1 \right) 100 + \frac{100}{P_{L_{\text{общ}}}} \left( \frac{100}{P_{P_1}} - 1 \right) 100 \right] \quad (11)$$

Заработная плата водителей имеет наибольшее влияние на изменение себестоимости, увеличивает грузооборот на 0,17 % в 2014 году. Из-за переменных расходов общий пробег уменьшается на 0,04 %, а выработка на 1 километр пробега становится больше на 0,04 %.

Постоянные расходы в наименьшей мере влияют на себестоимость, увеличивая ее на 0,31 %, а переменные расходы имеют самый большой удельный вес, увеличивающий себестоимость перевозок предприятия – 2,32 %.

Чтобы выяснить, как формировалась величина  $\Delta Sp$  за счет ТЭП, надо вспомнить, что между себестоимостью и грузооборотом существует обратная зависимость. Значит, все показатели, способствующие увеличению тонно-километров, вызывают снижение себестоимости и наоборот.

Наибольшее влияние на себестоимость оказывает такой показатель, как коэффициент динамического использования грузоподъемности.

Наибольшее влияние оказывает коэффициент динамического использования грузоподъемности (17,11 %) и время простоя под погрузкой и разгрузкой, которое увеличивает себестоимость на 2,03 %.

Анализ влияния на себестоимость изменения затрат по статьям калькуляции и ТЭП удобно проводить путем изучения каждой доли себестоимости.

Себестоимость в 2014 году увеличилась на 17, 11 %. Показатели, в большей мере повлиявшие на эту величину – коэффициент динамического использования грузоподъемности и время простоя под погрузкой и разгрузкой, наибольшее влияние на общую сумму затрат оказывают переменные расходы.

Составляющие себестоимости превысили планируемый объем по сравнению с фактическими значениями в 2014 г.

Доля постоянных расходов в себестоимости выросла на 15,83 %, заработная плата водителей превысила долю на 14,70 %, а переменные расходы по факту составляют на 15,39 % больше плана.

В доле переменных расходов допустимые отклонения и общий пробег влияют примерно в одинаковой степени, но в противоположных направлениях.

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

Переменные расходы имеют наибольшее влияние на изменение себестоимости, увеличивают пассажирооборот на 0,11 % в 2015 году.

Из-за переменных расходов общий пробег увеличивается на 0,11 %, а выработка на 1 километр пробега становится меньше на 0,15 %.

Заработная плата водителей в наименьшей мере влияет на себестоимость, а именно, увеличивает ее на 0,19 %, а переменные расходы имеют самый большой удельный вес, увеличивающий себестоимость перевозок предприятия – 3,14 %.

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

Наибольшее влияние на себестоимость в 2015 году оказывают такие показатели, как коэффициент динамического использования грузоподъемности и время в наряде.

Наибольший удельный вес влияния на себестоимость принадлежит коэффициенту динамического использования грузоподъемности и времени в наряде.

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

Себестоимость в 2015 году увеличилась на 15,35 %. Показатели, в большей мере повлиявшие на эту величину – коэффициент динамического использования грузоподъемности и время в наряде, наибольшее влияние на общую сумму затрат оказывают переменные расходы.

Только переменные затраты в составе себестоимости превысили планируемый объем по сравнению с фактическими значениями в 2014 г. Доля переменных расходов в себестоимости выросла на 0,51 %, заработная плата водителей снизилась на 2,76 %, а доля постоянных расходов в себестоимости снизилась на 4,01 %.

В доле переменных расходов допустимые отклонения и общий пробег влияют примерно в одинаковой степени, но в противоположных направлениях.

Переменные расходы имеют наибольшее влияние на изменение себестоимости, уменьшают грузооборот на 0,02 % в 2016 году. По этой же статье затрат общий пробег увеличивается на 9,10 %, а выработка на 1 километр пробега становится больше на 4,38 %.

Зарботная плата водителей в наименьшей мере влияет на себестоимость, а переменные расходы имеют самый большой удельный вес, увеличивающий себестоимость перевозок предприятия – 14,97 %.

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

Наибольший удельный вес влияния на себестоимость принадлежит коэффициенту выпуска автомобилей на линию и времени простоя под погрузкой и разгрузкой.

Наибольший удельный вес влияния на себестоимость принадлежит коэффициенту выпуска автомобилей на линию и времени простоя под погрузкой и разгрузкой.

Коэффициент выпуска автомобилей на линию показывает степень использования подвижного состава и определяется отношением количества автомобиле-дней в эксплуатации к количеству календарных автомобиле-дней. Его рост способствует увеличению часов работы автомобилей, пробега и в соответствии с этим увеличению производительности подвижного состава. Он зависит от режима работы предприятия, технического состояния автомобилей, состояния дорог на маршрутах грузоперевозок и от четкости организации транспортной работы [2].

Средствами достижения высокого значения коэффициента выпуска автомобилей на линию являются совершенствование производственно-технической базы и технологий выполнения процессов технического обслуживания и ремонта подвижного состава, совершенствование оперативно-производственного планирования на предприятии [43].

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

Снижение себестоимости автомобильных перевозок может быть достигнуто путем повышения технической скорости движения автомобиля и, следовательно, увеличения его пробега и производительности

Себестоимость автомобильных перевозок может быть снижена путем увеличения продолжительности пребывания автомобиля на линии в сутки (время в наряде), так как при этом уменьшаются общехозяйственные расходы на 1 ткм.

В результате анализа себестоимости грузоперевозок УМ АТП г. Зеленогорска, была выявлена тенденция увеличения себестоимости перевозок с 2014 по 2015 год: в 2014 году себестоимость перевозок увеличилась на 17,12 % за 2015 год она возросла на 15,35 %. За 2016 год себестоимость уменьшилась, но лишь на 1,75 %. Поэтому можно утверждать, что УМ АТП г. Зеленогорска нуждается в мероприятиях по снижению затрат в составе себестоимости грузоперевозок.

### **3 Мероприятия по оптимизации затрат на содержание подвижного состава УМ АТП г. Зеленогорска**

#### **3.1 Оптимизация затрат с помощью изменения технико-эксплуатационных показателей**

На основе расчета, изложенного во второй главе, проведем прогноз себестоимости грузовых перевозок для УМ АТП г. Зеленогорска на 2017 год.

Для проведения расчета необходимо изменить такие технико-эксплуатационные показатели деятельности предприятия, как среднюю техническую скорость и коэффициент выпуска автомобилей на линию.

В 2017 г. спрогнозируем увеличение средней технической скорости на 6 %.

Определим изменение себестоимости за счет общей суммы затрат и грузооборота,  $\Delta S$  за 2017 год по формуле (7):

$$\begin{aligned}\Delta S_{2017} &= 100/107,35*14,75+100/107,35*(-11,74)+(100/107,35-1)*100 = \\ &= 13,74-10,94-6,85 = -4,05 \%\end{aligned}$$

Как видно из расчетов, за счет изменения общей суммы затрат и грузооборота себестоимость уменьшилась на 4,05 %. Таким образом, по сравнению с 2016 годом себестоимость перевозок снизилась на 2,30 %.

Допустимые отклонения по общей сумме расходов способствовали уменьшению себестоимости на 10,94 %, а невыполнение плана снизило себестоимость на 6,85 %. В результате в фактически сложившихся условиях при несоблюдении норм расхода материалов и денежных средств себестоимость снизилась бы на 17,79 %.

Таким образом, увеличение технической скорости позволило предприятию снизить себестоимость перевозок на 2,30 % по сравнению с

предыдущим годом. Отсюда можно сделать вывод о том, что наша мера по снижению себестоимости оказалась эффективной.

Для проведения расчета по снижению себестоимости за счет технико-эксплуатационных показателей деятельности предприятия, прогнозируем увеличение коэффициента выпуска автомобилей на линию на 6 %.

Определим изменение себестоимости за счет общей суммы затрат и грузооборота,  $\Delta S$  за 2017 год по формуле (7):

$$\begin{aligned}\Delta S_{2017} &= 100/108,46*12,11+100/108,46*(-11,75)+(100/108,46-1)*100 = \\ &= 13,35-10,52-7,8= - 4,7 \%\end{aligned}$$

Как видно из расчетов, за счет изменения общей суммы затрат и грузооборота себестоимость уменьшилась на 4,96 %. Таким образом, по сравнению с 2016 годом себестоимость перевозок снизилась на 3,21 %.

Допустимые отклонения по общей сумме расходов способствовали уменьшению себестоимости на 10,52 %, а невыполнение плана снизило себестоимость на 7,80 %. В результате в фактически сложившихся условиях при несоблюдении норм расхода материалов и денежных средств себестоимость снизилась бы на 18,23 %.

### **3.2 Внедрение системы мониторинга транспорта на основе технологий спутникового позиционирования ГЛОНАСС**

На данном этапе произведем расчеты капитальных вложений, инвестиций, эксплуатационных затрат и экономической эффективности внедрения системы спутникового мониторинга ГЛОНАСС от производителя ГК МСС ГЛОНАСС (Мобильные Спутниковые Системы).

Отечественная глобальная навигационная система ГЛОНАСС, в отличие от GPS более стабильна, работает на других частотах, а так же имеет лучшую защиту от сбоев.

В проектируемом варианте для начала предполагается оснащение

системой спутникового мониторинга 25 грузовых автомобилей ввиду значительного размера необходимых денежных средств для оснащения системой всего подвижного состава.

Необходимо рассчитать затраты на внедрение, экономический эффект и после этого внедрять систему на остальные автомобили. Данная система внедряется для того, чтобы иметь возможность постоянного визуального контроля за работой водителей в течение всего рабочего дня для исключения слива горючего, для исключения работы на стороннего клиента.

В проектируемом варианте предлагается установка системы спутникового мониторинга ГЛОНАСС на 25 автомобилей.

Размер денежных средств, необходимых для внедрения системы на 25 единиц транспортных средств, составляет 524 250 рублей.

Денежные средства на внедрение системы спутникового мониторинга предоставляются УМ АТП г. Зеленогорска из нераспределенной прибыли, то есть собственных денежных средств на основании рассчитанной сметы мероприятия.

При эксплуатации ССМ ГЛОНАСС рассчитываются следующие затраты.

Амортизационные отчисления ССМ определяются по следующей формуле:

$$A_m = C_{пер} / T, \quad (12)$$

где  $C_{пер}$  – первоначальная стоимость системы;

$T$  – полезный срок эксплуатации, 10 лет.

Анализ себестоимости эксплуатации ССМ ГЛОНАСС показал, что в год затраты составят 70 425 руб.

Определим изменение себестоимости за счет общей суммы затрат и грузооборота,  $\Delta S$  за 2017 год по формуле (7):

$$\Delta S_{2017} = 100/102,16 * 10,82 + 100/102,16 * (-13,53) + (100/102,16 - 1) * 100 =$$

$$= - 4,77 \%$$

Как видно из расчетов, за счет изменения общей суммы затрат и грузооборота себестоимость уменьшилась на 4,77 %.

Таким образом, можно сказать, что результатом проведенных мероприятий по оптимизации затрат на содержание парка подвижного состава является снижение затрат на содержание подвижного состава и улучшение финансового состояния УМ АТП г. Зеленогорска. Внедрение проекта дает возможность выявления завышенных затрат и их снижение, что в свою очередь влечет к снижению себестоимости.

### **3.3 Оценка экономической эффективности предлагаемых мероприятий**

Можно сделать вывод о том, что увеличение технической скорости и коэффициента выпуска автомобилей на линию привело к увеличению грузооборота, объема перевозок и выработки.

Увеличение технической скорости и коэффициента выпуска автомобилей на линию, а также внедрение системы спутникового мониторинга ГЛОНАСС благотворно сказываются на снижении себестоимости грузовых перевозок.

Для того чтобы определить экономическую эффективность предложенных мероприятий по снижению себестоимости перевозок, необходимо рассчитать прибыль, которую получило предприятие от своей деятельности в 2016 году и сравнить ее с прибылью в 2017 году.

Доходы от выполненных перевозок определяются по формуле:

$$D = Q \times T \times 1,2, \tag{13}$$

где D – доход от выполненных перевозок, руб.

Q – объем перевозок, т.;

T – установленный тариф на перевозку, руб.;

1,2 – районный коэффициент.

Прибыль определяется по следующей формуле:

$$\Pi = Д - Р, \quad (14)$$

где  $\Pi$  – прибыль предприятия, руб.;

Д – то же, что в формуле (13);

Р – расходы предприятия, руб.

Рассчитаем экономическую эффективность предложенных мероприятий с помощью разницы между прибылью прогнозируемого 2017 года и прибылью 2016 года по следующей формуле:

$$\mathcal{E}_{\text{год}} = \Pi_{2017} - \Pi_{2016}, \quad (15)$$

где  $\mathcal{E}_{\text{год}}$  – экономическая эффективность, руб.;

$\Pi_{2017}$  – прибыль за 2017 год, руб.

$\Pi_{2016}$  – прибыль за 2016 год, руб.

Самым эффективным мероприятием оказалось внедрение ССМ ГЛОНАСС, его экономическая эффективность составляет от 614 760 до 1 142 170 руб.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Снижение себестоимости перевозок является одним из направлений эффективности деятельности АТП. В неуклонном снижении себестоимости проявляется режим экономии, непрерывный рост производительности труда, совершенствование методов хозяйствования по обеспечению наибольшего выпуска продукции с наименьшими затратами труда и средств.

Главной целью бакалаврской работы является разработка мероприятий по оптимизации затрат на содержание подвижного состава УМ АТП г. Зеленогорска.

Для реализации цели бакалаврской работы были изучены понятие и основные виды затрат предприятия, основные методы и резервы их снижения; проведен анализ производственно-хозяйственной и финансовой деятельности предприятия; проведен анализ затрат с помощью методов факторного анализа в динамике за 3 года; разработаны мероприятия, направленные на снижение затрат на содержание подвижного состава; рассчитана экономическая эффективность предлагаемых мероприятий.

В результате анализа себестоимости грузовых перевозок по статьям затрат с помощью факторного анализа были выявлены зависимости статей затрат от общей суммы затрат.

Анализ показал, что УМ АТП г. Зеленогорска на 2016 г. имело перерасход по отчету по сравнению с планом в размере 0,36 % (абсолютное отклонение). В данном случае при соблюдении действующих норм материальных и денежных ресурсов АТП должно было иметь экономию по отчету по сравнению с планом в размере 13,53 % (допустимое отклонение). Однако в действительности произошел перерасход планируемых денежных сумм по всем статьям калькуляции кроме заработной платы и общехозяйственных расходов, он составил 13,89% (относительное отклонение).

Было выявлено, что в 2014 г. себестоимость увеличилась на 17, 11 %, в 2015 г. - на 15,35 % , в 2016 г. уменьшилась на 1,75 %.

В 2016 году наблюдается наибольший удельный вес переменных расходов в абсолютном влиянии отклонений на изменение общей суммы затрат. С учетом этого, на основании анализа себестоимости грузовых перевозок, предложены следующие мероприятия снижения себестоимости и увеличения прибыли УМ АТП г. Зеленогорска:

- увеличение технической скорости движения;
- повышение коэффициента выпуска автомобилей на линию;
- внедрение системы спутникового мониторинга ГЛОНАСС.

Все предложенные мероприятия по снижению себестоимости УМ АТП г. Зеленогорска в 2017 году привели к снижению себестоимости перевозок на по сравнению с 2016 годом: увеличение технической скорости движения позволило снизить себестоимость на 2,29%, повышение коэффициента выпуска автомобилей на линию на 6 % – на 3,22 %, а внедрение системы спутникового мониторинга ГЛОНАСС на 25 автомобилей позволило снизить себестоимость от 3,02 % до 5,26 %.

Наиболее эффективным мероприятием оказалось внедрение ССМ ГЛОНАСС, его экономическая эффективность составляет от 614 760 руб. до 1 142 170 руб.

В результате реализации предлагаемых мероприятий достигнута цель бакалаврской работы – оптимизированы затраты на содержание подвижного состава УМ АТП г. Зеленогорска.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Абалонин, С.М. Бизнес-план автотранспортного предприятия : учеб. пособие / С.М. Абалонин, А.В. Пахомова.- М.: Транспорт, 2012. – 362 с.
- 2 Аверчев, И.В. Классификация затрат. Концепция и терминология / И. В. Аверчев // Московский бухгалтер. – 2012. – №3. – С.14.
- 3 Агарков, А.П. Экономика и управление на предприятии : учеб. пособие / А.П. Агарков [и др.]. - М.: Дашков и Ко, 2013. - 400.
- 4 Азымова, Т.Н. Особенности деятельности предприятий автомобильного транспорта / Т.Н. Азымова // Главный бухгалтер. -№ 4. – 2015.- с.17-20
- 5 Аксенова, З. И. Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий: учебник для вузов / З. И. Аксенова, А. А. Бачурин. – М.: Транспорт. – 2016. - 255 с.
- 6 Александрова, С. И. Прогрессивные методы управления затратами и пути их применения в российской практике / С. И. Александрова // Символ науки. - 2015. - № 4. - С. 56-59
- 7 Асаева, Т. А. Пути снижения себестоимости перевозок при формировании парка автотранспортных средств / Т. А. Асаева, И. П. Соловьева, А. В. Шилин // Автотранспортное предприятие. – 2015. – № 8. – С. 23–25.
- 8 Асаул, А. Н. Управление затратами и контроллинг : учебник / А. Н. Асаул, М.Г. Квициния, под ред. засл. деятеля науки РФ, д-ра экон. наук, профессора А. Н. Асаула. – Сухум, 2013. – 290 с.
- 9 Балахонов, Г.Г. Экономика автотранспортных предприятий : учебно-методический комплекс дисциплины / Г.Г. Балахонов. – Бийск: БПГУ им. В. М. Шукшина, 2011. – 357 с.
- 10 Бальжинов, А.В. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия : учебное пособие / А.В. Бальжинов, Е.В Михеева. - Улан-Удэ: Изд-во ВСГТУ, 2015. - 119 с.
- 11 Басовский, Л.Е. Комплексный экономический анализ хозяйственной

деятельности: учебное пособие / Л.Е. Басовский, А.Л. Басовский, А.М. Лунева. – М.: Инфра-М, 2011. – 355 с.

12 Беляков, А.Л. Транспортно-энергетический комплекс: тенденции функционирования и проблема оптимизации / А.Л. Беляков // Экономист. – 2013. - №4. – с.42-49;

13 Бердникова, Т.Б. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия: учебное пособие / Т.Б. Бердникова. – М.: Инфра-М, 2014. – 215 с.

14 Бернштейн, Л.А. Анализ финансовой отчетности : учеб. пособие / Л.А. Бернштейн. – М.: Финансы и статистика, 2015. – 412 с.

15 Борисова, Л.М. Экономика предприятия : учебное пособие / Л.М. Борисова. – Томск: ТПУ, 2011. - 366 с.

16 Будрина, Е.В. Экономика и организация автотранспортного предприятия : учебное пособие / Е.В. Будрина. – Москва : Юрайт, 2016. – 366 с.

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

18 Бычков, В.П. Экономика автотранспортного предприятия : учебник / В.П. Бычков. - М.: ИНФРА-М, 2011. - 384 с.

19 Варламова, Т.П. Финансовый менеджмент: учебное пособие / Т. П. Варламова, М. А. Варламова; Изд.-торг. корпорация «Дашков и К°», - М.: Дашков и К°, 2012. – 302 с.

20 Вельможин, А.В. Эффективность транспортной услуги : учеб. пособие / А.В. Вельможин, В.А. Гудков, А.А. Сериков. М.: Горячая линия - Телеком, 2013. – 560 с.

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

22 Волков, О.И. Экономика предприятия : курс лекций / О.И Волков, В.К. Складенко. – М.: Инфра-М, 2012. - 280 с.

23 Выварец, А. Д. Экономика предприятия : учебник для студентов

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

24 Голованенко, С.Л. Экономика автомобильного транспорта : учеб. пособие / С.Л. Голованенко. - М.: Высшая школа, 2013. - 352с.

25 Головач, О.В. Анализ затрат на производство и себестоимость продукции / О.В. Головач // Научно-практич. журнал. – 2012. – №3. – С.14.

26 Гомонко, Э.А. Управление затратами на предприятии : учебник / Э.А. Гомонко, Т.Ф Тарасова. - М.: КНОРУС, 2013. - 321 с.

27 Гончарова, Э.А. Управление затратами и результатами деятельности предприятия : учеб. пособие/ Э.А. Гончарова. - СПб. : СПбГУЭФ, 2012. – 83 с.

28 Горев, А.Э. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения :учеб. пособие / А.Э. Горев, Е. М Олещенко. -М : Академия, 2012. – 256 с.

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

30 Гудков, В. А. Пассажирские автомобильные перевозки : учеб. пособие / В.А. Гудков, Л. Б. Миротин, А. В. Вельможин, С. А. Ширяев. – М : Юрист, 2014. - 448 с.

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

32 Денисюк, Н.В. Организация перевозок, себестоимость и тарифы на автомобильном транспорте : учеб. пособие / Н.В. Денисюк. – М : ДВГТУ, 2011. - 285 с.

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

34 Дроздова, Т. Г. Управление затратами на предприятии : учеб. пособие / Т.Г. Дроздова, В. Г. Лебедев, В. П. Кустарев. – СПб : Питер, 2012. – 592с.

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

36 Жилкина, А.Н. Управление финансами. Финансовый анализ предприятия : учеб. пособие / А.Н. Жилкина. – М.: Инфра-М, 2012. – 331 с.

37 Захарченко, В.И. Сумма знаний в экономике : в 12 т.: справочное пособие для студ. эконом. спец. / В.И. Захарченко, З.А. Кузнецов. – О.: Наука и техника, 2011. – 352 с.

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

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

40 Калинина, Т.Б. Учет затрат и калькулирование себестоимости на автотранспортных предприятиях : учеб. пособие / Калинина Т.Б. – М: Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова, 2013 – 4 с.

41 Керимов, В.Э. Учет затрат, калькулирование и бюджетирование в отдельных отраслях : учеб. пособие / В.Э. Керимов. – М.: Изд-во Дашков и Ко, 2011. – 484 с.

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

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

44 Котенева, Е.Н. Управление затратами предприятия : учеб. пособие / Е.Н. Котенева, Г.К. Краснослободцева, С.В. Фильчакова. - М.: Науч. книга, 2011. – 222 с.

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

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

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

48 Лавриков, И.Н. Экономика автомобильного транспорта : учебное пособие / И.Н. Лавриков, Н.В Пеньшин. - Тамбов: ГОУ ВПО ТГТУ, 2011. – 401 с.

49 Ларионов, И. В. Диагностика состояния предприятия. Инструменты, показатели, качественный анализ : учеб. пособие / Ларионов И. В. - М: Анкил, 2011. -60 с.

50 Лебедев, В.Г. Управление затратами на предприятии: учебник для ВУЗов / В.Г. Лебедев, В.П. Кустарев, Т.Г. Дроздова. - 5-е изд., перераб. и доп. – СПб.: Питер, 2012. – 592 с.

51 Лисовская, И.А. Финансовый менеджмент : учеб. пособие / И.А. Лисовская. – М. : Рид Групп, 2011. – 352с.

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

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

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

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

56 Новый порядок организации пассажирских перевозок (Федеральный

закон №220 от 13 июля 2015)

57 Обыденнов, А.П. Современные системы управления автотранспортным предприятием : учеб. пособие / А.П. Обыденнов, Г.В. Шимуратов, Р.К. Козлов. - М.: Транспорт, 2012. -230с.

58 Персианов, В.А. Экономика пассажирского транспорта: учебное пособие по направлению «Менеджмент организации» / под общ. ред. проф. В. А. Персианова. – М.: КНОРУС, 2012. – 389 с.

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

60 Пузанков, А.Г. Автомобили: Устройство автотранспортных средств: Учебник для студ. учреждений сред. проф. образования / А.Г. Пузанков. - М.: ИЦ Академия, 2012. - 560 с.

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

62 Рацова, Ю.И. Экономика организации (предприятий) в схемах: учеб.пособие / Ю.И. Рацова, Малахов Р.Г. – М.: Эксмо, 2009. – 317 с.

63 Рогова, Е. М. Финансовый менеджмент : учеб. пособие / Е.М. Рогова, Е. А. Ткаченко. – М. : Юрайт, 2012. – 544с.

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

65 Савицкая, Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия : учеб. пособие / Г.В. Савицкая. – Мн.: Новое знание, 2012. – 704 с.

66 Сильвестров, А.Н. Пути снижения автомобильных перевозок / А.Н. Сильвестров // Логистика – инновации - менеджмент, 2012. - № 16. - с. 48-60.

67 Спирин, И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками : учеб. пособие / И.В. Спирин.- М. : Академия, 2012. – 400с.

68 Терловая, В.И. Себестоимость автомобильных перевозок: этапы

формирования и контроля. Проблемы и перспективы современной науки / В.И. Терлова // Логистика – инновации - менеджмент, 2012. - № 16. - с. 38-45.

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

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

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

72 Туревский, И.С. Дипломное проектирование автотранспортных предприятий: учеб. пособие / И.С. Туревский. - М.: ИД ФОРУМ: ИНФРА-М, 2012. - 240 с.:

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

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

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

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

77 Хегай Ю.А. Экономика предприятия автомобильного транспорта: учеб. пособие/ Ю.А. Хегай, В.В. Девина, К.А.Мухина. – М. : Красноярск, 2012. – 229с.

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

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

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

81 Снижение - себестоимость – перевозка [Электронный ресурс] : Большая энциклопедия нефти газа, 2014. – Режим доступа: <http://www.ngpedia.ru/id444698p1.html>

82 Инструкция по составу, учету и калькулированию затрат, включаемых в себестоимость перевозок (работ, услуг) предприятий автомобильного транспорта (утв. Минтранс РФ 29.08.1995) [Электронный ресурс]. - Режим доступа: [http://www.businesspravo.ru/Docum/DocumShow\\_DocumID\\_2900.html](http://www.businesspravo.ru/Docum/DocumShow_DocumID_2900.html)

83 Мир автобусов [Электронный ресурс] // «Метрмост – транспортный журнал». Режим доступа: <http://www.metromost.com/?p=5423>

84 Федеральный закон Российской Федерации от 1 декабря 2014 г. N 401-ФЗ [Электронный ресурс]: О страховых тарифах на обязательное социальное страхование от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов// «Российская газета». Режим доступа: <http://www.rg.ru>

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

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

87 Экономические результаты деятельности автотранспортного предприятия [Электронный ресурс] : информационный сайт «Студопедия.Орг». – Режим доступа: <http://studopedia.org>