

Федеральное государственное автономное  
образовательное учреждение  
высшего образования  
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»  
Институт управления бизнес-процессами и экономики  
Кафедра «Экономика и организация предприятий энергетического  
и транспортного комплексов»

УТВЕРЖДАЮ  
Заведующий кафедрой  
\_\_\_\_\_ Е. В. Кашина  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2018 г.

## БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

38.03.01.05.09 «Экономика предприятий и организаций  
(автомобильный транспорт)»

**Снижение себестоимости пассажирских перевозок  
(на примере ОАО «Автоколонна №1967»)**

Пояснительная записка

|                |               |                          |                |
|----------------|---------------|--------------------------|----------------|
| Руководитель   | _____         | канд. экон. наук, доцент | К.А. Катушонок |
|                | подпись, дата |                          |                |
| Выпускник      | _____         |                          | А.А. Политова  |
|                | подпись, дата |                          |                |
| Нормоконтролер | _____         |                          | К.А. Катушонок |
|                | подпись, дата |                          |                |

Красноярск 2018

## СОДЕРЖАНИЕ

|  |  |
|--|--|
| ВВЕДЕНИЕ.....  | 4                                      |
| 1 Теоретические основы снижения себестоимости перевозок.....         | 6                                      |
| 1.1 Понятие себестоимости продукции.....                             | 6                                      |
| 1.2 Виды затрат в составе себестоимости перевозок .....              | 12                                     |
| 1.3 Методы определения себестоимости продукции на предприятии .....  | 20                                     |
| 2 Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия .....      | <b>Ошибка!</b>                         |
| <b>Закладка не определена.</b>                                       |  |
| 2.1 Анализ производственно - хозяйственной деятельности.....         | <b>Ошибка! За</b>                      |
| 2.2 Анализ финансовой деятельности предприятия.....                  | <b>Ошибка! Закладка не определена.</b> |
| 2.3 Анализ себестоимости с помощью методов факторного анализа.....   | <b>Ошибка! За</b>                      |
| 3 Мероприятия по снижению себестоимости пассажирских перевозок ..... | <b>Ошибка!</b>                         |
| <b>Закладка не определена.</b>                                       |  |
| 3.1 Оценка себестоимости с помощью методов факторного анализа.....   | <b>Ошибка! За</b>                      |
| 3.2 Пути снижения себестоимости перевозок .....                      | <b>Ошибка! Закладка не определена.</b> |
| 3.3 Оценка экономической эффективности предложенных мероприятий..... | <b>Ошибка! З</b>                       |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....   | 27                                     |
| СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ .....                               | 29                                     |
| ПРИЛОЖЕНИЕ А .....   | <b>Ошибка! Закладка не определена.</b> |

## ВВЕДЕНИЕ

Пассажирский транспорт является неотъемлемой частью любого современного мира, мы не можем себе представить ни один город без маршрутных, пригородных и междугородних автобусов. Для бесперебойного обеспечения транспортными услугами жителей любого города, автотранспортным предприятиям (АТП) необходимо поддерживать качество оказываемых услуг в надлежащем качестве, не сдавать свои позиции перед конкурентами, а так же вести честную конкурентоспособную политику управления.

Автобусы осуществляют транспортную связь на всей территории города и способствуют объединению всех районов города в единый городской комплекс. В ряде случаев трасса дальних автобусных сообщений более прямолинейна по сравнению с другими транспортными путями и доставка пассажиров к месту назначения выполняется автобусами со значительной экономией времени.

Важным требованием рациональной организации автобусных сообщений является полное и качественное удовлетворение потребностей населения в перевозках при эффективном использовании подвижного состава.

Выбор типа автобуса по вместимости является одной из основных задач при организации движения автобусов на маршрутах и определение их количества. Правильно выбранный по вместимости тип автобуса и правильно выполненный расчет потребного числа автобусов на маршруте оказывают решающее влияние на качество обслуживания пассажиров и эффективность работы автобусов.

Стоит понимать, что основная цель любого предприятия, в том числе и автотранспортного, является получение прибыли и снижение затрат. Снижение себестоимости в формировании конкурентного тарифа на услуги является одной из важных стратегических задач любого АТП. Важно, чтобы снижение

себестоимости не повлияло на место на рынке среди конкурентов и на качество, оказываемых услуг.

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 конкурентоспособность, ценовую политику и прибыль предприятия, в связи с этим очень актуальна проблема оптимизации затрат.

Цель выпускной квалификационной работы: разработка мероприятий снижения себестоимости перевозок на примере ОАО «Автоколонна №1967».

Для реализации цели в дипломном проекте необходимо рассмотреть следующие задачи:

- исследовать методы учета и анализа себестоимости;
- проанализировать себестоимость пассажирских перевозок по статьям затрат;
- оценить влияние на себестоимость изменения затрат и объема выполненной работы;
- выявить доли переменных, постоянных расходов и заработной платы водителей в себестоимости;
- разработать мероприятия снижения себестоимости перевозок;
- рассчитать экономическую эффективность предложенных мероприятий.

## **1 Теоретические основы снижения себестоимости перевозок**

### **1.1 Понятие себестоимости продукции**

Себестоимость является неотъемлемой частью производственной деятельности, будь то производство продукции или услуг. В транспортной отрасли под себестоимостью услуг принято считать себестоимость перевозок.

Себестоимость перевозок – это стоимостная оценка затрат всех видов ресурсов, используемых для осуществления перевозок автомобильным транспортом (других работ и услуг, выполняемых 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 [38].

Себестоимость продукции характеризует уровень использования всех ресурсов (переменного и постоянного капитала), находящихся в распоряжении предприятия.

Немаловажную роль в планировании себестоимости играет ее структура, под ней понимается соотношение различных элементов или статей затрат в общей сумме затрат на производство и реализацию продукции [60].

Для того чтобы определить структуру себестоимости нужно основываться от классификации затрат по экономически однородным элементам и статьям калькуляции.

Структуру себестоимости, которая различается по отраслям промышленности называют поэлементной структурой. Именно ее различия определяют характер промышленного производства в зависимости от

преобладания удельного веса того или иного вида затрат, в связи с чем выделяют следующие группы отраслей промышленности:

- материалоемкие;
- трудоемкие;
- энергоемкие;
- фондоемкие [62].

Смысл в том, что благодаря делению на группы, можно установить резервы и источники за счет которых можно обеспечить снижение себестоимости продукции.

Важно учитывать тот факт, что это деление отраслей промышленности не является строгим, оно скорее относительное, так как в результате развития техники изменяется соотношение материальных и трудовых затрат, что приводит к изменению группы промышленности.

Проанализируем, как влияет себестоимость на прибыль от основного вида деятельности АТП – перевозок. По результатам анализа выявляют резервы увеличения суммы прибыли для включения в план будущего года и разрабатывают 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 самокупаемости и самофинансирования.

Показатель рентабельности подвержен резким колебаниям. Он содержит прибыль, которая в значительной степени связана с себестоимостью. Следует отличать рентабельность предприятия от рентабельности отдельных видов перевозок, работ и услуг.

Для определения рентабельности отдельных видов перевозок, а также рентабельности внутри предприятия пользуются отношением прибыли к полной себестоимости. При определении рентабельности отдельных цехов или

участков принимается во внимание отношение условной прибыли к сумме затрат цеха или участка.

Таким образом, себестоимость перевозок является важнейшим показателем, оказывающим влияние на состояние экономики предприятия в условиях рынка.

В себестоимость включается перенесение на транспортную продукцию затрат 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 [61].

На автомобильном транспорте различают себестоимость по видам перевозок и видам деятельности: себестоимость грузовых, автобусных, таксомоторных перевозок, экспедирования, погрузочно-разгрузочных работ.

Специфика транспортной продукции обуславливает некоторые особенности расчета себестоимости перевозок по сравнению с себестоимостью промышленной продукции.

Себестоимость выполняет роль важнейшего качественного показателя работы. Таким образом, показатель себестоимости 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 производится оценка деятельности предприятия [78].

Смета затрат и сводная калькуляция себестоимости учитывают одни и те же затраты, хотя на основе разных методов. Следовательно, они сочетаются между собой. Только при этом условии может быть дан полноценный экономический анализ деятельности предприятия и составлен обоснованный план снижения себестоимости [70].

Затраты автотранспортного предприятия могут быть отнесены на себестоимость продукции или рассчитаны по видам деятельности как

непосредственно, так и косвенно. В соответствии с этим они подразделяются на прямые и косвенные.

Прямыми называются те затраты, которые можно непосредственно отнести на себестоимость того или иного вида продукции. Такими затратами являются заработная плата водителей, расходы на топливо, смазочные материалы, техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, восстановление и ремонт шин, амортизация подвижного состава [4].

Косвенными называются затраты, которые не могут быть непосредственно отнесены на тот или иной вид продукции, поскольку связаны они с обслуживанием и управлением всем предприятием, выполняющим разнородную продукцию. Такими затратами являются накладные расходы.

В зависимости от пробега подвижного состава расходы делятся на переменные и постоянные. Переменными называются расходы, зависящие от пробега.

Постоянными называются расходы независящие от пробега.

На автотранспортных предприятиях применяются и другие методы распределения накладных расходов – пропорционально сметно-плановым ставкам (нормам), пропорционально прямым затратам, пропорционально отработанным автомобиле – дням (автомобиле – часам). Но это не совсем правильный метод распределения, так как значительная часть накладных расходов зависит от габаритных размеров подвижного состава, площади гаражей и т.д.

Специфика транспортной продукции требует больших затрат живого труда, вот почему вопрос повышения производительности труда имеет большое значение на транспорте. Рост производительности труда, улучшение технико-экономических показателей, экономия материалов являются факторами, зависящими от работы автотранспортного предприятия. Их оптимизация во многом зависит от грамотной работы административно-управленческого персонала и специалистов. Помимо данных факторов, есть ещё целый ряд независящих от работы автотранспортного предприятия факторов, но оказывающих достаточное влияние на себестоимость перевозок [14].

Для проведения организационной работы по снижению себестоимости перевозок на каждом АТП необходимо строить график зависимости себестоимости перевозок от эксплуатационных показателей, на основании которого можно планировать повышение этих показателей, при этом определяя величину себестоимости перевозок.

Повышение технической готовности автомобильного парка позволяет увеличить коэффициент выпуска автомобилей на линию, что способствует росту количества часов работы автомобилей и увеличению их общего пробега. В соответствии с этим увеличивается производительность автомобильного парка.

Снижение себестоимости автомобильных перевозок достигается за счет снижения материальных затрат по содержанию автомобильного транспорта по всем статьям переменных расходов.

Переменные расходы имеют большой удельный вес в себестоимости автомобильных перевозок: около 58% по грузовому автомобильному транспорту, около 45% по автобусному и около 47% по таксомоторному. Поэтому снижение величины переменных расходов имеет большое значение. Снижения переменных расходов необходимо достигать по каждой статье в отдельности [9].

Снижение расхода топлива для автомобилей достигается в первую очередь за счет улучшения технического состояния подвижного состава. Правильная регулировка агрегатов и приборов и хорошее техническое состояние автомобиля обеспечивают низкий расход топлива. На расход топлива оказывают влияние квалификация водителя и способы вождения автомобиля.

Снижение расхода смазочных материалов достигается за счет учета и контроля над расходом и за счет улучшения технического состояния автомобиля.

Снижение расходов на восстановление износа и ремонт шин имеет большое значение, так как эти расходы составляют значительный удельный вес в себестоимости перевозок.

Снижения расхода на восстановления износа и ремонта шин в первую очередь можно достичь за счет правильной технической эксплуатации, поддержания

нормального давления, правильной регулировки ходовой части автомобиля, своевременной перестановки колес, умелого вождения и др [8].

Значительная экономия может быть получена за счет снижения затрат на текущие ремонты. Экономия на технических обслуживаниях может быть за счет организации поточного 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, в свою очередь, явится причиной увеличения расходов на ремонты.

Снижение расходов на эксплуатационные ремонты достигается путем увеличения межремонтных пробегов за счет своевременного и высококачественного проведения всех видов технического обслуживания, соблюдения правил технической эксплуатации транспорта и выполнения текущих ремонтов в необходимые сроки и с высоким качеством.

Увеличение межремонтных пробегов автомобилей благоприятно сказывается на себестоимости перевозок не только за счет снижения стоимости текущих ремонтов, но и вследствие увеличения коэффициентов технической готовности и выпуска автомобильного парка, а, следовательно, повышения производительности автомобильного парка (при этом снижается доля накладных расходов на единицу транспортной продукции).

Для обеспечения высокой рентабельности перевозок необходим постоянный и достаточно объективный контроль над затратами со стороны менеджеров АТП.

Стратегия минимизации затрат имеет технические, технологические и организационные барьеры и не может быть решающей на протяжении всего времени существования АТП. После достижения желаемого уровня экономической состоятельности АТП может перейти к реализации других стратегий развития, направленных, к примеру, на формирование неценовых конкурентных преимуществ. В соответствии с этим изменится и политика затрат. Основным свойством политики затрат должна быть ее адаптивность [30].

Определяя реальные пути снижения себестоимости единицы транспортных услуг, важно понимать, что оно не должно привести к потере качества и к снижению

конкурентоспособности этих услуг. Более того, существуют расходы, величина которых определяется требованиями законодательства или требованиями безопасности жизнедеятельности. Снижение расходов, относящихся к этой группе, не может рассматриваться как целесообразное.

## **1.2 Виды затрат в составе себестоимости перевозок**

Себестоимость перевозок — это стоимостная оценка материальных затрат, необходимых автотранспортному предприятию для осуществления перевозок автомобильным транспортом, а также прочих работ и услуг, которые осуществляются автомобильным парком.

Себестоимость перевозок как показатель имеет большое значение при оценке деятельности предприятия. Себестоимость играет важную роль при определении финансового состояния предприятия: чем ниже себестоимость, тем лучше финансовое состояние АТП или индивидуального предпринимателя, осуществляющих грузоперевозки или перевозки пассажиров.

Стоит отметить, что снижение себестоимости перевозок автотранспортным предприятием оказывает влияние и на другие отрасли экономики. Практически все отрасли экономики в той или иной мере пользуются услугами АТП, поэтому снижение себестоимости перевозок снижает и затраты грузовладельцев, путем снижения цен на тарифы. Снижение тарифов на перевозки повышает спрос на услуги АТП. На пассажирском транспорте снижение тарифов является важным фактором увеличения объема перевозок и повышения благосостояния населения.

В себестоимость перевозок автомобильного транспорта включаются:

- фонд оплаты труда (ФОТ);
- материальные затраты;
- затраты по воспроизводству основных производственных фондов;
- затраты, связанные с необходимым кадровым обеспечением, включая расходы на управление, обеспечение сохранности имущества, соблюдение

необходимых требований по охране окружающей среды, выполнение обязательств перед банком по предоставленным кредитам;

- налоги и сборы.

Автотранспорт — один из наиболее значительных источников загрязнения окружающей среды в Красноярском крае: на его долю приходится 43% суммарных выбросов загрязняющих веществ в атмосферу, около 90% шумового воздействия на городское население. Величина ежегодного экологического ущерба от автомобильного транспорта оценивается в 2—3% валового национального продукта России.

Затраты, относящиеся на себестоимость грузоперевозок и перевозок пассажиров, разнородны по своему составу и экономическому смыслу. В зависимости от перечисленных признаков их классифицируют по элементам, статьям и группам.

Элементами затрат при определении себестоимости являются материальные, трудовые и финансовые ресурсы. Группировка по элементам затрат обусловлена необходимостью фактического определения расходов, а также планированием и оптимизацией их в будущем.

По экономическому смыслу все затраты, входящие в себестоимость перевозок, условно можно разделить на следующие группы:

- основная и дополнительная заработная плата;
- отчисления с заработной платы;
- материальные затраты (за вычетом стоимости возвратных отходов);
- амортизация производственных фондов;
- прочие затраты [25].

Социальные отчисления — это обязательные отчисления в соответствии с установленными законодательством нормами в органы государственного социального страхования, Пенсионный фонд, Государственный фонд занятости населения и Фонд обязательного медицинского страхования от затрат на оплату труда работников АТП.

Материальные затраты — это стоимость израсходованных в процессе производства работ и услуг различного рода топливно-энергетических ресурсов и материалов, запасных частей для ремонта, ТО подвижного состава, автомобильной резины и оборудования, инструментов, приспособлений, инвентаря, приборов и других средств труда, не относимых к основным фондам, и других малоценных предметов, а также расходы на оплату услуг (труда) производственного характера, выполняемых сторонними предприятиями и организациями, производствами и хозяйственными подразделениями самого предприятия, не относящихся к основному виду деятельности.

В составе затрат на топливо отражается стоимость всех видов топлива, приобретенного со стороны (бензина, дизельного топлива, мазута, газа, нефти, угля, дров и т.д.), расходуемого на эксплуатационные нужды автомобильного транспорта, а также для отопления зданий и помещений, выработки энергии и для других технологических целей.

В составе затрат на материалы отражается стоимость всех расходуемых при ТО подвижного состава и других технических средств и устройств покупных материалов (обтирочных, смазочных, лакокрасочных, изоляционных, электротехнических, крепежных материалов, различных минеральных и органических масел), запасных частей для ремонта подвижного состава и других технических средств, автомобильных шин.

В затраты на материалы включаются также суммы погашения износа инструментов, инвентаря и оборудования, относимых к малоценным и быстроизнашивающимся предметам, и суммы погашения износа бесплатно выдаваемой спецодежды.

К прочим материальным затратам относятся затраты, не относящиеся к основному виду деятельности, в том числе затраты на оплату работ и услуг производственного характера, выполняемых сторонними предприятиями или вспомогательными производствами и хозяйствами транспортной организации, не относящихся к основному виду деятельности [32] .

В стоимость материальных ресурсов включаются также затраты предприятий на приобретение тары и упаковки, полученных от поставщиков материальных ресурсов, за вычетом стоимости этой тары по цене ее возможного использования в тех случаях, когда цены на них установлены особо сверх цены на эти ресурсы.

В тех случаях, когда стоимость тары, принятой от поставщика с материальным ресурсом, включена в его цену, из общей суммы затрат по его приобретению исключается стоимость тары по цене ее возможного использования или реализации (с учетом затрат на ее ремонт в части материалов).

Стоимость материальных ресурсов, отражаемая по элементу «Материальные затраты», формируется исходя из цен их приобретения (без учета налога на добавленную стоимость), наценок (надбавок), комиссионных вознаграждений, уплачиваемых снабженческим и внешнеэкономическим организациям, стоимости услуг товарных бирж, включая брокерские услуги, таможенные пошлины, платы за транспортировку, хранение и доставку, осуществляемые сторонними организациями.

Стоит отметить, что стоимость возвратных отходов не включается в состав материальных затрат.

Амортизация основных средств — это сумма амортизационных отчислений на полное восстановление автопарка, получаемая на основании балансовой стоимости автотранспорта и установленного учетной политикой предприятия способом начисления амортизации, который может включать методы ускоренной амортизации в соответствии с законодательством РФ.

При этом по машинам, оборудованию и транспортным средствам начисление амортизации прекращается после истечения нормативного срока их службы при условии полного перенесения всей их стоимости на издержки производства и обращения.

Предприятия, производящие в установленном законодательством порядке индексацию начисленных по действующим нормам амортизационных

отчислений на полное восстановление основных фондов, отражают по элементу «Амортизация основных фондов» также сумму прироста амортизационных отчислений в результате их индексации.

Особенностью затрат АТП является обязательное страхование подвижного состава. Расходы на страхование подвижного транспорта относятся в прочие расходы. Также к прочим расходам относятся затраты автогражданской ответственности и плата за лицензии по перевозке [45].

Транспортное средство, прежде всего, это средство передвижения повышенной опасности для окружающего мира, это известно даже ребенку, поэтому, чтобы уберечься от возможных убытков, предприятия страхуют принадлежащие им арендованные транспортные средства. Договоры страхования могут быть двух видов: договор страхования имущества (добровольное страхование) и договор страхования гражданской ответственности (обязательное страхование). В первом случае страховая компания компенсирует ущерб от повреждения или угона автомобиля, а во втором — ущерб, причиненный другой фирме или гражданину.

Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, которое введено в соответствии с Законом РФ № 40ФЗ, относится к обязательному страхованию.

Гражданская ответственность может наступить вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц при использовании транспортных средств. Владельцы транспортных средств, застраховавшие свою гражданскую ответственность, должны уплачивать страховой компании взносы (страховую премию). Размер указанных взносов рассчитывается исходя из страховых тарифов, базовые ставки которых устанавливаются в зависимости от технических характеристик, конструктивных особенностей и назначения транспортных средств.

Пассажиropеревозки являются лицензируемыми видами деятельности в соответствии с законодательством РФ. Расходы, связанные с приобретением лицензии, включаются в себестоимость услуг АТП. В эти расходы, в частности,

включаются плата транспортной инспекции, которая осуществляет лицензирование, за рассмотрение заявления о предоставлении лицензии, а также сама плата за выдачу лицензии.

Стоит отметить, что стоимость лицензии относится на расходы ежемесячно, равными долями в течение срока действия лицензии. Сумма ежемесячного платежа рассчитывается путем деления общей стоимости лицензии на количество месяцев в периоде, на который согласно Положению о лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом выдается лицензия (пять лет).

В себестоимость транспортных услуг могут входить арендные и лизинговые платежи — в случае, если предприятие заключает договор аренды или лизинга с собственником имущества; затраты за прохождение техосмотра транспортных средств, который проводится один раз в два года для автомобилей «моложе» пяти лет и ежегодно для «старых» автомобилей; затраты на оплату стоянки в случае, если предприятие вынуждено пользоваться платной стоянкой.

При осуществлении международных перевозок грузов и пассажиров в себестоимость, помимо выше перечисленных расходов, входят затраты на общее медицинское страхование водителей для пользования медицинскими услугами за границей; плата за разрешение на въезд; оплата визы; затраты на лицензирование перевозок в международном сообщении; плата за проезд по платным дорогам.

Классификация по элементам отражает участие в производственном процессе на транспорте живого и овеществленного труда. Затраты живого труда выражаются в заработной плате всех работников с начислениями на нее, а затраты овеществленного труда выступают в форме оборотных фондов — предметов труда (топливо, материалы, запчасти и т.д.), полностью потребляемых за один производственный цикл, а также в форме износа основных фондов, средств труда (производственных зданий, сооружений,

оборудования, подвижного состава, инструментов и инвентаря), обслуживающих производство в течение длительного времени [50].

Контролировать формирование, структуру и динамику затрат по видам, характеризующим их экономическое содержание, позволяет группировка производственных затрат по элементам. Контроль поэлементного состава и структуры затрат в динамике за ряд отчетных периодов дает возможность наметить главные направления поиска резервов снижения себестоимости транспортных услуг в зависимости от изменений в технике и организации производства и других факторов.

Информация о поэлементной структуре затрат на производство может быть использована для изучения соотношения живого и прошлого (общественного) труда в совокупной величине затрат для изучения динамики заработной платы и ее состава, изучения динамики амортизационных отчислений.

Затраты на производство, сгруппированные по первичным экономическим признакам, образуют смету затрат. Разработка сметы позволяет определить общую сумму расходов на зарплату, материалы, топливо и другие ресурсы, рассчитать размер амортизации и оценить величину других затрат.

При образовании на АТП ремонтного фонда фактические и плановые затраты, связанные с проведением и оплатой работ по ТО и ремонту подвижного состава, относятся на ремонтный фонд в размерах, определяемых нормативом отчислений в ремонтный фонд на эти цели от балансовой стоимости подвижного состава.

При определении себестоимости автомобильных перевозок затраты на запасные части и материалы для поддержания подвижного состава в технически исправном состоянии рассчитываются на основе производственной программы по ТО и ремонту подвижного состава по нормам, установленным на 1000 км пробега по каждой марке автомобилей.

При выполнении работ, связанных с ремонтом и ТО на специализированных предприятиях (сторонними организациями), расходы по данной статье слагаются из сумм счетов за выполненные работы.

В статье «Износ и ремонт автомобильных шин» учитываются следующие расходы:

- заработная плата с премиями рабочим в случае ремонта шин силами автотранспортного предприятия;

- отчисления с заработной платы;

- затраты по снятию и установке шин на колеса автомобилей; транспортно-заготовительные расходы и наценки снабженческо-сбытовым организациям; на ремонт шин, проводимый на шиноремонтных заводах, по предъявлении ими счетов. При образовании ремонтного фонда затраты на восстановление и ремонт автомобильных шин включается в его состав. Затраты на приобретение шин определяются как произведение цены одного комплекта шин на потребность в шинах. При этом расчеты ведутся по каждой марке автомобилей, поскольку размеры шин и цены на них различны.

В статье «Амортизация подвижного состава» учитываются затраты, отнесенные к элементу затрат «Амортизация основных фондов» в части собственного и арендованного подвижного состава автомобильного транспорта.

По машинам (оборудованию и транспортным средствам) начисление амортизации прекращается после истечения нормативного срока службы при условии полного перенесения всей их стоимости на издержки производства и обращения.

В статье «Общехозяйственные расходы» (накладные расходы) учитываются затраты на содержание аппарата управления, включающие основную и дополнительную заработную плату административно-управленческого и обслуживающего персонала с премиями; отчисления на социальное и медицинское страхование, в Пенсионный фонд и Фонд занятости населения; расходы на разъезды и служебные командировки работников аппарата управления; на связь (почтово-телеграфные расходы, содержание АТС

и коммутаторов, городских телефонов, междугородные переговоры, радио, телевидение, технологические средства связи); на содержание, ремонт и амортизацию зданий и др.

При образовании на предприятии ремонтного фонда затраты на ремонт и обслуживание основных производственных фондов (за исключением подвижного состава, а также зданий и сооружений административно-управленческого назначения) относятся на ремонтный фонд в размерах, определенных нормативом отчислений в данный фонд на эти цели от балансовой стоимости указанных выше основных производственных фондов;

Затраты, произведенные в иностранной валюте и подлежащие включению в себестоимость перевозок, отражаются в валюте, действующей и на территории Российской Федерации, в суммах, определяемых путем пересчета иностранной валюты по курсу ЦБ РФ, действующему на дату совершения операций.

### **1.3 Методы определения себестоимости продукции на предприятии**

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.

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 попроцессный. В экономической литературе

имеются и другие варианты — авторы работ добавляют или комбинируют разные методы.

Рассмотрим один из самых распространённых методов – попроцессный. Его отличительной особенностью является то, что производственные запасы группируются по структурным подразделениям или по производственным процессам. Удельную себестоимость при таком методе находят с помощью деления полной себестоимости, на объем производства этого центра затрат. Данный метод используется для установления себестоимости партии.

При позаказной калькуляции объектом калькулирования является отдельный заказ, отдельная работа, которая выполняется в соответствии с особыми требованиями заказчика, и срок исполнения каждого заказа относительно небольшой. Заказ проходит через ряд операций в качестве непрерывно определяемой единицы.

Калькуляций себестоимости продукции пользуются 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.

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. Задачей нормативной калькуляции учета затрат на производство являются своевременное предупреждение нерационального расходования материальных, трудовых и финансовых ресурсов. В основе своей он содержит технически обоснованные расчетные величины затрат рабочего времени, материальных и денежных ресурсов на единицу продукции, работ, услуг. Нормы производственных затрат отражают технический и организационный уровень развития предприятия, влияют на его экономику и на конечный результат деятельности. Обязательным условием применения данного метода является систематическое выявление в текущем порядке отклонений от норм в конце месяца. Отклонения от норм показывают, как соблюдаются технология изготовления продукции, нормы расхода сырья, материалов, затрат труда и т.д. Они делятся на положительные, означающие экономию в затратах, и отрицательные, вызывающие их увеличение.

Планово-расчетная калькуляция необходима для внутривозвратного 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 сплошного документирования хозяйственных операций. При помощи отчетной калькуляции выявляются отклонения запланированной себестоимости.

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 пассажиро-километр, для грузового транспорта — рейс или тонно-километр. 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.

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.

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.

## **2 Анализ финансово-экономической деятельности предприятия**

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

### **2.2 Анализ финансовой деятельности предприятия**

### **2.3 Анализ себестоимости с помощью методов факторного анализа**

## **3 Мероприятия по снижению себестоимости пассажирских перевозок**

### **3.1 Оценка себестоимости с помощью методов факторного анализа**

### **3.2 Пути снижения себестоимости перевозок**

### **3.3 Оценка экономической эффективности предложенных мероприятий**

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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

Большая роль в формировании благоприятных условий для развития автомобильного транспорта, а значит, и для снижения себестоимости перевозок пассажиров и грузов в регионах принадлежит, в частности, исполнительной и законодательной власти регионов.

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.

Основной целью дипломного проекта является разработка мероприятий снижения себестоимости перевозок на примере предприятия. Для реализации цели дипломного проекта были проанализированы результаты производственно-хозяйственной деятельности предприятия, технико-эксплуатационные показатели, представлен анализ финансового состояния предприятия.

В результате анализа себестоимости перевозок была выявлена тенденция увеличения себестоимости перевозок: в 2017 году себестоимость перевозок увеличилась на \_\_\_ в 2015 и 2016 году, уменьшилась на \_\_\_ и \_\_\_ соответственно.

Для 2018 года был оптимизирован подвижной состав предприятия, увеличен коэффициент выпуска автомобилей на линию, что, по данным прогноза приведет к снижению себестоимости перевозок на \_\_\_ по сравнению с 2017 годом.

Объем перевозок относительно 2017 года в 2018 г. увеличится на \_\_\_тыс. пассажиров.

В результате оценки возможного экономического эффекта можно сказать, что внедрение предлагаемых мероприятий позволит предприятию снизить затраты.

Предполагаемое увеличение прибыли составит от \_\_\_ до \_\_\_ рублей, что несет не только экономический положительный эффект, но и социальный. Тем самым можно сделать вывод об эффективности предлагаемых мероприятий.

В результате реализации предлагаемых мероприятий достигнута цель выпускной квалификационной работы – снижение себестоимости перевозок на примере предприятия.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Об утверждении государственной программы Красноярского края «Развитие транспортной системы» : постановление правительства Красноярского края от 30.09.2014. № 424-п.
- 2 Абалонин С.М., Пахомова А.В. Бизнес-план автотранспортного предприятия.- М.: Транспорт, 2012. – 362 с.
- 3 Абрютин М. С. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия / М.С. Абрютин, А. В. Грачев. М.: Дело и сервис, 2012. 345 с.
- 4 Аверчев И. Классификация затрат. Концепция и терминология / И. Аверчев // Московский бухгалтер. – 2012. – №3. – С.14.
- 5 Автотранспортное предприятие ОАО «Автоколонна 1967» [Электронный ресурс] : электронная информационная платформа Энциклопедия Красноярского края. – 2016. – Режим доступа: <http://my.krskstate.ru/>.
- 6 Агарков, А.П. Экономика и управление на предприятии / А.П. Агарков [и др.]. - М.: Дашков и Ко, 2013. - 400.
- 7 Азымова Т.Н. Особенности деятельности предприятий автомобильного транспорта //Главный бухгалтер. -№ 4. – 2015.- с.17-20
- 8 Аксенова З. И., Бачурин А. А. Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий: Учебник для вузов. — М.: Транспорт.— 2016. - 255 с.
- 9 Александрова С. И. Прогрессивные методы управления затратами и пути их применения в российской практике / С. И. Александрова // Символ науки. - 2015. - № 4. - С. 56-59
- 10 Асаева Т.А., Соловьева И.П. // Пути снижения себестоимости перевозок при формировании парка автотранспортных средств// Автотранспортное предприятие, НПТ Транснавигация, 2015.
- 11 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

12 Бальжинов А.В., Михеева Е.В. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия. Учебное пособие. - Улан-Удэ: Изд-во ВСГТУ, 2015. - 119 с.

13 Барнгольц С.Б. Экономический анализ хозяйственной деятельности на современном этапе развития. Москва: Финансы и статистика, 2014.

14 Басков А. В. Логистизация транспортного процесса и ее влияние на эффективность перевозок. – Саратов: Изд-во СГТУ, 2014. – С. 176–179.

15 Беленький А.С. Исследование операций в транспортных системах: идеи и схемы методов оптимизации планирования. - М.: Мир, 2012. - 582 с.

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

17 Бернстайн Л.А. Анализ финансовой отчетности / Л.А. Бернстайн. – М.: Финансы и статистика, 2015. – 412 с.

18 Борисова Л.М.: учебное пособие//Экономика предприятия/Томск, 2012.

19 Будрина Е.В.: Учебное пособие/ Экономика и организация автотранспортного предприятия//Юрайт: Москва, 2016

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

21 Вельможин, А.В. Эффективность транспортной услуги / А.В. Вельможин, В.А. Гудков, А.А. Сериков // Грузовое и пассажирское автохозяйство, 2013.

22 Воскобойник В. Не перекладывать издержки на плечи потребителя // Автотранспорт: эксплуатация, обслуживание, ремонт. – 2013. – № 4. – С. 4–6.

23 Выварец А. Д. Экономика предприятия: учебник для студентов вызов, обучающихся по специальности 080502 «Экономика и управление на

предприятия (по отраслям)» / А. Д. Выварец. – М.: ЮНИТИ - ДАНА, 2014. – 543с.

24 Герасименко П. В. Построение математической модели прогнозирования себестоимости перевозок груза транспортом // Вестн. гр. инж. – 2012. – № 4. – С.110–117.

25 Глибин А. В. Методические особенности формирования стоимости на смешанные железнодорожно–автомобильные перевозки // Вестн. ВНИИЖТ. – 2012. – № 6. – С. 30–34, 48.

26 Голованенко С.Л. Экономика автомобильного транспорта. -М.: Высшая школа, 2013 - 352с.

27 Гомонко Э.А., Тарасова Т.Ф. Управление затратами на предприятии : Учебник. - М.: КНОРУС, 2013

28 Горев А.Э. Пассажирские автомобильные перевозки: Учебное пособие для студ. высш. учеб. заведений / А.Э. Горев. – 2-е изд. Стер. – М.: Издательский центр «Академия», 2014. – 288 с.

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

30 Гудков В. А., Миротин Л. Б., Вельможин А. В., Ширяев С. А.// Пассажирские автомобильные перевозки, 2014, 448 с.

31 Гудович Д. В. Управление затратами автотранспортного предприятия на основе оптимизации экономических моделей : автореф. дис. ... канд. технич. наук / Гудович Дмитрий Владимирович; Воронеж. гос. архитектур.–строит. ун–т. – Воронеж, 2013.

32 Гунин В.Н. Управление организацией. - М., Инфра-М, 2012. – 652 с.

33 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

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

35 Ефименко, А.Г. Формирование рыночной системы автотранспортного обслуживания АПК: Монография / А.Г. Ефименко. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2012. - 224 с.

36 Зайцев Е.И. Информационные технологии в управлении эксплуатационной эффективностью автотранспорта. - СПб.: СПбГИЭА, 2014. - 227 с.

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

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

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

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

41 Кожин А.П., Мезенцев В.Н. Математические методы в планировании и управлении пассажирскими автомобильными перевозками. - М.: Транспорт, 2014. - 304 с.

42 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.

43 Курганов В. М. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок товаров: учебно-практическое пособие / В. М. Курганов. – Москва: Книжный мир, 2014. – 432 с.

44 Лабзунов П.П.: учебное пособие/ Управление ценами и затратами в современной экономике/ Книжный мир, 2013.

45 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.

46 Малеева А.В., Томаревская О.Г, Симкова Н.В. Анализ

производственно -финансовой деятельности автотранспортных предприятий. - М.: Транс порт, 2014.-319 с.

47 Малявкина Л.И. Информация о затратах организации в годовой бухгалтерской отчетности / Л.И. Малявкина // Аудиторские ведомости. – 2013. – №1. – С.11.

48 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

49 Морозова, Т. Г. Региональная экономика : учебник для вузов / Т. Г. Морозова, М. П. Победина. – Москва : Юнити-Дана, 2012 – 130 с.

50 Обыденов А.П., Шимуратов Г.В., Козлов Р.К. Современные системы управления автотранспортным предприятием М.: Транспорт, 2012. -230с.

51 Организация производства. Учебно-практическое пособие/ М. Ю. Пасюк, Т.Н. Долинина, А.А. Шабуня. – Мн.: ООО ФУАинформ, 2012. – 76 с.

52 Официальный сайт ОАО «Автоколонна 1967» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ak1967.ru/>.

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

54 Прогнозирование и планирование экономики: Учебнике/ В.И. Борисевич, Г.А. Кандаурова, Н.Н. Кандауров и др.; Под общ. ред. В.И. Борисевича, Г.А. Кандауровой. – Мн.: Современная школа, 2015. – 476 с

55 Производственные технологии: учеб. пособие / Д. П. Лисовская и др.; под общ. ред. Д.П. Лисовской. – Мн.: Вышэйшая школа, 2015. – 479 с.

56 Производственный менеджмент. Управление предприятием: Учеб. пособие / С.А. Пелих, А.И. Гоев, М.И. Плотницкий и др.; Под ред. проф. С.А. Пелиха. – Мн.: БГЭУ, 2013. – 555 с.

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

58 Раицкий К.А. Экономика предприятия: Учебник для ВУЗов. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: «Дашков и К», 2012. – 1012 с.

59 Распоряжение 49 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"

60 Савельев В.В., Чиликов А.П.: учебное пособие//Планирование себестоимости услуг на автосервисных, автотранспортных и авторемонтных предприятиях в дипломных проектах / Самара, 2011. – 148 с.

61 Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия, 7-е изд., испр. – Мн.: Новое знание, 2012. – 704 с.

62 Сильвестров А.Н., Карабан Л.А. // Пути снижения автомобильных перевозок// Логистика – инновации - менеджмент, 2012.

63 Сеница Л.М. Организация производства: Учеб. пособие для студентов вузов. – 2- изд., перераб и доп. – Мн.: УП «ИВЦ Минфина», 2014. – 521 с.

64 Синк С. Д. Управление производительностью: планирование, измерение и оценка, контроль и повышение. - М.: Прогресс, 2012, с. 87-270.

65 Справочник директора предприятия / под ред. М. Г. Лапусты. - М.: ИН-ФРА-М, 2012

66 Суша Г.З. Экономика предприятия: Учеб. пособие. – М.: Новое знание, 2013. – 384 с.

67 Травкина Н.А. Экономическая оправданность затрат / Н.А. Травкина // Аудиторские ведомости. – 2015. – №8. – С.9.

68 Трихунов М.В. Транспортное производство в условиях рынка. -М.: Транспорт, 2013.- 255 с.

69 Трофимова Л. Экономические показатели, используемые для оценки эффективности деятельности предприятия / Л. Трофимова // Аудитор. – 2012. – №9. – С.22-23.

70 Удовенко В.М. Логистика. Транспортное обеспечение внешнеэкономической деятельности. Мн.: БГЭУ, 2014.

71 Удовенко В.М. Логистика. Учебное пособие. Мн.: БГЭУ, 2012.

72 Удовенко В.М. Транспортное обслуживание предприятий. Мн.: БГЭУ, 2015 г.

73 Философова Т.Г Конкуренция и конкурентоспособность — М.: Экзамен, 2014

74 Хегай, Ю. А. Оптимизация городских пассажирских перевозок / Ю. А. Хегай, Н. В. Москаленко, М. В. Волосович // Экономика и предпринимательство. – 2015. - № 11(ч.2). – С. 311–314.

75 Ходош М.С, Дасковский Б.А. Организация, экономика и управление перевозками грузов автомобильным транспортом. – М.: Транспорт, 2013. – 287с.

76 Хома В.И. Источники информации для финансового состояния предприятия / В.И. Хома // Вестник МГУ. – Серия 6, Экономика. – 2015. – №4. – С.60-74.

77 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.

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

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

80 Экономика предприятия: Учеб. пособие / В.П. Волков, А.И. Ильин, В.И. Станкевич и др. – 2-е изд., испр. – М.: Новое знание, 2014. – 672 с.

81 Яцута В. Б. Методы управления затратами на автотранспортных предприятиях : автореф. дис. ... канд. эконом. наук / Яцута Владимир Борисович ;С.–Петерб. гос. инженер.–эконом. ун–т. – СПб., 2015.

## Приложение А