

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 и управление на предприятии  
(на автомобильном транспорте)

**Снижение себестоимости автоперевозок на предприятии  
(на примере УМ АТП г. Зеленогорска)**

Пояснительная записка

Руководитель	_____	доцент, канд. тех. наук	Ю. А. Хегай
	подпись, дата		
Выпускник	_____		Е. П. Усольцева
	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 Усольцевой Екатерине Петровне

Группа УБ 13-05

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

Тема выпускной квалификационной работы: «Снижение себестоимости автоперевозок на предприятии (на примере УМ АТП г. Зеленогорска)»

Утверждена приказом по университету № 2839/с от 06.03.2017 г.

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

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

Исходные данные для ВКР:

- первичная документация предприятия (бухгалтерский баланс, отчет о прибылях и убытках и другие формы финансовой отчетности);
- технико-эксплуатационные показатели работы предприятия;
- устав предприятия;
- законодательные и нормативные акты РФ в области автомобильного транспорта;
- литературные источники и периодическая печать.

Перечень разделов ВКР:

- теоретические основы себестоимости транспортной продукции;
- анализ себестоимости перевозок;
- пути снижения себестоимости перевозок.

Перечень презентационного материала: актуальность и цель бакалаврской работы; задачи бакалаврской работы; виды деятельности предприятия; изменение технико-эксплуатационных показателей; динамика изменения объема перевозок; динамика изменения грузооборота; себестоимость

транспортной продукции; структура затрат; динамика коэффициентов ликвидности; динамика коэффициентов рентабельности; влияние на себестоимость изменения общей суммы расходов и грузооборота; основные результаты деятельности предприятия; изменение величины прибыли; изменение экономической эффективности.

Руководитель ВКР

Ю. А. Хегай

Задание принял к исполнению

Е. П. Усольцева

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2017 г.

## РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа по теме «Снижение себестоимости автоперевозок на предприятии (на примере УМ АТП г. Зеленогорска)» содержит 124 страницы текстового документа, 1 приложение, 91 использованный источник, 18 рисунков, 48 таблиц.

ЗАТРАТЫ, СЕБЕСТОИМОСТЬ, КАЛЬКУЛЯЦИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ, АНАЛИЗ СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК, ПЕРЕМЕННЫЕ РАСХОДЫ, ПОСТОЯННЫЕ РАСХОДЫ, ПУТИ СНИЖЕНИЯ СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК.

Целью ВКР является разработка мероприятий по снижению себестоимости перевозок (на примере УМ АТП г. Зеленогорска).

В процессе работы был проведен анализ производственно-хозяйственной деятельности предприятия, его финансового состояния, структуры затрат, исследованы методы анализа себестоимости и проведен анализ с помощью факторного метода, разработаны мероприятия снижения себестоимости перевозок, которые заключаются в улучшении контроля технических параметров подвижного состава.

На прогнозный - 2017 г. были предприняты меры по снижению себестоимости перевозок, а именно, увеличено время в наряде, изменение которого привело к снижению себестоимости перевозок на 7,64% по сравнению с 2016 г., и повышена средняя грузоподъемность, за счет которой себестоимость по отношению к 2016 г. снизилась на 0,42%.

При реализации предложенных мероприятий достигнута цель бакалаврской работы – снижение себестоимости перевозок УМ АТП г. Зеленогорска.

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
1 Теоретические основы себестоимости транспортной продукции .....	5
1.1 Понятие и сущность себестоимости перевозок .....	5
1.2 Методы учёта затрат и калькуляции себестоимости перевозок .....	12
1.3 Показатели себестоимости транспортной продукции .....	23
2 Анализ себестоимости перевозок .....	30
2.1 Анализ производственно-хозяйственной и финансовой деятельности предприятия .....	30
2.2 Анализ общей суммы затрат на эксплуатацию подвижного состава .....	46
2.3 Анализ влияния на себестоимость перевозок изменения грузооборота и расходов.....	57
3 Пути снижения себестоимости перевозок.....	85
3.1 Снижение себестоимости перевозок за счет повышения технико- эксплуатационных показателей .....	85
3.2 Резервы снижения себестоимости перевозок .....	104
3.3 Экономическая эффективность финансовой деятельности предприятия за счет снижения себестоимости перевозок .....	108
Заключение .....	113
Список использованных источников .....	115
Приложение А Техничко-эксплуатационные показатели и затраты УМ АТП г. Зеленогорска за 2014-2016 гг. ....	123

## ВВЕДЕНИЕ

Автомобильный транспорт является составной частью общей транспортной системы страны и занимает важное место в повседневной жизни любого крупного города. Он представляет собой наиболее массовый вид транспорта и играет главную роль в обеспечении экономического роста и социального развития.

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

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходима соответствующая инфраструктура, отвечающая современным требованиям к качеству обслуживания пассажиров и уровню безопасности [4].

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.

Управление затратами – это не только важнейший, но один из самых сложных элементов деятельности экономических служб автотранспортных предприятий (АТП). 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.

Одним из наиболее важных показателей, характеризующим деятельность предприятия является себестоимость продукции. Снижение данного показателя является одним из главных условий повышения эффективности работы предприятия [28].

Снижение себестоимости перевозок является актуальным направлением 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 [11].

Определяя реальные пути снижения себестоимости единицы транспортных услуг, следует учитывать, что это снижение не должно привести к потере качества, а, следовательно, и к снижению конкурентоспособности.

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 [20].

Включение в план повышения эффективности производства мер, направленных на устранение недостатков, выявленных в результате анализа себестоимости перевозок предприятия, позволит выявить обоснованную себестоимость перевозок, процент её снижения.

Целью бакалаврской работы является разработка мероприятий снижения себестоимости автоперевозок на предприятии (на примере Унитарного муниципального автотранспортного предприятия г. Зеленогорска).

Для достижения цели бакалаврской работы необходимо:

- изучить методы учета и анализа себестоимости;
- проанализировать деятельность предприятия;
- исследовать себестоимость перевозок по статьям затрат и элементам расходов;
- оценить влияние на себестоимость перевозок изменения расходов и объема выполненной работы;
- разработать мероприятия снижения себестоимости перевозок;
- рассчитать эффективность предлагаемых мероприятий.

# **1 Теоретические основы себестоимости транспортной продукции**

## **1.1 Понятие и сущность себестоимости перевозок**

Себестоимость перевозок – это стоимостная оценка затрат всех видов ресурсов, используемых для осуществления перевозок автомобильным транспортом. От ее уровня зависят финансово-экономические результаты деятельности предприятия, финансовое состояние субъектов хозяйствования.

Экономическая основа себестоимости – издержки производства, которые представляют собой часть совокупного общественного продукта или продукции. Категория себестоимости служит необходимым средством для выявления хозяйственного результата работы предприятия. Она является обобщающим экономическим показателем его деятельности [34].

Себестоимость перевозок как показатель имеет большое значение при оценке автотранспортной деятельности, поскольку оказывает решающее влияние на финансовое состояние перевозчика: чем ниже себестоимость, тем лучше финансовое состояние АТП или ИП, осуществляющих перевозки грузов или пассажиров.

В то же время снижение себестоимости перевозок оказывает сильное влияние на финансовое состояние заказчиков транспортных услуг (грузовладельцев), поскольку при снижении себестоимости перевозок появляются возможности для снижения тарифов и, соответственно, для снижения себестоимости продукции других отраслей экономики и увеличения спроса на транспортные услуги [24].

Как экономическая категория себестоимость продукции выполняет ряд важнейших функций, таких как [74]:

- учёт и контроль всех затрат на выпуск и реализацию продукции;
- база для формирования оптовой цены на продукцию предприятия и определения прибыли и рентабельности;

- экономическое обоснование целесообразности вложения реальных инвестиций на реконструкцию, техническое перевооружение и расширение действующего предприятия;
- определение оптимальных размеров предприятия;
- принятие управленческих решений.

Важность показателя себестоимости на транспорте определяется еще и особенностями производства.

На автотранспортных предприятиях не создается новый вещественный продукт. Транспорт продолжает процесс производства в сфере обращения, увеличивая при этом затраты народного хозяйства на перемещение товаров. Снижение себестоимости уменьшает транспортные издержки народного хозяйства [62].

Себестоимость продукции является частью её стоимости. Между ними имеется количественное и качественное различие. Количественное различие состоит в том, что накопления, создаваемые на предприятии, не включаются в себестоимость продукции, за исключением отчислений на социальное страхование.

Качественное отличие состоит в различии между затратами потребленных средств производства и их денежным выражением, зависящем от цен, установленных на средства производства [37].

Кроме того, себестоимость продукции включает некоторые элементы издержек обращения, связанных с реализацией продукции, а также непроизводительные расходы и потери (штрафы, пени, неустойки, недостача и порча продукции), которые не включают в стоимость продукции.

Себестоимость продукции является нижним пределом ее цены. Осуществляя мероприятия по снижению себестоимости сокращаются не только индивидуальные, но и общественно необходимые затраты на производство продукции.

Себестоимость продукции находится в тесной взаимосвязи с таким важным показателем деятельности предприятия как прибыль. Поэтому вопросы мобилизации внутренних резервов, снижения трудовых, материальных и финансовых затрат на автомобильном транспорте стоят особо остро [10].

В себестоимость включается перенесение на транспортную продукцию затраты прошлого года (амортизация основных фондов, стоимость материалов, запасных частей и других материальных ресурсов) и расходы на оплату вновь затраченного труда работников в виде отчислений на социальное страхование.

Денежная форма позволяет выразить в себестоимости продукции, как в обобществленном показателе, различные по своей натуральной форме издержки предприятия.

Следует различать среднеотраслевую и индивидуальную себестоимость. В первом случае себестоимость отражает часть общественно необходимых затрат, то есть служит денежным выражением части общественной стоимости. Во втором случае она выражает соответствующую часть индивидуальной стоимости продукции данного предприятия [39].

Себестоимость продукции предприятия определяется индивидуальными затратами труда в условиях достигнутого на данном предприятии уровня техники и организации производства, в то время как стоимость определяется затратами общественно необходимого труда, т.е. среднеотраслевой себестоимостью.

В себестоимости транспортной продукции как части общественной стоимости на перевозки по аналогии с другими отраслями сферы материального производства выделяют две основные части – стоимость потребленных средств производства и часть вновь созданной стоимости, возмещаемой работниками транспорта в виде заработной платы [41].

Специфика транспортной продукции обуславливает некоторые особенности расчета себестоимости по сравнению с себестоимостью промышленной продукции. На транспорте отсутствуют затраты на сырье в составе общих затрат.

На автомобильном транспорте, как и на других видах транспорта, при определении себестоимости перевозок учитываются только расходы, связанные с перемещением грузов или пассажиров (эксплуатационные расходы).

Затраты на погрузо-разгрузочные работы, расходы на ремонт и содержание дорог, организацию и обеспечение безопасности движения на них в себестоимости автомобильных перевозок не находят отражения.

Себестоимость выполняет роль важнейшего качественного показателя работы. Таким образом, показатель себестоимости продукции в значительной мере выражает результаты всей производственно-хозяйственной деятельности коллектива, образует основу цены любого вида товара, служит одним из основных элементов, определяющих величину прибыли и уровень рентабельности производства – важнейших показателей, по которым сейчас производится оценка деятельности предприятия [65].

Себестоимость представляет собой денежное выражение затрат предприятия на производство единицы транспортной продукции.

Результирующим показателем хозяйственной деятельности предприятия является прибыль - показатель, характеризующий итоги хозяйственной и финансовой деятельности предприятия, поскольку она не только отражает результаты перевозочной работы, но и прочей хозяйственной деятельности. Еще одним результирующим показателем является рентабельность - это прибыль, исчисленная на 1 руб. стоимости основных производственных фондов и нормируемых оборотных средств [26].

Прибыль (убыток) от реализации продукции (работ, услуг) определяется как разница между выручкой от реализации продукции (работ, услуг) без налога на добавленную стоимость и акцизами и затратами на производство и реализацию, включаемыми в себестоимость продукции (работ, услуг).

Проанализировав влияние себестоимости на прибыль основного вида деятельности АТП – перевозок, можно выявить резервы увеличения суммы прибыли для включения в план будущего года и разработать мероприятия по использованию этих резервов. К таким мероприятиям относятся все

предложения, направленные на увеличение перевозок и снижение себестоимости. Включение в план выявленных резервов увеличения прибыли имеет огромное значение для развития предприятия и в этом заинтересован весь коллектив предприятия, работая на принципах самоокупаемости и самофинансирования.

На автомобильном транспорте различают себестоимость по видам перевозок и видам деятельности:

- грузовые перевозки;
- автобусные перевозки;
- таксомоторные перевозки;
- экспедирование;
- погрузочно-разгрузочные работы.

Затраты на содержание подвижного состава автомобильного транспорта по экономической природе делятся на две группы (независимо от их целевого назначения), т.е. затраты на возмещение [37]:

- живого труда;
- овеществленного труда.

В процессе образования себестоимости транспортной продукции затраты принимают прямое или косвенное участие, поэтому они делятся на прямые и косвенные.

К прямым относятся расходы, которые могут быть непосредственно включены в себестоимость единицы транспортной продукции [60]:

- заработная плата водителей;
- затраты на топливо и смазочные материалы для автомобилей;
- техническое обслуживание и ремонт подвижного состава;
- автомобильные шины;
- амортизация подвижного состава.

К косвенным относятся общехозяйственные расходы, которые не могут быть прямо отнесены на себестоимость отдельных видов продукции и распределяются между ними косвенно. К ним относятся затраты на содержание производственных зданий (отопление, освещение, амортизацию), заработную плату вспомогательных рабочих и административно-управленческого персонала.

Эти расходы автотранспортного предприятия в значительной степени обусловлены назначением, мощностью и технической оснащённостью предприятия.

Общехозяйственные расходы планируются на год согласно смете и при расчете себестоимости перевозок относятся на 1 автомобиле-день или автомобиле-час работы [65].

При определении себестоимости перевозок на автомобильном транспорте затруднительно непосредственно относить как прямые, так и косвенные расходы на единицу транспортной продукции (1 ткм, 1 пасс.-км или 1 пл. км пробега). Поэтому практикуется условное деление затрат на переменные и постоянные [68].

К переменным расходам относят те, которые зависят от изменения общего пробега автомобилей. Это затраты на топливо, смазочные материалы, техническое обслуживание и ремонт автомобилей, амортизационные отчисления по подвижному составу и восстановление износа и ремонт шин. Они зависят в основном от пробега автомобилей и рассчитываются на 1 км пробега.

Изменение дальности ездки, дорожных, климатических условий и эксплуатационных показателей (коэффициентов использования пробега и грузоподъемности, технической скорости движения и т.д.) влияет как на плановую, так и на фактическую величину переменных расходов на 1 км пробега.

В переменные расходы условно включают некоторые виды расходов, не зависящие от пробега автомобиля, например, затраты на внутригаражный

расход топлива, ежедневное обслуживание, обтирочные материалы, часть расходов по ремонту автомобилей (расходы на окраску) и др.

Так как абсолютная величина перечисленных затрат невелика, их включение в соответствующие статьи переменных расходов упрощает ведение плановой работы на автотранспортном предприятии.

К постоянным расходам на автомобильном транспорте относят те, которые не зависят от общего пробега автомобилей. Постоянные расходы планируются на 1 автомобиле-день или 1 автомобиле-час работы. Это накладные расходы и заработная плата водителей с начислениями [87].

Зарботная плата водителей грузовых автомобилей при сдельной системе оплаты труда включается в постоянные расходы условно, так как ее величина зависит от расстояния перевозок грузов и, следовательно, от пробега автомобилей, а также от технической скорости, коэффициентов использования пробега и грузоподъемности, простоя автомобилей под погрузкой-разгрузкой (при улучшении этих показателей заработная плата повышается, при ухудшении – понижается).

Себестоимость единицы транспортной продукции (1 ткм, 1 пасс.-км, 1 пл. км пробега и т.д.) определяют делением общей суммы затрат на количество продукции (тонно-километры, пассажиро-километры, платные километры пробега и т.д.), произведенной в определенный период времени.

Определение затрат на единицу транспортной продукции называют калькуляцией себестоимости. При планировании работы автомобильного транспорта составляют плановую калькуляцию, при подведении итогов за отчетный период – отчетную.

Себестоимость рассчитывается для грузовых автомобильных перевозок на 10 ткм или 10 авт.-ч, для автобусных перевозок – на 10 пасс.-км, для таксомоторных – на 10 пл. км пробега [17].

При калькуляции себестоимости перевозок все затраты на содержание автомобильного транспорта группируют по статьям в зависимости от их назначения.

## 1.2 Методы учета затрат и калькуляции себестоимости перевозок

Себестоимость перевозок складывается из затрат, связанных с использованием в процессе производства природных ресурсов, сырья, материалов, топлива, энергии, основных фондов, трудовых ресурсов, а также других затрат на производство и реализацию.

Автотранспортными предприятиями, независимо от формы их собственности, формируются затраты по производственному признаку и экономическим элементам [84].

Затраты по производственному признаку состоят из следующих статей расходов:

- расходы на оплату труда, фонд оплаты труда;
- отчисление на социальное страхование;
- горючее;
- смазочные и прочие эксплуатационные материалы;
- восстановление износа и ремонт шин;
- амортизационные отчисления;
- ремонтный фонд;
- общехозяйственные расходы;
- расходы по обязательному медицинскому страхованию;
- платежи по обязательному страхованию имущества;
- плата по процентам за банковские кредиты;
- плата за воду;
- плата за пользование землей;
- плата за выбросы загрязняющих веществ;
- фонд защищенности;
- транспортный налог;

- дорожный налог;
- налог на имущество.

Затраты, образующие себестоимость перевозок группируются по второму признаку в соответствии с их экономическим содержанием по элементам затрат [5]:

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

Материальные затраты отражают стоимость:

- приобретаемых со стороны сырья и материалов, которые являются необходимым компонентом при проведении работ или оказании услуг;

- покупных материалов, используемых для обеспечения нормального технологического процесса или расходуемых на другие производственные, и хозяйственные нужды (проведение испытаний, контроля, содержание, ремонт и эксплуатацию оборудования, зданий, сооружений, других основных фондов и прочее), а также запасных частей для ремонта оборудования и других средств труда, не относимых к основным фондам, транспортных средств, приспособлений, инвентаря, приборов, лабораторного оборудования;

- затраты, связанные с использованием природного сырья, в частности платы за древесину, отпускаемую на корню, плату за воду забираемую предприятиями из водохозяйственных систем в пределах установленных лимитов;

- приобретаемого со стороны топлива всех видов, выработку всех видов энергии (электрической, тепловой, сжатого воздуха, холода, других видов), отопление зданий;

- покупной энергии всех видов (электрической, тепловой, сжатого воздуха, холода и других видов), расходы на производство электрической и других видов энергии, вырабатываемых самим предприятием, а также на трансформацию и передачу покупной энергии до места ее потребления включаются в соответствующие элементы затрат;

- потерь от недостачи материальных ресурсов в пределах норм естественной убыли.

Стоимость материальных ресурсов, отражаемая по элементу “Материальные затраты” формируется исходя из цен их приобретения, включая оплату процентов за приобретение в кредит, представленный поставщиком этих ресурсов), наценок (надбавок), комиссионных вознаграждений, уплаченных снабженческими внешнеэкономическими организациями, расходов на транспортировку, хранение и доставку, осуществляемых силами сторонних организаций.

К элементу “Прочие затраты” в составе себестоимости перевозок относятся расходы по обязательному страхованию имущества, учитываемого в составе производственных фондов, плата по процентам за пользование банковских кредитов, ссуд (кроме процентов по просроченным и отсроченным ссудам), командировочные расходы по установленным нормативам, подъемные, плата сторонним предприятиям за пожарную и сторожевую охрану, расходы по организационному набору работников, затраты на гарантийный ремонт и обслуживание, оплата услуг связи, плата за аренду, износ по нематериальным активам, транспортный налог, дорожный налог, а также другие затраты, входящие в состав себестоимости перевозок, но не относящиеся к ранее перечисленным затратам.

Себестоимость автомобильных перевозок рассчитывается по каждой статье затрат с целью определения общей суммы расходов, приходящейся на единицу транспортной работы: 10 ткм, 10 пасс-км, 10 пл. км, 10 авт.-ч [12].

Одной из важнейших задач является экономия общественного труда, что выражается в сокращении затрат живого и общественного труда. В денежном выражении экономия труда выражается в снижении себестоимости продукции, поэтому важно изучить структуру себестоимости продукции.

Структура себестоимости характеризуется составом и соотношением отдельных элементов затрат и статей расходов в общих затратах на производство продукции [25].

Изучение и анализ структуры себестоимости позволяет составить общую технико-экономическую характеристику работы предприятия в целом и выявить основные резервы снижения себестоимости.

В продукции перевозок автомобильного транспорта основную долю составляют расходы на оплату труда в связи со спецификой транспортного процесса, так как для производства готовой продукции транспорта отсутствуют такие элементы, как сырье и материалы.

Следующее место по значимости занимают затраты на ремонтный фонд, так как сюда включается значительная доля затрат на материалы и запасные части для ремонта и поддержания исправного технического состояния подвижного состава. Значительная доля приходится на общехозяйственные расходы.

До настоящего времени классификация способов учета производственных затрат и калькулирования себестоимости продукции является объектом дискуссии. В отраслевых положениях и инструкциях по планированию, учету и калькулированию себестоимости продукции можно выделить два основных метода учета затрат и калькулирования себестоимости продукции – позаказный и попередельный.

В экономической литературе имеются и другие варианты – авторы работ добавляют или комбинируют разные методы. В частности, попередельный и попроцессный способы считаются не синонимами, а самостоятельными способами калькулирования себестоимости.

Однако, такие методы учета, как учет по нормативной себестоимости (стандарт-кост) или учет по неполной себестоимости (директ-костинг), не являются альтернативными для позаказного и попередельного способов, т.к. каждый из них служит самостоятельной характеристикой процесса калькулирования.

Калькуляции себестоимости продукции используются для правильной организации хозрасчетных отношений на предприятии, а также изыскания резервов снижения издержек на производство. По своему назначению, способам составления, а также временем, на которое она рассчитана, калькуляции подразделяются на плановые, сметные, нормативные, планово-расчетные и отчетные [31].

Плановая калькуляция – задание по себестоимости транспортных работ, определенное на основе передовых методов использования подвижного состава, прогрессивных трудовых и материальных затрат, соблюдения строгого режима экономии в расходах по управлению и обслуживанию транспортного процесса. Разработка плана себестоимости и плановых калькуляций предусматривает применение научных методов планирования и экономического анализа производственно-финансовой деятельности. В результате этого определяются оптимальные задания по выполнению планов рентабельности и экономического стимулирования.

Сметная калькуляция – составляется на изделия вспомогательных производств (механической мастерской, шинного участка). В сметной калькуляции определяется задание по себестоимости разового заказа.

Нормативная калькуляция определяет нормативную стоимость единицы транспортной продукции по действующим технически обоснованным нормам материальным и трудовым затратам, а также накладных расходов.

По мере внедрения новых норм изменяются и показатели нормативной себестоимости. Действующие нормы расхода горючего, ремонтных материалов в осенне-зимний период могут быть выше, чем в весенне-летний, поэтому и

нормативная себестоимость перевозок в различные периоды устанавливается неодинаковая.

Отличие нормативной калькуляции от плановой состоит в том, что в ней отражаются нормы, фактически достигнутые и утвержденные на предприятии, а в плановых калькуляциях применяются нормы издержек производства, установленные директивными указаниями плановых органов. Плановая годовая калькуляция определяется как средневзвешенная величина, исходя из плановых квартальных калькуляций.

Нормативные калькуляции себестоимости перевозок составляются по автотранспортному предприятию в целом, маркам автомобилей и производственным подразделениям, находящимся на внутрихозяйственном расчете. Это позволяет в процессе проведения экономического анализа разрабатывать мероприятия по внедрению научно-обоснованных прогрессивных норм затрат, по устранению причин, вызывающих завышение действующих норм.

Планово-расчетная калькуляция необходима для внутрихозяйственного расчета, используется при планировании и учете, контроле выполнения плана накоплений отдельными подразделениями.

Отчетная калькуляция отражает фактическую себестоимость автомобильных перевозок на основе бухгалтерского обобщения данных учета фактических затрат на производство, осуществляемого на основании оплошного документирования хозяйственных операций. При помощи отчетной калькуляции выявляются отклонения запланированной себестоимости.

Однако метод учета фактических затрат и калькулирования фактической себестоимости является традиционным и наиболее распространенным.

Учет фактических затрат на производство ведется на таких принципах, как полное и документально оформленное отражение первичных затрат на производство в системе счетов учета; учетная регистрация их в момент возникновения в процессе производства; локализация затрат по видам производства, характеру расхода, местам возникновения, объектам учета и

носителям затрат; отнесение фактически произведенных затрат на объекты их учета и калькулирования; сравнение фактических показателей с плановыми. Применение этого метода позволяет, в конечном счете, определить фактическую себестоимость.

Основным недостатком этого метода является то, что он не дает возможности для своевременного принятия мер против непроизводительных потерь труда и материалов, исключает возможность оперативного контроля над использованием ресурсов.

Нормативный метод предполагает предварительное определение нормативных затрат по видам деятельности, процессам и объектам с выявлением в ходе производства отклонений от нормативных затрат.

Фактические затраты при этом определяются алгебраическим сложением затрат по нормам и отклонений от них. Учет фактических затрат предполагает накопление данных о фактически произведенных издержках без отражения в учете данных и величине их по действующим нормам.

Нормативный метод учета затрат и калькулирования себестоимости позволяет иметь фактическую себестоимость услуг, не дожидаясь конца месяца, как алгебраическую сумму нормативной себестоимости, отклонений от норм и их изменений, что позволяет регулярно анализировать причины отклонений и выявлять их виновников.

Системное документирование отклонений от норм позволяет устанавливать причины отклонений в момент их возникновения. При других методах причины и виновники отклонений выявляются после составления калькуляции себестоимости.

В настоящее время система управления должна ориентироваться на стандартизацию, унификацию исходной информации и критериев для принятия запрограммированных решений, разработку единых процедур, четко описывающих действия в подобных ситуациях. Это позволяет автоматизировать управление затратами на основе применения достижений в области информатики, вычислительной техники и программирования.

В основе деления способов калькулирования лежит различие в выборе объекта калькулирования, что определяется особенностями технологических процессов производства продукции.

Под объектом калькулирования мы понимаем тот объект, для которого необходимо исчислить фактическую себестоимость: некий продукт организации в целом, ее подразделений, технологических фаз, переходов, стадий, переделов и т.д. Для пассажирского транспорта - место на отдельном маршруте или пасс.-км, для грузового транспорта – рейс или ткм.

Выбор объекта калькулирования является одним из важнейших вопросов учетной политики организации, поскольку от его решения зависит не только деление затрат на прямые и косвенные, но и построение всей системы аналитического учета. Выбор объекта калькулирования определяет и выбор калькуляционной единицы.

Отличие позаказного и попередельного способов учета затрат и калькулирования заключается в том, что в первом случае признается продукт (услуга, работа), а во втором – процесс (участок, отрезок технологии). Соответственно этому и затраты распределяются либо по продуктам (изделиям), либо по процессам. Отсюда становится понятным, каждый из этих способов является логическим продолжением способа организации производства, оперативного (диспетчерского) учета и документооборота в каждой конкретной организации.

В учете принята система классификации затрат, согласно которой они подразделяются по [45]:

- экономической роли в процессе производства (основные, накладные); составу (одноэлементные, комплексные);
- способу включения в себестоимость (прямые, косвенные);
- отношению к объему производства (условно-постоянные, условно-переменные);
- периодичности возникновения (текущие, единовременные);

- участию в процессе производства (производственные, коммерческие);
- эффективности (производительные, непроизводительные);
- месту возникновения (по центрам ответственности – производства, цехи, участки и пр.; по характеру производства – основное, вспомогательное, обслуживающее и др.);
- элементам затрат (оплата труда и социальные нужды, материальные, амортизация основных фондов и пр.);
- статьям затрат - калькуляционным статьям;
- видам оплаты работ.

Совершенствование методов разделения затрат на постоянные и переменные, группировки косвенных расходов по местам их формирования и центрам ответственности, более дифференцированный учет особенностей хозяйствования и принятия решений по управлению в современных рыночных условиях позволили предложить новый подход к исчислению финансовых результатов деятельности предприятий и их подразделений. Он основан на сопоставлении выручки от продаж с величиной переменных расходов.

Результат этого сопоставления получил название маржинальный доход (прибыль). В действующей практике он исчисляется в виде разности между выручкой от реализации (без НДС и акцизов) и переменными (как частный случай – прямыми) расходами.

Маржинальная прибыль (доход) должна покрыть постоянные (главным образом накладные) расходы предприятия и обеспечить ему прибыль от реализации продукции, работ, услуг. В экономической литературе этот показатель часто называют суммой покрытия.

Экономический анализ является важнейшим методом хозяйствования, средством контроля над осуществлением режима экономии. Строжайшее соблюдение режима экономии, достижение наилучших результатов при минимальных затратах требуют постоянного наблюдения и контроля за каждой статьей себестоимости продукции, проведения оперативного анализа факторов

изменения себестоимости в целях предотвращения и устранения нерациональных затрат рабочего времени и материалов.

Соблюдение режима экономии, снижение себестоимости продукции обеспечивает рост прибыли, усиление экономических стимулов повышения эффективности производства и укрепление доходов государственного бюджета.

Непосредственной задачей анализа себестоимости являются: проверка обоснованности плана по себестоимости, прогрессивности норм затрат; оценка выполнения плана и изучение причин отклонений от него, динамических изменений; выявление резервов снижения себестоимости; изыскание путей их мобилизации.

Выявление резервов снижения себестоимости должно опираться на комплексный технико-экономический анализ работы предприятия: изучение технического и организационного уровня производства, использование производственных мощностей и основных фондов, сырья и материалов, рабочей силы, хозяйственных связей.

Себестоимость продукции находится во взаимосвязи с показателями эффективности производства. Она отражает большую часть стоимости продукции и зависит от изменения условий производства и реализации продукции.

Существенное влияние на уровень затрат оказывают технико-экономические факторы производства. Это влияние проявляется в зависимости от изменений в технике, технологии, организации производства, в структуре и качестве продукции и от величины затрат на ее производство. Анализ затрат, как правило, проводится систематически в течение года в целях выявления внутрипроизводственных резервов их снижения.

Анализ себестоимости проводится по следующим основным направлениям:

- анализ динамики себестоимости и факторов ее изменения;

- анализ влияния объема и структуры продукции на себестоимость единицы продукции;

- анализ структуры себестоимости, ее динамики.

Анализ себестоимости может проводиться как:

- ретроспективный (проводится с целью накопления информации о динамике затрат, факторах их изменения; результаты используются для определения плановой себестоимости продукции, формирования ценовой политики, разработки управленческих решений, направленных на повышение конкурентоспособности продукции);

- оперативный (проводится ежедневно или по данным учета за 1, 5, 10 дней; направлен на своевременное выявление непроизводительных затрат и потерь; результаты используются для гибкого маневрирования ресурсами);

- предварительный (проводится на этапе проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ);

- перспективный (оценивает возможное увеличение или снижение себестоимости продукции в целом и отдельных изделий в связи с прогнозируемыми изменениями на рынке ресурсов).

Себестоимость продукции оценивается с помощью системы показателей, которые отражают:

- затраты на натуральную единицу продукции (себестоимость единицы продукции);

- всю сумму затрат на продукцию (полная себестоимость) или часть продукции (полная себестоимость сравниваемой продукции);

- затраты на единицу стоимости произведенной или реализованной продукции (затраты на рубль продукции).

### 1.3 Показатели себестоимости транспортной продукции

Себестоимость перевозок является основным экономическим показателем, характеризующим эффективность использования автотранспортных средств.

Кроме того, уровень и структура себестоимости представляют собой основу для построения тарифов на перевозки.

Фактическая себестоимость перевозок определяется отношением суммарных затрат, связанных с осуществлением перевозки, к объему выполненной транспортной работы [71].

Затраты, связанные с выполнением перевозок, принято группировать следующим образом:

- переменные затраты, зависящие от пробега подвижного состава при выполнении перевозок и потому определяемые в расчете на один километр пробега (затраты на топливо, смазочные материалы, восстановление износа и ремонт шин, техническое обслуживание и текущий ремонт подвижного состава, амортизационные отчисления);

- постоянные затраты, не связанные непосредственно с выполнением конкретной перевозки и не зависящие от показателей работы подвижного состава на линии, которые исчисляются в расчете на один час работы подвижного состава (накладные расходы);

- заработная плата водителей.

Размер заработной платы может зависеть от выполненной транспортной работы, отработанного времени, других факторов.

Измерителями транспортной работы являются:

- для грузовых автомобилей (объем перевозок и грузооборот);
- для автобусов и маршрутных такси (количество перевезенных пассажиров, пассажирооборот);
- для легковых таксомоторов (платный пробег).

Величина себестоимости транспортной работы на определенном виде перевозок с учетом указанных выше групп показателей может быть определена по формуле (1):

$$C = \frac{ЗП_в + C_{пер} + C_{пост}}{W}, \quad (1)$$

где  $C$  – себестоимость транспортной работы, руб./ткм;

$W$  – объем фактически выполненной транспортной работы, ткм;

$ЗП_в$  – заработная плата водителей, соответствующая выполненной транспортной работе, руб.;

$C_{пост}$  – постоянные затраты, руб.;

$C_{пер}$  – переменные затраты, руб..

Для удобства расчетов при планировании себестоимости перевозок все виды затрат для каждого типа подвижного состава могут быть нормированы и условно приведены к одному километру пробега.

Важнейшим обобщающим показателем себестоимости продукции, выражающим ее прямую связь с прибылью, являются показатель затрат на рубль товарной продукции, который рассчитывается по формуле (2):

$$Z_q = \frac{\sum_{i=1}^n q_i \times S_i}{\sum_{i=1}^n q_i \times P_i} \quad (2)$$

где  $Z_q$  - показатель затрат на рубль продукции, руб.;

$q_i$  – количество продукции  $i$ -го вида, шт;

$S_i$  – себестоимость продукции  $i$ -го вида, руб.;

$P_i$  – цена продукции  $i$ -го вида, руб.;

$i$  – вид продукции.

Затраты на 1 рубль продукции – это универсальный показатель, который:

- имеет комплексный характер (может быть рассчитан как на единицу продукции, так и на весь состав);

- имеет сквозной характер (может быть рассчитан на любом уровне предприятия);

- показывает связь между себестоимостью и прибылью (с одной стороны характеризует уровень себестоимости, с другой – уровень рентабельности и прибыльности продукции).

Задачами анализа затрат на 1 рубль продукции являются:

- определение общего отклонения по затратам на каждый вид продукции;
- проведение факторного анализа – определение количественной оценки влияния каждого фактора на показатель.

Этот показатель определяется отношением общей суммы затрат на производство и реализацию продукции к стоимости произведенной продукции в действующих ценах. Рассчитываются уровень и динамика затрат на рубль продукции, затем анализируется влияние факторов на изменение уровня данного показателя.

Анализ проводится по трем группам факторов: изменение себестоимости единицы продукции, изменение цены единицы продукции и структурные (ассортиментные) сдвиги в составе продукции. Факторный анализ проводится способом цепных подстановок:

Определяется плановый и фактический уровень затрат на рубль продукции и изменение фактического показателя по сравнению с планом.

$$Z_{пл(ф)} = \frac{\sum q_{пл(ф)} \times S_{пл(ф)}}{\sum q_{пл(ф)} \times P_{пл(ф)}}, \quad (3)$$

где  $Z_{пл(ф)}$  – плановый (фактический) показатель затрат на рубль товарной продукции, руб.;

$q_{пл(ф)}$  – то же, что в формуле (2);

$S_{пл(ф)}$  – то же, что в формуле (2);

$P_{пл(ф)}$  – то же, что в формуле (2);

$i$  – то же, что в формуле (2).

Определяется изменение затрат вследствие изменения себестоимости единицы изделия как разность условных затрат, рассчитанных исходя из планового количества продукции, фактической себестоимости и плановой цены единицы продукции, и плановых затрат на рубль продукции.

$$\Delta Z_s = \frac{\sum q_{пл} \times S_{ф}}{\sum q_{пл} \times P_{ф}} - \frac{\sum q_{пл} \times S_{пл}}{\sum q_{пл} \times P_{пл}}, \quad (4)$$

где  $Z$  – то же, что в формуле (2);

$q_{пл(ф)}$  – то же, что в формуле (2);

$S_{пл(ф)}$  – то же, что в формуле (2);

$P_{пл(ф)}$  – то же, что в формуле (2);

$i$  – то же, что в формуле (2).

Рассчитывается изменение затрат вследствие изменения цены единицы продукции как разность условных затрат, определенных исходя из планового количества продукции, фактической себестоимости и фактической цены единицы и условных затрат, рассчитанных по фактической себестоимости, т.е. по формуле (5):

$$\Delta Z_p = \frac{\sum q_{пл} \times S_{ф}}{\sum q_{пл} \times P_{ф}} - \frac{\sum q_{пл} \times S_{ф}}{\sum q_{пл} \times P_{пл}}, \quad (5)$$

где  $Z$  – то же, что в формуле (2);

$q_{пл(ф)}$  – то же, что в формуле (2);

$S_{пл(ф)}$  – то же, что в формуле (2);

$P_{пл(ф)}$  – то же, что в формуле (2);

$i$  – то же, что в формуле (2).

Определяется изменение затрат вследствие изменения структурных (ассортиментных) сдвигов в составе продукции как разность фактических затрат и условных затрат, рассчитанных по формуле (5).

Общая сумма отклонений затрат под влиянием изменения себестоимости, цены и ассортимента должна быть равна разнице фактических и плановых затрат на рубль продукции. Произведение общей суммы экономии (перерасхода) затрат на фактический объем производства определяет величину возможного прироста (уменьшения) прибыли предприятия, а также влияние каждого фактора на величину прибыли.

Затраты на рубль продукции могут изменяться под воздействием таких факторов, как изменение:

- структуры ассортимента продукции (уровень затрат не одинаков по отдельным видам продукции, поэтому изменение удельного веса отдельных наименований в общем объеме приводит к изменению затрат на рубль продукции в целом по предприятию);

- уровня себестоимости (уменьшение затрат на рубль продукции при соблюдении режима экономии приводит к снижению себестоимости, и наоборот);

- цен на сырье и материалы (если цены растут, то увеличиваются и затраты);

- отпускных цен на продукцию (влияние вышеперечисленных факторов на изменение затрат на рубль товарной продукции рассчитывается способом цепных подстановок по данным об издержках на производство и реализацию продукции и по данным о выпуске товарной продукции).

Результаты анализа используются при подсчете резервов роста прибыли предприятия.

Расчетная величина себестоимости перевозок может быть определена в зависимости от вида транспортного средства [80]:

а) для грузовых автомобилей

$$C = \frac{3\Pi_{в} + C_{пер} + C_{пост}}{P_{ткм}}, \quad (6)$$

где  $C_p$  – расчетная величина себестоимости перевозок, руб./ткм;  
 $ЗП_в$  – то же, что в формуле (1);  
 $C_{пост}$  – то же, что в формуле (1);  
 $C_{пер}$  – то же, что в формуле (1);  
 $P_{ткм}$  – грузооборот, ткм.

б) для автобусов и маршрутных такси

$$C_p = \frac{ЗП_в + C_{пер} + C_{пост}}{P_{пасс.км}}, \quad (7)$$

где  $C_p$  – расчетная величина себестоимости перевозок, руб./пасс.км;  
 $ЗП_в$  – то же, что в формуле (1);  
 $C_{пост}$  – то же, что в формуле (1);  
 $C_{пер}$  – то же, что в формуле (1);  
 $P_{ткм}$  – пассажирооборот, пасс.-км.

в) для легковых таксомоторов

$$C_p = \frac{ЗП_в + C_{пер} + C_{пост}}{L_{пл.км}}, \quad (8)$$

где  $C_p$  – расчетная величина себестоимости перевозок, руб./пл.км;  
 $ЗП_в$  – то же, что в формуле (1);  
 $C_{пост}$  – то же, что в формуле (1);  
 $C_{пер}$  – то же, что в формуле (1);  
 $L_{пл.км}$  – платные километры пробега.

Выполнение перевозок за плату с применением определенной тарифной схемы является основным признаком коммерческого (работающего по найму) автотранспортного предприятия.

При проведении анализа себестоимости грузовых перевозок нужно проверить, соблюдается ли на автотранспортном предприятии единство показателей плана и отчета затрат на эксплуатацию (единые номенклатуры затрат на эксплуатацию с одинаковым содержанием статей расходов, единые принципы группировки и распределения затрат, одинаковые единицы калькулирования себестоимости).

Анализ себестоимости перевозок имеет большое значение в системе управления затратами. Он позволяет изучить тенденции изменения ее уровня, установить отклонение фактических затрат от нормативных (стандартных) и их причины, выявить резервы снижения себестоимости и дать оценку работы предприятия по использованию возможностей снижения себестоимости продукции. Для этого необходимо провести анализ производственно-хозяйственной и финансовой деятельности предприятия.

## **2 Анализ себестоимости перевозок**

### **2.1 Анализ производственно-хозяйственной и финансовой деятельности предприятия**

Предприятие УМ АТП работает на рынке с 1993 г. Оно представляет собой унитарное муниципальное автотранспортное предприятие и осуществляет деятельность по регулярным внутригородским перевозкам на территории города Зеленогорска и пригородным пассажирским и грузовым перевозкам.

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

УМ АТП осуществляет такие виды деятельности, как:

- междугородные, пригородные, городские грузовые перевозки;
- 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.

Финансовое состояние предприятия в значительной степени зависит от целесообразности и правильности вложения финансовых ресурсов в активы. В процессе функционирования предприятия величина активов и их структура постоянно изменяются.

Характеристику об изменениях в структуре средств и их источников можно получить с помощью вертикального и горизонтального анализа отчетности [82].

Проведению анализа предшествует составление аналитических отчетных таблиц: сравнительного агрегированного баланса и отчета о прибыли [22].

За 2014-2016 гг. увеличилась стоимость внеоборотных активов предприятия. Это может свидетельствовать о приобретении нового имущества или инвестиций в строительство нового участка.

Увеличение дебиторской задолженности может свидетельствовать о росте задолженности поставщиков за перечисленные им авансы; работников по полученным у организации займам и др.

Пассивы предприятия характеризуются тем, что прослеживается снижение долгосрочных обязательств и увеличение кредиторской задолженности.

Увеличение долгосрочных обязательств можно было бы рассматривать как положительный фактор, так как они приравниваются к собственному капиталу.

Уменьшение долгосрочных обязательств наряду с ростом краткосрочных может привести к ухудшению финансовой устойчивости предприятия. Статья «Краткосрочные обязательства» содержат информацию об обязательствах организации по видам, срокам погашения менее одного года [23].

Кредиторская задолженность показывает сумму задолженности организации, формирующуюся за счет [49]:

- задолженности перед персоналом организации;
- задолженности по налогам и сборам;
- поставщиков и подрядчиков;
- задолженности перед государственными внебюджетными фондами;
- задолженности участникам (учредителям) по выплате доходов;
- прочих кредитов.

Прибыль до вычета процентов и налогов является промежуточным показателем между валовой и чистой прибылью. Вычитание процентов и налогов позволяет абстрагироваться от структуры капитала организации (доли заемного капитала) и налоговых ставок, получив возможность сравнивать по данному показателю различные предприятия. Прибыль до налогообложения еще называют операционной прибылью и она используется в расчете ряда коэффициентов финансовой эффективности [6].

Вертикальный анализ показывает структуру средств предприятия и их источники. Он позволяет перейти к относительным оценкам и проводить хозяйственные сравнения экономических показателей деятельности предприятий, различающихся по величине использованных ресурсов, сглаживать влияние инфляционных процессов, искажающих абсолютные показатели финансовой отчетности [7].

Поскольку дебиторская задолженность представляет собой сумму долгов компаний и клиентов перед рассматриваемой организацией, можно утверждать, что увеличение доли дебиторской задолженности приводит к сокращению притока реальных денежных средств.

В состав пассивов входит собственный капитал, краткосрочные и долгосрочные обязательства. Поэтому по удельному весу пассивов можно сделать вывод об изменении источников финансово-хозяйственной деятельности предприятия.

За анализируемый период происходит сокращение доли собственного капитала с 88,65 % до 87,94%.

Горизонтальный анализ (временный или динамический) позволяет отслеживать динамику показателей во времени. Как правило, берутся базисные темпы роста за ряд смежных периодов, что позволяет анализировать не только изменение отдельных показателей, но и прогнозировать их значение. В условиях инфляции ценность результатов горизонтального анализа существенно снижается [8].

Показатели структурной динамики представляют собой сочетание вертикального и горизонтального анализа. По ним можно сделать вывод о темпах прироста абсолютных показателей и удельном весе изменений по статье в общем объеме изменений баланса. Сопоставляя структуры изменений в активе и пассиве, можно сделать вывод о том, через какие источники в основном был приток новых средств, и в какие активы эти средства были в основном вложены.

Одной из основных задач анализа ликвидности и платежеспособности предприятия является оценка степени близости предприятия к банкротству - экономической несостоятельности. Предприятия, у которых показатели ликвидности и платежеспособности ниже установленных норм и имеют тенденцию к ухудшению, могут быть признаны финансово неустойчивыми.

Ликвидность – это скорость превращения в денежные средства активов компании.

Коэффициент текущей ликвидности покажет, способна ли теоретически компания покрыть свои текущие обязательства, если все активы (дебиторская задолженность + товарно-материальные запасы + денежные средства всех категорий) будут направлены на покрытие задолженности.

Коэффициент быстрой ликвидности поможет определить, способна ли компания сделать то же самое, не используя товарно-материальные запасы, на реализацию которых нужно больше времени, чем на "обналичивание" всех других видов активов.

Коэффициент абсолютной ликвидности рассчитывается аналогично предыдущему показателю, но с использованием лишь денежных средств и при

задействовании депозитов.

Чем больше степень способности исполнения обязательств по платежам, тем выше уровень ликвидности организации. Чем выше уровень платежеспособности, тем выше уровень надежности компании как партнера.

Коэффициент текущей ликвидности в 2015 г. по сравнению с 2014 г. был превышен на 0,3162, а в следующем 2016 г. снижен до 2,8581. Это свидетельствует об изменении структуры капитала, так как значение более 3 может свидетельствовать о нерациональной структуре капитала.

Другим способом проверки достаточности текущих активов является вычисление срочной ликвидности.

Коэффициент характеризует способность компании погашать текущие (краткосрочные) обязательства за счёт оборотных активов. Он сходен с коэффициентом текущей ликвидности, но отличается от него тем, что в состав используемых для его расчета оборотных средств включаются только высоко – и средне ликвидные текущие активы. К подобным активам не относится незавершенное производство, а также запасы специальных компонентов, материалов и полуфабрикатов.

Коэффициент срочной ликвидности показывает, какая часть краткосрочных обязательств компании может быть немедленно погашена за счет средств на различных счетах, в краткосрочных ценных бумагах, а также поступлений по расчетам с дебиторами. Чем выше показатель, тем лучше платежеспособность предприятия. В 2016 г. по сравнению с 2015 г. данный коэффициент снизился на 0,2832.

Коэффициент абсолютной ликвидности показывает, какую часть краткосрочной задолженности организация может погасить в ближайшее время за счет наиболее ликвидных активов (денежных средств и краткосрочных ценных бумаг). Коэффициент должен быть более 0,2. В 2016 г. он составил 0.3413.

Коэффициент валовой рентабельности отражает эффективность деятельности предприятия. Он показывает, сколько рублей валовой прибыли

приходится на 1 руб. выручки от осуществления перевозок. Чем выше рентабельность валовой прибыли, тем выше доля валовой прибыли в структуре выручки от основного вида деятельности.

Рентабельность по операционной прибыли (Earnings before Interests and Taxes – EBIT) отражает прибыль компании без учета затрат на проценты по кредитам и выплату налога на прибыль.

Рентабельность, отражающая прибыль продаж компании до выплаты налогов, называется рентабельностью по EBT (Earnings before Taxes).

Рентабельность затрат рассчитывается путем соотношения величины прибыли с суммой расходов, которые согласно бухгалтерской методологии, то есть идее принципа соответствия, эту прибыль фирме принесли. Это расходы декапитализированные, то есть уже списанные с актива баланса и представленные в отчете о прибылях и убытках.

Рентабельность валовой прибыли резко увеличилась в 2015 г., данная тенденция продолжилась и в 2016 г. В 2016 г. по сравнению с 2015 г. рентабельность валовой прибыли увеличилась на 6,12%.

Рентабельность по EBIT и EBT изменилась, а именно сократилась на 15,02% по EBIT и на 18,47 % по EBT в 2016 г.

Что касается рентабельности затрат, то в 2016 г. данный показатель увеличился на 6,19%.

В период 2014-2016 гг. наблюдается повышение одновременно всех показателей рентабельности.

Проанализировав финансовую устойчивость и финансовые результаты предприятия можно сделать вывод, что в 2016 г. предприятие не эффективно использовало активы, так как наблюдается небольшой спад рентабельности прибыли компании до налогообложения и выплаты кредитов, а коэффициенты ликвидности не приближены к нормативным значениям. Поэтому необходимо провести анализ общей суммы затрат на эксплуатацию подвижного состава.

## **2.2 Анализ общей суммы затрат на эксплуатацию подвижного состава**

При проведении анализа себестоимости грузовых перевозок нужно проверить, соблюдается ли на автотранспортном предприятии единство показателей плана и отчета затрат на эксплуатацию (единые номенклатуры затрат на эксплуатацию с одинаковым содержанием статей расходов, единые принципы группировки и распределения затрат, одинаковые единицы калькулирования себестоимости). Анализ себестоимости грузовых перевозок проводят по каждой марке автомобилей и в целом по всему автотранспортному предприятию.

Анализ себестоимости грузовых перевозок желательно проводить в такой последовательности:

- определить отклонение от плана по общей сумме затрат и по каждой статье калькуляции, а также выявить основные причины экономного или неэкономного расходования средств предприятия;
- установить влияние на себестоимость изменения затрат и объема работы;
- проанализировать изменение доли переменных, постоянных расходов и заработной платы водителей в себестоимости;
- выяснить влияние технико-эксплуатационных показателей.

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 или поездки пассажиров, 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 формулам:

$$C_a = C_{пер_a} + ЗПВпересч + C_{пост_a}, \quad (9)$$

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

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

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

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

$$C_{пер_a} = З_1 \times L'_{общ} = C_{пер} П_{L_{общ}}/100, \quad (10)$$

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

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

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

$$C_{пост_a} = C_{пост} - Ам_е + Ам'_е = C_{пост} + \Delta Ам_е, \quad (11)$$

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

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

$$\Phi ЗПпересч = Н \times Д, \quad (12)$$

где  $\PhiЗПпересч$  – фонд заработной платы водителей, скорректированный на фактический объем работы, руб.;

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

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

Как видно из формулы (10), аналитическую сумму переменных расходов находят исходя из плановых затрат на 1 км пробега и фактического пробега автомобилей, что соответствует сущности этой группы затрат.

Корректированную заработную плату водителей рассчитывают с учетом действующей на предприятии системы оплаты труда и объемов выполненной работы.

Аналитическую сумму постоянных расходов по формуле (11) определяют в тех случаях, когда в составе автопарка имеется подвижной состав, для которого нормы амортизации на восстановление установлены на год в процентах от стоимости. В этом случае амортизация на восстановление по этому подвижному составу включается в сумму постоянных расходов ( $C_{пост} = C_{ох} + Амв$ ). Общая аналитическая сумма затрат  $C_a$  характеризует тот уровень затрат, который является возможным при отчетном объеме перевозок.

Основная задача анализа суммы затрат состоит не только в расчетах экономии или перерасхода, но и в выявлении причин, вызвавших этот результат [68].

В 2014-2016 гг. наибольшее влияние на общую сумму затрат оказывают переменные затраты.

Кроме общей суммы затрат на себестоимость перевозок оказывают влияние грузооборот и сумма расходов.

### 2.3 Анализ влияния на себестоимость перевозок изменения грузооборота и расходов

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 [61].

Для этого рассчитывают аналитическую себестоимость перевозок по формуле 14:

$$S_a = \frac{C_a}{P'} = \frac{\ddot{A}_{cl} + \tilde{N}}{D}, \quad (14)$$

где  $D_{cl}$  — 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 отдельное 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/ткм) можно с помощью аналитической себестоимости  $S_a$ :

$$\Delta S_k = \underbrace{S' - S_a}_{O_{S_k}} + \underbrace{S_a - S}_{D_{S_k}} \quad (15)$$

где  $O_{S_k}$  – 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:

$$\Delta S = \underbrace{\frac{\hat{I}_s}{\ddot{I}_D} \hat{I}_{\bar{N}}}_{\Delta S_c} + \underbrace{\frac{D_s}{\ddot{I}_D} \ddot{A}_{\bar{N}}}_{\Delta S_p} + \left( \frac{100}{\ddot{I}_D} - 1 \right) 100 \quad (16)$$

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

$P_p, P_c$  – процент выполнения плана соответственно по грузообороту и общей сумме затрат;

$O_s, D_s$  – отклонение себестоимости соответственно относительное и допустимое, %;

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

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

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

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

В 2014 г. за счет изменения общей суммы затрат себестоимость увеличилась на 17,14%.

Допустимые отклонения по общей сумме расходов способствовали уменьшению себестоимости на 1,97%, а невыполнение плана увеличило себестоимость на 17,69%.

В 2015 г. за счет изменения общей суммы затрат себестоимость увеличилась на 15,30%.

Допустимые отклонения по общей сумме расходов способствовали уменьшению себестоимости на 1,53%, а невыполнение плана увеличило себестоимость на 16,62%.

В 2016 г. за счет изменения общей суммы затрат себестоимость уменьшилась на 1,75%.

Допустимые отклонения по общей сумме расходов способствовали уменьшению себестоимости на 13,50%, а невыполнение плана снизило себестоимость на 2,11%.

### **3 Пути снижения себестоимости перевозок**

#### **3.1 Снижение себестоимости перевозок за счет повышения технико-эксплуатационных показателей**

Работа подвижного состава предприятия оценивается системой технико-экономических показателей, характеризующих количество и качество выполненной работы.

Технико-экономические показатели использования подвижного состава в транспортном процессе можно разделить на две группы.

К первой группе относятся показатели, характеризующие степень использования подвижного состава грузового автомобильного транспорта: коэффициенты технической готовности, выпуска и использования подвижного состава; коэффициенты использования грузоподъемности и пробега, среднее расстояние ездки с пассажирами и среднее расстояние перевозки; время простоя под погрузкой-разгрузкой, время в наряде, техническая и эксплуатационная скорости [34].

Вторая группа характеризует результативные показатели работы подвижного состава: количество ездки, общее расстояние перевозки и пробег с грузом, объем перевозок и грузооборот.

Снижение себестоимости перевозок осуществляют по следующим технико-экономическим факторам:

- повышение технического уровня;
- совершенствование организации труда и эксплуатации транспортных средств;
- совершенствование управления;
- улучшение использования основных фондов;
- относительное уменьшение условно-постоянных расходов;
- изменение районов перевозок;
- прочие факторы.

В ходе работы проведен анализ прогноза изменения общей суммы расходов и грузооборота в зависимости от увеличения времени в наряде и средней грузоподъемности.

Влияние на себестоимость изменения общей суммы расходов и грузооборота при увеличении времени в наряде за 2017 г. показывает, что себестоимость составила -9,39%, за счет изменения ТЭПов она составила -9,75%, а за счет общей суммы затрат 0,36%.

При увеличении средней грузоподъемности за 2017 г. влияние на себестоимость изменения общей суммы расходов и грузооборота показывает, что себестоимость составила -2,17%, за счет изменения ТЭПов она составила -2,53%, а за счет общей суммы затрат 0,36%.

### **3.2 Резервы снижения себестоимости перевозок**

Анализ себестоимости услуг предприятия и основные направления их снижения помогает определить эффективность деятельности предприятия, уточнить, не будут ли они чрезмерными, подскажет, как установить цены и тарифы на продукцию, как применять сведения о затратах на ближнюю и дальнюю перспективу, как регулировать и контролировать расходы, как спланировать реальный уровень прибыли [5].

Главные резервы снижения себестоимости перевозок находятся и реализуются на каждом рабочем месте. Использование их во многом зависит от организации хозрасчета в производственных подразделениях, бригадах, системы нормирования, учета и экономического стимулирования трудовых коллективов за экономию труда, материалов, топлива, электроэнергии, рациональное использование технических средств и качество работы. Методы и организация финансирования расходов должны создавать экономическую заинтересованность трудовых коллективов в снижении затрат.

Основные пути снижения себестоимости перевозок грузов и пассажиров на автотранспорте следующие:

- повышение производительности труда;
- повышение качественных показателей использования подвижного состава;
- снижение технико-экономических норм;
- экономия материальных и денежных ресурсов;
- сокращение административно-хозяйственных расходов.

На себестоимость перевозок существенное влияние оказывает уровень технической готовности автомобильного транспорта, который определяет значение коэффициента выпуска автомобилей на линию. Его рост способствует увеличению часов работы автомобилей, пробега и в соответствии с этим увеличению производительности подвижного состава.

Снижение себестоимости автомобильных перевозок может быть достигнуто путем повышения технической скорости движения автомобиля и, следовательно, увеличения его пробега и производительности. Увеличению коэффициента использования пробега способствует эффективная работа коммерческой службы или службы маркетинга на предприятии по выявлению потенциальных грузоотправителей и грузополучателей, внедрение рациональных маршрутов и технологий перевозок грузов и пассажиров, совершенствование диспетчерского руководства транспортным процессом и др.

С увеличением пробега возрастают переменные расходы на 1 ч пребывания автомобиля на линии, постоянные расходы не изменяются.

Себестоимость автомобильных перевозок может быть снижена путем увеличения продолжительности пребывания автомобиля на линии в сутки, так как при этом уменьшаются общехозяйственные расходы на 1 т-км. Это достигается повышением уровня технического состояния подвижного состава, организацией согласованной работы грузоотправителей и грузополучателей с АТП, предварительной подготовкой груза к перевозке и т.д.

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).

Показатель «совершенствование управления» учитывает экономию от совершенствования управления транспортом и сокращения административно-управленческих расходов (в связи с высвобождением работников, выполняющих функции управления во всех транспортных звеньях). Экономии определяют по заработной плате и начислениям на нее и по другим видам расходов на управление в виде прямого (абсолютного) снижения затрат.

Показатель «улучшение использования основных производственных фондов» отражает экономию в результате сокращения амортизационных отчислений в планируемом периоде

Расход топлива для автомобилей снижается за счет улучшения технического состояния подвижного состава, правильной регулировки агрегатов и приборов. Снижение расхода топлива может быть достигнуто путем применения дифференцированных норм расхода для каждого маршрута в зависимости от состояния дорожного покрытия, интенсивности движения, протяженности маршрута и других показателей, а также в результате хорошей организации его выдачи и учета.

Значительная экономия может быть получена в результате снижения затрат на ТО и ТР за счет совершенствования организации технического обслуживания, механизации работ и т.д. Сокращение объема работ или количества технических воздействий может вызвать повышенный износ автомобилей и в результате снижение межремонтных пробегов, что явится причиной увеличения расходов на ТР.

Снижение расходов на эксплуатационные ремонты достигается путем увеличения межремонтных пробегов при своевременном и высококачественном проведении всех видов ТО.

Объем перевозок в 2017 г. относительно 2016 г. при увеличении  $T_n$  на 40,19% увеличился на 45,16 тыс. т, а грузооборот на 576,55 тыс. ткм.

При повышении средней грузоподъемности на 40,10% объем перевозок в 2017 г. по сравнению с 2016 г. увеличился на 35,10 тыс. т, а грузооборот на 369,33 тыс. ткм.

За счет увеличения времени в наряде себестоимость перевозок в 2017 г. снизилась на 9,39%, а за счет повышения средней грузоподъемности себестоимость перевозок в 2017 г. снизилась на 2,17%.

По сравнению с 2016 г. в 2017 г. при увеличении времени в наряде себестоимость снизилась на 7,64 %, при повышении средней грузоподъемности – на 0,42%.

Исходя из этих данных, мы можем сделать вывод о том, что наши меры по снижению себестоимости оказались эффективными.

### **3.3 Экономическая эффективность финансовой деятельности предприятия за счет снижения себестоимости перевозок**

В 2017 г. прибыль от увеличения времени в наряде составит -5 164 364 руб., а экономическая эффективность составит 79 256 руб.

На основе повышения средней грузоподъемности у предприятия возрастают убытки на - 1 108 460 руб.

Проанализировав эти данные, можно сделать вывод, что предприятие получит наибольшую выгоду от увеличения времени в наряде, чем от повышения средней грузоподъемности, т.к. на основе этого мероприятия на более высокий процент снизится себестоимость и увеличится экономическая эффективность.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Себестоимость перевозок является одним из наиболее важных показателей, характеризующих деятельность предприятия. Снижение данного показателя является одним из главных условий повышения эффективности работы АТП.

Значительное влияние на формирование себестоимости перевозок оказывают региональные факторы: обеспеченность благоустроенными дорогами; размер региональных налогов и платежей, выплачиваемых АТП и индивидуальными предпринимателями; уровень цен на автомобили и потребляемые при выполнении транспортных услуг горюче смазочные материалы, запасные части, шины; уровень заработной платы работников АТП и др. В каждом регионе данные факторы имеют свое значение, поэтому их влияние на формирование себестоимости будет неодинаковым.

В каждом регионе должны действовать региональные законы об автотранспортной деятельности, правила перевозок пассажиров и грузов и другие нормативные документы, регламентирующие деятельность не только перевозчиков, но и их клиентов, банков, страховых компаний, поставщиков нефтепродуктов и запасных частей, дорожных организаций, – всех, от кого зависит формирование транспортных затрат.

Главной целью бакалаврской работы является разработка мероприятий снижения себестоимости перевозок на примере УМ АТП г. Зеленогорска.

Для реализации цели бакалаврской работы были проанализированы результаты производственно-хозяйственной и финансовой деятельности предприятия.

В результате анализа себестоимости грузовых перевозок по статьям затрат с помощью факторного анализа было выявлено, что в 2014 г. себестоимость повысилась на 17,14% , в 2015 г. - на 15,30%, в 2016 г. снизилась на 1,75%.

На прогнозный - 2017 г. были предприняты меры по снижению себестоимости перевозок, а именно, увеличено время в наряде, изменение которого привело к снижению себестоимости перевозок на 7,64% по сравнению с 2016 г., и повышена средняя грузоподъемность, за счет которой себестоимость по отношению к 2016 г. снизилась на 0,42%.

Объем перевозок в 2017 г. относительно 2016 г. при увеличении  $T_n$  на 40,19% увеличился на 45,16 тыс. т, а грузооборот на 576,55 тыс. ткм.

При повышении средней грузоподъемности на 40,10% объем перевозок в 2017 г. по сравнению с 2016 г. увеличился на 35,10 тыс. т, а грузооборот на 369,33 тыс. ткм.

Исходя из этого, можно выявить, что за счет увеличения времени в наряде экономическая эффективность составит 79 256 руб.

На основе повышения средней грузоподъемности у предприятия возрастают убытки на - 1 108 460 руб.

Проанализировав эти данные, можно сделать вывод, что предприятие получит наибольшую выгоду от увеличения времени в наряде, чем от повышения средней грузоподъемности, т.к. на основе этого мероприятия на более высокий процент снизится себестоимость и увеличится экономическая эффективность.

В результате реализации предлагаемых мероприятий достигнута цель бакалаврской работы – снижение себестоимости перевозок УМ АТП г. Зеленогорска.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Абдукаримов, И.Т. Финансово-экономический анализ хозяйственной деятельности коммерческих организаций (анализ деловой активности): Учебное пособие / И.Т. Абдукаримов. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2014. - 320 с.
- 2 Аверина, О.И. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: Учебник / О.И. Аверина, В.В. Давыдова, Н.И. Лушенкова. - М.: КноРус, 2012. - 432 с.
- 3 Адаменкова С. И. Анализ хозяйственной и финансовой деятельности предприятия : учебно-методическое пособие/ С. И. Адаменкова, О. С. Евменчик. -Минск: Элайда, 2011. -348 с.
- 4 Агарков, А.П. Экономика и управление на предприятии / А.П. Агарков [и др.]. - М.: Дашков и Ко, 2014. - 400.
- 5 Аксенова З. И., Бачурин А. А. Анализ производственно- хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий: Учебник для вузов. — М.: Транспорт.— 2016. - 255 с.
- 6 Алексеева, А.И. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: учеб.пособие/ А. И. Алексеева, Ю. В. Васильев. – М.: Финансы и статистика, 2011. – 529 с.;
- 7 Амортизация основных средств: вопросы теории и методики учета: Монография / Ю.И. Сигидов, Н.Ю. Мороз. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2016. - 175 с.;
- 8 Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности организации: Учеб.пос. / П.Ф.Аскеров, И.А.Цветков и др.; Под общ. ред. П.Ф.Аскерова - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2016. - 176 с.
- 9 Анализ производственно-хозяйственной деятельности на автотранспортном предприятии : учеб.-метод. пособие / Г. А. Короткова, И. И. Краснова [и др.] ; Белорус. нац. техн. ун-т. – 2011

- 10 Анализ хозяйственной деятельности предприятия: Учеб. пособие / Под общ. ред. Л.Л. Ермолович. – Мн.: Интерпрессервис; Экоперспектива, 2011. – 576 с.
- 11 Анисимов, А. Г. Экономика, организация и планирование автомобильного транспорта / А. Г. Анисимов, В. К. Юфил. – Москва : Транспорт, 2012. – 248 с.
- 12 Анисимова, А. П. Экономика, организация и планирование автомобильного транспорта: Учеб. Пособие / А. П. Анисимова, В. К. Юфин. – Москва : Транспорт, 2015. – 248 с.
- 13 Арзуманова Т.И., Мачабели М.Ш. Экономика организации. - М.: Дашков и Ко, 2014. - 240 с.
- 14 Артеменко В.Г. Экономический анализ: учебное пособие. – М.: КРОНУС, 2015. – 288 с.
- 15 Бабук, И.М. Экономика промышленного предприятия / И.М. Бабук, Т.А. Сахнович. - М.: ИНФРА-М, 2014. - 439 с.
- 16 Банк В. Р. Финансовый анализ: учеб. пособие / В.Р. Банк, С. В. Банк. — М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2011, — 344 с.
- 17 Барнгольц С.Б. Экономический анализ хозяйственной деятельности на современном этапе развития. Москва: Финансы и статистика, 2015.
- 18 Баскакова, О.В. Экономика предприятия (организации) / О.В. Баскакова, Л.Ф. Сейко. - М: Дашков и К, 2014. - 372 с.
- 19 Басовский, Л.Е. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: Учебное пособие / Л.Е. Басовский, Е.Н. Басовская. - М.: ИНФРА-М, 2012. - 366 с.
- 20 Бачурин, А. А. Анализ производственной деятельности автотранспортных предприятий / А. А. Бачурин. – Москва: Академия, 2015. – 303 с.
- 21 Бердникова Т.Б. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия. - М.: Инфра-М, 2011. - 224 с.

- 22 Бухгалтерский учет: Учебник / Н.А. Лытнева, Л.И. Малявкина, Т.В. Федорова. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: ИД ФОРУМ: НИЦ ИНФРА-М, 2016. - 512 с.;
- 23 Бухгалтерский Учет: Учебник / Н. А. Миславская, С.Н. Поленова. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2015. – 592 с.;
- 24 Бычков, В.П. Экономика автотранспортного предприятия: учебник для вузов / В.П. Бычков. – М.: ИНФРА – М, 2014. – 384 с. – (Высшее образование).
- 25 Вельможин, А. В. Теория организации и управления автомобильными перевозками: логистический аспект формирования перевозочных процессов / А. В. Вельможин, В. А. Гудков, Л. Б. Миротин. – Волгоград, 2011. – 178 с.
- 26 Виноградская, Н.А. Диагностика и оптимизация финансово-экономического состояния предприятия: финансовый анализ: Практикум / Н.А. Виноградская. - М.: МИСиС, 2011. - 118 с.
- 27 Гарнова, В.Ю. Экономический анализ: Учебное пособие / Н.Б. Акуленко, В.Ю. Гарнова, В.А. Колоколов; Под ред. Н.Б. Акуленко. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2014. - 157 с.
- 28 Геронимус, Б.Л. Экономико-математические методы в планировании на автомобильном транспорте / Б. Л. Геронимус – Москва : Транспорт, 2012. – 192 с.
- 29 Гиляровская Л.Т. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности / Л.Т. Гиляровская и др. — М.: ТК Велби, Проспект, 2011. — 360 с.
- 30 Горев А.Э. Пассажирские автомобильные перевозки: Учебное пособие для студ. высш. учеб. заведений / А.Э. Горев. – 2-е изд. Стер. – М.: Издательский центр «Академия», 2015. – 288 с.
- 31 Грищенко О.В. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия Учебное пособие, 2011.
- 32 Горфинкель, В.Я. Экономика предприятия / В.Я. Горфинкель. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2014. - 663 с.

33 Грузинов В.П., Грибов В.Д. Экономика предприятия: Учебное пособие / В.П. Грузинов, В.Д. Грибов. – 3–е изд., перераб. и доп. – М.: Финансы и статистика, 2012. – 226 с.

34 Гудков В. А., Миротин Л. Б., Вельможин А. В., Ширяев С. А.// Пассажи́рские автомоби́льные перево́зки, 2015, 448 с.

35 Елисеева, Т.П. Экономика и анализ деятельности предприятий / Т.П. Елисеева, М.Д. Молев, Н.Г. Трегулова. - Ростов-на-Дону: Феникс, 2011. - 480 с.

36 Ершова С.А. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия: учебное пособие /СПбГАСУ.–СПб., 2012. – 155 с.

37 Ефименко А.Г. Управление затратами автотранспортных предприятий / А. Г. Ефименко, В. П. Ефименко // Вестн. Белорус. гос. эконом. ун–та. – 2016. – № 2. – С. 29–33. – Библиогр.: 4 назв.

38 Жилкина, А.Н. Управление финансами. Финансовый анализ предприятия: Учебник / А.Н. Жилкина. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2012. - 332 с.

39 Жилияков, Д.И. Финансово-экономический анализ (предприятие, банк, страховая компания): Учебное пособие / Д.И. Жилияков. - М.: КноРус, 2012. - 368 с.

40 Казакова, Н.А. Экономический анализ: Учебник / Н.А. Казакова. - М.: ИНФРА-М, 2014. - 343 с.

41 Канке Л.А. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия: учебное пособие/ Л.А. Канке, И.П. Кошечкина. – М.: ИД «ФОРУМ»: ИНФРА-М, 2012. – 288 с.

42 Киреева, Н.В. Экономический и финансовый анализ: Учебное пособие / Н.В. Киреева. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2014. - 293 с.

43 Ключкова, Е. Н. Экономика предприятия / Е. Н. Ключкова, В. И. Кузнецов, Т. Е. Платонова. - М.: Юрайт, 2015. - 448 с.

44 Ковалев В.В., Волкова О.Н. Анализ хозяйственной деятельности предприятия. – М.: Проспект, 2012. – 424 с.

45 Коваленко, А. Я. Нормативный метод учета на автомобильном транспорте : А. Я. Коваленко. – Москва : Транспорт, 2012. – 140 с.

46 Когденко В.Г. Экономический анализ: электронное учебное пособие. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2011.

47 Комплексный экономический анализ предприятия / Под ред. Н.В. Войтоловского, А.П. Калининой, И.И. Мазуровой. –СПб.: Питер, 2011.–576 с.

48 Косолапова, М.В. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности / М.В. Косолапова, В.А. Свободин. - М.: Дашков и К, 2012. - 248 с.

49 Кузнецов, С.И. Комплексный анализ хозяйственной деятельности предприятия: Учебное пособие / В.В. Плотникова, Л.К. Плотникова, С.И. Кузнецов. - М.: Форум, 2012. - 464 с.

50 Куприянова Л. М. Финансовый анализ : учеб. пособие / Л. М. Куприянова. – М. : ИНФРА-М, 2016. – 155 с. : ил., табл.

51 Лапуста М.Г., Мазурина Т.Ю., Скамай Л.Г. Финансы организаций (предприятий). – М.: Инфра-М, 2011. – 575 с.

52 Литовченко, В.П. Финансовый анализ: Учебное пособие / В.П. Литовченко. - М.: Дашков и К, 2014. - 216 с.

53 Любушкин Н.П. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: учеб. пособие / Н.П. Любушин. 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Юнити-Дана, 2011. – 448 с.

54 Макарьева В.И. анализ финансово-хозяйственной деятельности организации. – М.: Финансы и статистика, 2012. – 304с.

55 Маркарьян, Э.А. Экономический анализ хозяйственной деятельности: Учебное пособие / Э.А. Маркарьян, Г.П. Герасименко, С.Э. Маркарьян. - М.: КноРус, 2014. - 536 с.

56 Маркин Ю.П. Экономический анализ. – М.: Омега-Л, 2011. – 450 с.

57 Мельник М.В. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия: учеб. пособие /М.В. Мельник, Е.Б. Герасимова. – М.: Форум: ИНФРА-М, 2012. – 192 с.

58 Миротин, Л. Б. Транспортная логистика: учебное пособие / Л. Б. Миротин, Б. П. Безель, Т. О. Сулейменов. – Москва : МГАДИ (ТУ), 2012. – 211 с.

59 Морозов В.А. Пути снижения себестоимости перевозок за счет технико-экономических факторов и технико-эксплуатационных показателей // Математическое моделирование социально-экономических процессов, 2016.

60 Определение себестоимости продукции – реферат. <http://bibliofond.ru/view.aspx>

61 Организация коммерческой работы на автомобильном транспорте: Учебник / Под ред. Л.Б. Миротина. – Москва :Брандес, 2012. – 311 с.

62 Организация, планирование и управление в автотранспортных предприятиях / Под ред. М. П. Улицкого. – Москва : Транспорт, 2015. – 328 с.

63 Поплавский Г.В. Экономика транспорта: учебное пособие / ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова - 2014. – с. 456

64 Пястолов С.М. Анализ финансово-хозяйственной деятельности. - М.: Академия, 2012. - 384 с.

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

66 Савиных А.Н. С13 Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия : учебное пособие / А.Н. Савиных. — М.: КНОРУС, 2016. — 300 с.

67 Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия. – М.: Инфра-М, 2012. – 544 с.

68 Себестоимость автомобильных перевозок и элементы тарифной системы автомобильного транспорта [http://autodelo.narod.ru/content/4\\_1/4\\_1\\_2\\_3.html](http://autodelo.narod.ru/content/4_1/4_1_2_3.html)

69 Сергеев И.В., Веретенникова И.И. Экономика организации (предприятия). - М.: Юрайт, 2014. - 672 с.

70 Сосненко Л.С. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности. Краткий курс / Л.С. Сосненко, Е.Н. Свиридова, И.Н. Кивелиус. – 2-е изд., перераб. – М.: КНОРУС, 2012 – 252с.

71 Сущность понятия себестоимости продукции. [http://www.kycherova.ru/uvpravlennie\\_sebestoimostu/sushnost/index.html](http://www.kycherova.ru/uvpravlennie_sebestoimostu/sushnost/index.html)

72 Толпегина О.А., Толпегина Н.А. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности. – М.: Юрайт, 2014. – 672 с.

73 Транспортная логистика: Учебник для транспортных вузов / Под ред. Л. Б. Миротина. – Москва : Изд-во «Экзамен», 2012. – 512 с.

74 Турманидзе, Т. У. Анализ и диагностика финансово–хозяйственной деятельности предприятий: учебник /. – Москва: Экономика, 2011. – 478 с.

75 Улицкий, М. П. Совершенствование хозяйственного расчета на автомобильном транспорте : Сб. науч. тр. / М. П. Улицкий. – Москва : МАДИ, 2014. – 125 с.

76 Усик Н.И. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятий: Учеб. пособие. –СПб.: СПбГУНиПТ, 2011.–110 с.

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

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

79 Чалдаева, Л. А. Экономика предприятия: учебник / Л. А. Чалдаева. – Москва: Юрайт, 2011. – 347 с.

80 Чечевицына, Л. Н. Анализ финансово- хозяйственной деятельности предприятия: учеб. / Л. Н. Чечевицына. – Изд. 4-е, доп. И перераб. – Ростов н/Д.: Феникс, 2009. – 379 с.

81 Чуева Л.Н., Чуев И.Н. Анализ финансово-хозяйственной деятельности. - М.: Дашков и Ко, 2014. - 348 с.

82 Чуев, И.Н. Комплексный экономический анализ финансово-хозяйственной деятельности: Учебник для вузов / И.Н. Чуев. - М.: Дашков и К, 2014. - 384 с.

83 Шанк, Д. П. Стратегическое управление затратами / Д. П. Шанк, В. В. Говиндараджан. – Москва : Ось-89, 2011. – 144 с.

84 Шеремет А.Д. Комплексный анализ хозяйственной деятельности: учебник / А.Д. Шеремет. – М.: ИНФРА-М, 2011. – 415 с.

85 Шнайдерман, Т. А. Состав и учет затрат, включаемых в себестоимость: отраслевые особенности, налогообложение. Нормативные документы / Т. А. Шнайдерман. – Москва : Международный центр финансово-экономического развития, 2012. – 208 с.

86 Экономика и финансы предприятия / под ред. Т.С. Новашиной. - М.: Синергия, 2015. - 344 с.

87 Экономика организации: учебное пособие / В. П. Самарина, Г. В. Черезов, Э. А. Карпов. – Москва: КноРус, 2015. – 318 с.

88 Экономика предприятия: учебник / В. Д. Грибов, В. П. Грузинов. – Москва: КУРС: Инфра-М, 2016. – 445 с.

89 Как снизить себестоимость рейса [Электронный ресурс] // LongLink.ru.: [сайт] – [Б. м.], 2012–2016. – URL: <http://www.loglink.ru/massmedia/analytics/record/?id=506> (21.04.16).

90 Красноярский автовокзал [Электронный ресурс]: содержит информацию о предприятии. – Режим доступа: [http://www.krasavtovokzal.ru/viewpage.php?page\\_id=5](http://www.krasavtovokzal.ru/viewpage.php?page_id=5)

91 Понятие о себестоимости транспортной продукции. [http://studopedia.ru/1\\_103883\\_ponyatie\\_o\\_sebestoimosti\\_transportnoy\\_produktsii.html](http://studopedia.ru/1_103883_ponyatie_o_sebestoimosti_transportnoy_produktsii.html)