МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования

**«МОСКОВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНЫЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ (МАДИ)»**

Факультет - Экономический

НАПРАВЛЕНИЕ ПОДГОТОВКИ - 38.03.01 «Экономика»

Кафедра - «Экономика автомобильного транспорта»

Допустить к защите

Зав. кафедрой проф. Н. М. Улицкая

_____

«____»_____2019г.

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к Выпускной квалификационной работе бакалавра на тему:

«Пути снижения себестоимости услуг транспортной организации»

Разработал: Ковенева Н.А. _____

Научный руководитель: проф., д.э.н. Матанцева О.Ю._____

Консультант: проф., д.э.н. Матанцева О.Ю._____

МОСКВА 2019

Аннотация

В выпускной квалификационной работе проводится анализ производственных и финансовых показателей деятельности ПАО «ГТМ», оценка структуры себестоимости перевозок.

Основной целью работы является экономическое обоснование мероприятий по снижению себестоимости услуг транспортной организации.

В работе также рассмотрены проводимые компанией мероприятия по охране труда, охране окружающей среды и сделаны выводы о проделанной работе.

Общий объем работы -78 страниц без приложений, работа содержит 23 таблицы и 6 рисунков. Количество страниц приложений –2.

Содержание

Введение.....5

Глава 1. Теоретические основы себестоимости продукции транспортной организации.....8

1.1. Понятие и сущность себестоимости перевозок.....8

1.2. Методы учета затрат и калькуляция себестоимости перевозок.....14

1.3. Показатели себестоимости транспортной продукции.....22

Глава 2. Анализ себестоимости продукции организации (на примере ПАО «ГТМ»).....28

2.1.Организационно-экономическая характеристика транспортной организации.....28

2.2. Анализ производственно-хозяйственной и финансовой деятельности организации.....31

2.3. Оценка показателей себестоимости транспортной организации.....36

2.4. Анализ себестоимости продукции организации.....43

Глава 3. Разработка рекомендаций по снижению себестоимости услуг транспортной организации ПАО «ГТМ».....48

3.1. Мероприятия, направленные на снижение себестоимости автотранспортной организации ПАО «ГТМ».....48

3.2. Экономическая эффективность предложенных мероприятий автотранспортной организации ПАО «ГТМ».....56

Глава 4. Мероприятия по промышленной и экологической безопасности.....59

4.1. Шум и предотвращение его вредного воздействия на производстве.....59

4.2. Шумовые показатели работы автомобилей.....63

4.3. Основные мероприятия по борьбе с шумом.....67

4.4. Расчет эффективности трудоохранных мероприятий.....69
Заключение.....74
Список литературы.....76
Приложение А.....79
Приложение Б.....80

Введение

Автомобильный транспорт является одной из составных частей общей транспортной системы страны и занимает важное место в жизни любого города. Он представляет собой массовый вид транспорта и играет важную роль в обеспечении экономического роста и социального развития.

Перевозка грузов является основным видом услуг транспорта. В качестве продукции транспорта обычно рассматриваются перевозки грузов, измеряются такими показателями, как объем перевозок, грузооборот. Однако к услугам транспортной организации можно отнести не только перевозку грузов, но и любую другую операцию не входящую в состав перевозочного процесса, но связанную с его подготовкой и осуществлением.

Постоянное увеличение объемов перевозок грузовым транспортом содействует более эффективному его использованию. К основным факторам определяющих эффективное использование автомобильного транспорта относятся: улучшение грузоподъемности подвижного состава; сокращение простоев, уменьшение времени погрузочно-разгрузочных работ.

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

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.

В неуклонном снижении себестоимости проявляется режим экономии, непрерывный рост производительности труда, совершенствование методов хозяйствования по обеспечению выполнения программы перевозок с наименьшими затратами. [1]

Определяя пути снижения себестоимости, стоит учитывать, что это снижение не должно влиять на качество предоставляемых услуг и вести к снижению конкурентоспособности.

Себестоимость перевозок – это выраженная в денежной форме величина эксплуатационных расходов транспортного предприятия, приходящихся в среднем на единицу продукции транспорта. Расчет себестоимости продукции называется калькулированием.

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. [3]

В современных рыночных условиях важнейшей задачей любого предприятия, ведущего свою экономическую деятельность, является извлечение дохода при минимальных расходах.

Одним из ключевых показателей финансовой эффективности производства является себестоимость, которая определяет денежное выражение затрат предприятия на подготовку, производство и реализацию продукции (работ, услуг). Следовательно, изучение структуры себестоимости и учёт входящих в неё статей затрат важны в деятельности предприятия.

Уровень себестоимости зависит от многих факторов, а снижение её является источником прибыли и рентабельности предприятия. Чтобы добиться снижения себестоимости необходимо проанализировать ее состав, структуру, и определить влияющие факторы.

Для наиболее полного, достоверного результата анализа себестоимости важно применять обоснованную для конкретного предприятия методику анализа, позволяющую сформировать наиболее исчерпывающую информацию для целей разработки мероприятий по снижению себестоимости.

Основными задачами анализа себестоимости является выявление упущенных возможностей снижения себестоимости, а их мобилизация позволяет обеспечить повышение прибыли и эффективности предприятия в целом. Следовательно, данная тема является актуальной.

Объектом исследования выпускной квалификационной работы выступает себестоимость оказываемых услуг транспортной организацией ПАО «ГТМ»

Предметом исследования являются элементы и статьи затрат.

Целью выпускной квалификационной работы является разработка мероприятий по снижению себестоимости оказываемых услуг.

Для достижения поставленной цели были решены следующие задачи:

1) изучение структуры себестоимости услуг;
2) анализ себестоимости по элементам затрат и статьям калькуляции;
3) определены резервы снижения себестоимости услуг;
4) разработаны мероприятия по снижению себестоимости услуг.

Научная новизна выпускной квалификационной работы заключается в конкретизации процесса анализа себестоимости оказываемых услуг на предприятии.

Практическая значимость выпускной квалификационной работы заключается в определении резервов снижения себестоимости оказываемых услуг.

При написании выпускной квалификационной работы использовались следующие методы: горизонтальный и вертикальный анализ, сравнительный анализ, факторный анализ, анализ коэффициентов.

Глава 1. Теоретические основы себестоимости продукции транспортной организации

1.1 Понятие и сущность себестоимости перевозок

Независимо от вида деятельности предприятия, производит ли оно продукцию, выполняет работы, оказывает услуги, всегда сталкивается с таким понятием, как себестоимость продукции (работ, услуг).

Продукцией на автомобильном транспорте является транспортировка грузов и пассажиров. Транспортную работу по перевозке грузов и пассажиров выполняют организации различных форм собственности. При этом используются производственные ресурсы, непосредственно связанные с процессом перевозки грузов и пассажиров, а также выполнением других работ и услуг автомобильным транспортом, которые определены технологией и организацией транспортного и экспедиционного обслуживания, а также требований сохранности грузов и безопасности перевозок пассажиров. [1, с.5]

В себестоимости отражаются все аспекты экономической деятельности, собираются результаты использования всех производственных ресурсов. От её уровня зависят финансовые показатели предприятий, финансовое состояние хозяйствующих субъектов, конкурентоспособность продукции (работ, услуг) и предприятия в целом.

В экономической литературе используются различные толкования понятия себестоимости продукции (работ, услуг).

Каменец Н.В., считает, что себестоимость, как экономическая категория является одним из значимых факторов формирования прибыли и подвержена колебаниям в зависимости от величины потребляемых материальных и трудовых ресурсов организации производства. [6, с.113-115]

Как утверждает, Никитина А.Р., в основе понятия «себестоимости» лежат совокупные затраты какого-либо предприятия выраженные в денежной

форме на производство и сбыт продукции, без возмещения которых невозможно осуществление простого воспроизводства, можно сказать, что это общее определение понятия «себестоимости» которое отражает его сущность. [7,с.480-481]

Поняв сущность значения себестоимости предприятия в целом, можно дать определение данного показателя на примере автотранспортной продукции.

Себестоимость автотранспортной продукции - это выраженные в денежной форме затраты материальных, финансовых, трудовых и других расходов, связанные с выполнением транспортного процесса по перевозке грузов или пассажиров, эксплуатацией транспортных средств, управленческих и коммерческих расходов, а также уплаты налогов. Это суммарный показатель, который отражает все аспекты деятельности предприятия: финансовый, хозяйственный, производственный.

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. [2, с.560]

Как экономическая категория себестоимость продукции выполняет ряд важнейших функций [3]:

- 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;
- экономическое обоснование и принятие любых управленческих решений.

Важность показателя себестоимости транспортного предприятия определяется также особенностями производства.

На автотранспортных предприятиях не производится какой либо вещественный товар, транспорт ведет процесс производства в сфере обращения, увеличивая при этом затраты народного хозяйства на перемещение товаров. Уменьшение себестоимости снижает транспортные издержки народного хозяйства.

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 специальное страхование.

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

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 уплачивают стоимости продукции.[4, с.180]

Производство транспортной продукции, как и любой другой продукции, предполагает взаимодействие, как минимум, элементов: предметов труда, непосредственно самого труда и средств труда. Состав производства транспортной продукции представим на Рисунке.1

Как и любое другое производство, процесс производства на автотранспорте сопровождается необходимостью выполнения помимо основных производственных так и вспомогательных, обслуживающих и управленческих процессов.

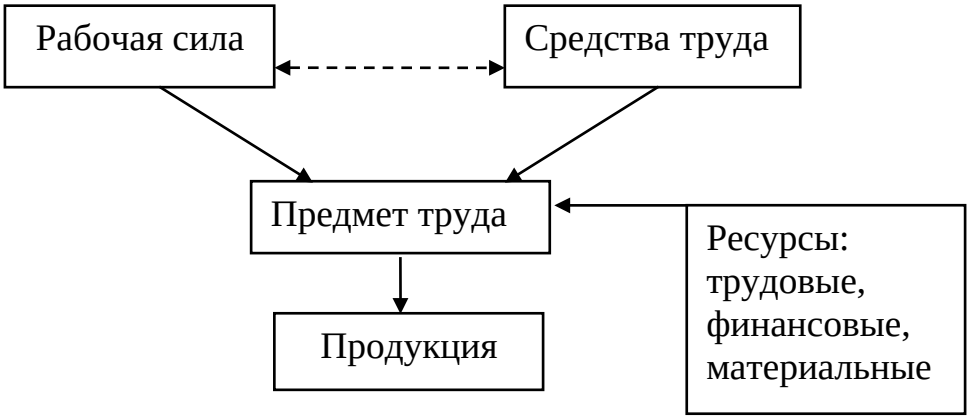

Рисунок 1. Состав производства

Если основные производственные процессы на автотранспорте направлены на изменение местоположения объекта (перевозка, транспортно-экспедиционное обслуживание), то вспомогательные производственные процессы создают условия для нормального хода основного производства.

На транспорте это инструментальное, ремонтное, энергетическое, складское хозяйство, внутрипроизводственный транспорт.

Специфика транспортной продукции определяет некоторые особенности расчета себестоимости по сравнению с себестоимостью промышленных предприятий. На транспорте отсутствуют затраты на сырье.

Соотношение отдельных видов затрат в общем объеме затрат на производство продукции образует структуру себестоимости продукции.

Структура себестоимости имеет важное значение для анализа деятельности предприятия. Изучение ее в динамике позволяет судить об изменении характера производства, его технического уровня.

Структура себестоимости автомобильных перевозок принципиально отличается от структуры себестоимости промышленной продукции.

Специфика транспортной продукции требует больших затрат живого труда, вот почему вопрос повышения производительности труда имеет большое значение на транспорте.

Транспортная деятельность предполагает расходы предприятия на выполнение перевозочного процесса.

Выбор способов группировки затрат на конкретном предприятии определяется рядом факторов: специализацией и назначением предприятия, организационной структурой и др.

Группировка расходов автотранспортного предприятия может осуществляться по следующим критериям:

1.Видам расходов:

- по производственному принципу (целевому назначению);
- по экономическим элементам (по экономическому содержанию).

2.Видам перевозок грузов:

- сдельные;
- повременные;
- покилометровые.

3.Видам оказываемых услуг:

- погрузочно-разгрузочные операции;
- складское хранение и грузопереработка;
- экспедиционные услуги;
- логистические услуги.

4. Влияние изменения объемов автотранспортного производства и сопутствующих услуг:

- переменные расходы;
- постоянные расходы;
- условно-постоянные расходы.

5.Способу отнесения затрат на автотранспортное производство:

- прямые (непосредственно относятся на конкретный вид продукции, работ, услуг);
- косвенные (распределяются по видам работ и услуг пропорционально принятому показателю, списочному парку транспортных средств, автомобиле-часам).

6. Производственному принципу (характеризует место возникновения затрат и их целевое использование):

- перевозки грузов;

- техническое обслуживание и ремонт транспортных средств;

- управленческие процессы;

- оказание услуг вне основного вида деятельности (сдача в аренду подвижного состава, производственных и административных площадей).

В зависимости от классификации затрат, различают данные основные виды себестоимости: [4, с.6]

- цеховая себестоимость, включающая в себя затраты на производство в пределах цеха, в частности, прямые затраты на производство и оказание услуг, амортизацию оборудования, оплату труда работников цеха и соответствующие социальные отчисления, текущие расходы по содержанию и эксплуатации цехового оборудования, общецеховые хозяйственные и управленческие расходы;
- производственная себестоимость (себестоимость автотранспортной продукции), включающая в себя общехозяйственные расходы в целом по основной деятельности предприятия;
- полная себестоимость продукции (услуг) хозяйствующего субъекта – показатель, объединяющий производственную себестоимость и расходы по оказанию других услуг (внереализационные расходы).

Если же рассматривать не основные виды себестоимости, то к ним можно отнести:

- Нормативная себестоимость – отражает объем себестоимости, достигнутый предприятием на конкретную дату, составляется по нормам расходов материальных и трудовых ресурсов, действующим в настоящее время.
- Проектная себестоимость – разрабатывается на основе закрепленных ориентировочных нормативов, которые в дальнейшем уточняются.
- Фактическая – отражает размер действительно затраченных средств на выполнение работ (услуг).

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. [8, с.96-98]

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

Из всего вышесказанного можно сделать вывод, что себестоимость основная часть производства предприятия, в этот показатель включается огромное количество затрат, которые необходимо учитывать**.**

1.2 Методы учета затрат и калькуляция себестоимости перевозок

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

В связи с тем, что автотранспортное предприятие не производит какой либо товар, а его продукцией являются выполненные перевозки, то калькуляция себестоимости автомобильных перевозок есть средняя величина эксплуатационных расходов, приходящихся на единицу транспортной работы.

Под методами учета затрат и калькулировании себестоимости продукции (работ, услуг) обычно понимают совокупность приемов организации и отражение затрат, обеспечивающих определение фактической себестоимости продукции и нужную информацию для контролирования этого процесса.

Выбор метода калькулирования себестоимости связан с деятельностью предприятия и особенностями выпускаемой продукции.

Совокупность методов учета затрат и калькулирования себестоимости можно классифицировать по различным признакам, представим их в виде схемы (рис. 2).

За основу классификации принимаются объекты учета затрат, объекты калькулирования и способы контроля за себестоимостью продукции. [12,с.79]

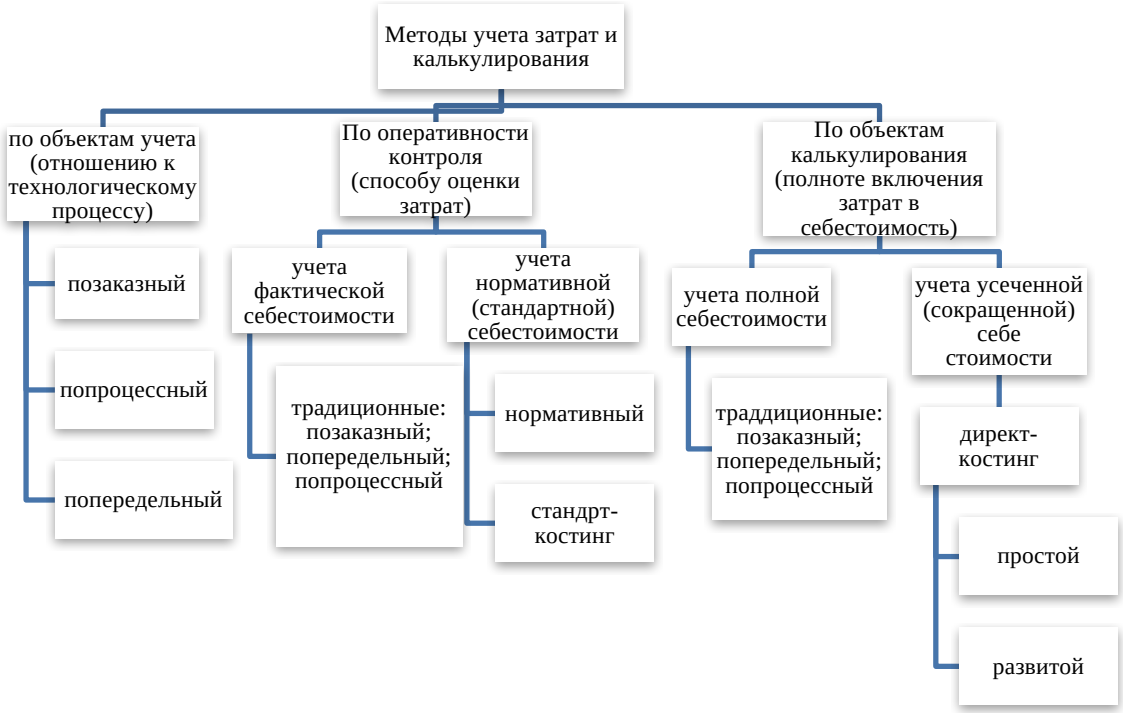

Рисунок 2 - Методы учета затрат и калькулирования себестоимости

При всем многообразии различных методов калькулирования себестоимости, их можно сгруппировать по двум направлениям:

- По объектам учета затрат

- По оперативности контроля за затратами

По объектам учета затрат выделяют два основных метода калькуляции затрат:

- позаказный метод;
- попроцессный метод.

Эти методы являются основными, остальные представляют собой их разновидности.

По оперативности контроля существуют методы:

- учета затрат в процессе производства продукции (к нему относится нормативный метод учета затрат);
- методы учета и калькулирования прошлых затрат(простой метод).

Наиболее распространенными методами учета затрат на российских автотранспортных предприятиях являются попроцессный и позаказный методы учета затрат.

При оказании индивидуальных услуг на автотранспортных предприятиях может применяться позаказный метод учета затрат. Объектом калькулирования является отдельный заказ. Сущность данного метода заключается в том, что все прямые затраты учитываются в разрезе установленных статей калькулирования по отдельным заказам. Остальные затраты учитываются по местам их возникновения и включаются в себестоимость отдельных заказов в соответствии с установленной базой распределения [12,с. 151].

Позаказный метод предназначен для случаев, когда маршруты перевозок и вес грузов все время разные и/или предприятие при оказании транспортных услуг использует различные марки и модификации автомобилей. Классическим объектом учета затрат и калькулирования по этому методу считается отдельный производственный заказ, который открывается на изделие (небольшую группу изделий). Применительно к транспортным перевозкам под заказом может подразумеваться и каждый отдельный заказ на перевозку груза, и отдельные виды перевозок в целом, а

также марки и модификации транспортных средств, осуществляющих перевозки в течение отчетного периода, и т. п.

Попроцессный метод учета затрат и калькулирования себестоимости продукции — метод, который применяется в отраслях массового производства, отличающихся непродолжительностью производственного цикла, отсутствием или незначительным объемом незавершенного производства, ограниченной номенклатурой выпускаемой продукции.[12,с 281].

Данный метод применяют в отраслях добывающей промышленности, энергетике, автотранспорте.

При попроцессном методе производится группировка затрат по объектам (видам работ и услуг) в целом по автотранспорту или с выделением его на грузовой и пассажирский. Названный метод предполагает ведение учёта затрат в целом по всему производственному процессу (фазе), по цехам, участкам и другим центрам ответственности.

Учет и калькулирование себестоимости перевозок отражается в официальном документе, называется он «Инструкция по учету доходов и расходов по обычным видам деятельности на автомобильном транспорте: Утв. приказом Минтранса РФ 24 июня 2003 г., № 153; Зарегистр. Минюстом РФ 24 июля 2003 г., № 4916.»

Согласно данной инструкции:[10]

Расходы организаций, осуществляющих перевозки (работы и услуги) на автомобильном транспорте в соответствии с требованиями бухгалтерского учета, подразделяются на:

а) расходы по обычным видам деятельности;

б) прочие расходы, в т.ч.:

- операционные расходы;
- внереализационные расходы;
- чрезвычайные расходы.

Расходами по обычным видам деятельности для автотранспортных организаций являются расходы, непосредственно связанные с процессом перевозок грузов и пассажиров, выполнением других работ и услуг автомобильного транспорта (в т.ч. связанные с транспортно-экспедиционным обслуживанием).

При формировании расходов по обычным видам деятельности автомобильного транспорта должна быть обеспечена их группировка по следующим элементам:

а) материальные расходы (за вычетом стоимости возвратных отходов);

б) расходы на оплату труда;

в) отчисления на социальные нужды;

г) амортизация;

д) прочие расходы.

Основными задачами учета и калькулирования себестоимости перевозок (работ, услуг) являются:

- своевременное, полное и достоверное отражение фактических расходов на перевозки, другие работы и услуги, выполняемые различными видами автомобильного транспорта;

- выявление фактических расходов по видам перевозок (грузовым, пассажирским), отдельным предприятиям (структурным единицам) и их частям (цехам, бригадам, арендным коллективам), видам оплаты работ (грузовым автомобилям, работающим по тарифу за тонну перевезенного груза; автобусам, работающим по тарифу за пассажиро - километр, в том числе по автобусам, работающим на городских маршрутах; грузовым автомобилям и автобусам, работающим с оплатой по почасовому тарифу; легковым таксомоторам);

- контроль за рациональным использованием трудовых затрат, материальных ресурсов и денежных средств, расходуемых в процессе перевозок грузов и пассажиров и выполнения работ и услуг, в том числе

подсобно - вспомогательными производствами, и выявление ресурсов сокращения затрат;

- единообразное определение состава затрат, образующих себестоимость перевозок и других работ (услуг) автомобильного транспорта;

- применение единых в своей основе методов учета и калькулирования производственных затрат, обеспечивающих наиболее правильное исчисление себестоимости перевозок, работ и услуг подсобно - вспомогательных производств в разрезе статей расходов и элементов затрат с применением обоснованных способов распределения затрат между объектами калькуляции.

Данные учета затрат используются для анализа хозяйственной деятельности предприятий и их подразделений, организации внутреннего хозяйственного расчета, правильного определения величины взимаемого с предприятий налога, а также для установления фактической эффективности проводимых организационно - технических мероприятий.[10]

Калькуляцию себестоимости перевозок на автотранспортном предприятии проводят по всем видам перевозок и оказываемым услугам с учетом особенностей их выполнения и порядка расчета с потребителями. Величину затрат, приходящихся на единицу продукции или выполняемых работ, определяют на основе калькуляции себестоимости, в которой все затраты распределяются по статьям в зависимости от их характера и назначения. На автомобильном транспорте в калькуляции себестоимости перевозок выделяются статьи затрат, представленные в таблице 1.1 [14]

Таблица 1.1 – Калькуляция себестоимости перевозки пассажиров и грузов

Наименование статьи	Переменные	Постоянные	Условно - постоянные
1. Оплата труда водителей автомобилей (грузовых, автобусов, легковых такси) и кондукторов автобуса	-	-	+
1. Отчисления на социальные нужды от фонда оплаты труда водителей и кондукторов	-	-	+
2. Автомобильное топливо	+	-	-
3. Смазочные и прочие эксплуатационные материалы	+	-	-
4. Восстановление износа и ремонт шин подвижного состава	+	-	-
5. Техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт подвижного состава	+	-	-
6. Амортизация подвижного состава	-	+	-
7. Прочие расходы по обычным видам деятельности и косвенные расходы	-	+	-

Амортизация относится к постоянным расходам, если начисляется линейным способом, если 3-мя другими, то – к переменным.

Эффективная организация учета затрат и калькулирования себестоимости продукции предусматривает более полное использование прямого учета затрат, которое обеспечивает учет издержек непосредственно по каждому калькуляционному объекту. Особое внимание целесообразно уделить классификации затрат относительно объема выполняемых автотранспортных услуг и их делению на переменные, условно- переменные и условно- постоянные, а также их принадлежности к прямым или косвенным.

Исходя из видов выполняемых перевозок, определены виды калькуляционных объектов и калькуляционных единиц на автомобильном транспорте, которые представлены в таблице 2.2.

Таблица 2.2 – Виды калькуляционных объектов и калькуляционных единиц на автомобильном транспорте.

Вид калькуляционных объектов	Калькуляционная единица
I. Грузовые перевозки 1. Перевозка грузов автомобильным транспортом по тарифам: -за 1 тонну перевезенного груза - за 1 км пробега	1 тонна перевезенного груза 1 тонно-километр произведенной транспортной работы 1 км пробега
2. Перевозка грузов автомобильным транспортом по тарифам : - за 1 час работы - по смешанному тарифу 9за 1 час работы и 1 км пробега)	1 автомобиле-час работы 1 автомобиле – час работы, 1 км пробега
II. Пассажирские перевозки 1. Перевозка пассажиров маршрутными автобусами	1 пассажиро-километр 1 км пробега
2. Перевозка пассажиров автобусами, работающими по тарифам: - за 1 час работы По смешанному тарифу (за 1 час работы и 1 м пробега) 3. Перевозка пассажиров таксомоторами 4. Обслуживание предприятий и организаций	1 автомобиле-час работы 1 автомобиле-час работы, 1 км пробега 1 км платного пробега 1 автомобиле-час работы

Прямые переменные затраты, которые непосредственно зависят от объема произведенной транспортной продукции включают затраты на топливо, смазочные и прочие эксплуатационные материалы.

Условно-переменные объединяют расходы по основной и дополнительной заработной плате водителей эксплуатационных автомобилей с отчислениями на страхование, затраты на выполнение технического обслуживания и ремонта транспортных средств, а также на восстановление и ремонт автомобильных шин.

Условно – переменные затраты носят в основном прямой характер

относительно видов выполняемых перевозок. Если их невозможно непосредственно отнести на конкретный объект калькуляции, они подлежат распределению между видами перевозок пропорционально принятой на предприятии базы распределения (отработанных автомобиле – часов на линии, выполненного пробега, прямым переменным затратам и т.п.).

К условно – постоянным затратам относятся расходы общепроизводственного и общехозяйственного характера, которые непосредственно не зависят от объема выполненных перевозок, они связанны с обеспечением, организацией и управлением транспортного процесса, структурными подразделениями и предприятия в целом. В соответствии с этим носят косвенный характер и распределяются между видами выполняемых перевозок пропорционально принятой базы распределения (автомобилечасам работы, прямым переменным затратам, сокращенной себестоимости перевозок и т.п.).

Одним из эффективных методов калькулирования себестоимости автомобильных перевозок является метод директ-костинг, который предусматривает калькулирование на уровне прямых (переменных) расходов, что позволит значительно повысить точность калькуляций, так как в них включаются только расходы, непосредственно связанные с выполнением перевозок, и себестоимость не искажается в результате косвенного распределения большого количества постоянных расходов.

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. [15]

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).

Калькуляционными единицами являются: тонно-километры (ТКМ), пассажирокилометры (пкм), платные километры (пл.км), автомобиле-часы (а-ч).

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

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

где

S – себестоимость транспортной работы, руб./ткм;

W – объем фактически выполненной транспортной работы, ткм;

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

Спост – постоянные затраты, руб.;

Спер – 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.

Себестоимость перевозок может быть определена в зависимости от вида транспортного по следующим формулам (2),(3):

а) для грузовых автомобилей

$$S1ткм = \frac{ЗП + C_{пер} + C_{пост}}{P_{ткм}}, \quad (2)$$

где

S1ткм – расчетная величина себестоимости перевозок, руб/ткм;

Рткм – грузооборот, ткм.

б) для автобусов и маршрутных такси

$$S1_{пасс-км} = \frac{ЗП + C_{пер} + C_{пост}}{P_{пасс-км}}, \quad (3)$$

где

S1ткм – расчетная величина себестоимости перевозок, руб/пасс-км;

Рпасс-км – пассажирооборот, пасс-км.

Важный обобщающий показатель себестоимости продукции - затраты на один рубль грузооборота в стоимостном выражении. Этот показатель является универсальным и наглядно показывает связь между себестоимостью услуг и прибылью. Для анализа затрат на рубль грузооборота используется формула (4).

Важнейшим обобщающим показателем себестоимости продукции, выражающим ее прямую связь с прибылью, являются показатель затрат на рубль товарной продукции, который рассчитывается по формуле (4):

$$Z_q = \frac{\sum_{i=1}^{n} q_i \times S_i}{\sum_{i=1}^{n} q_i \times P_i} \quad (4)$$

где Zq - показатель затрат на рубль продукции, руб.;

qi – количество продукции i-го вида, шт;

Si – себестоимость продукции i-го вида, руб.;

Pi – 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.

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, рассчитывается по формуле (5).

$$Z_{пл(ф)} = \frac{\sum q_{пл(ф)} \times S_{пл(ф)}}{\sum q_{пл(ф)} \times P_{пл(ф)}}, \qquad (5)$$

где

Zпл(ф) – плановый (фактический) показатель затрат на рубль товарной продукции, руб.;

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.

$$\Delta Z_s = \frac{\sum q_{пл(ф)} \times S_{(ф)}}{\sum q_{пл(ф)} \times P_{(ф)}} - \frac{\sum q_{пл} \times S_{пл(ф)}}{\sum q_{пл} \times P_{пл}}, \qquad (6)$$

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 (7):

$$\Delta Z_s = \frac{\sum q_{пл} \times S_{(ф)}}{\sum q_{пл} \times P_{(ф)}} - \frac{\sum q_{пл} \times S_{ф}}{\sum q_{пл} \times P_{пл}} \qquad (7)$$

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.

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.

Глава 2. Анализ себестоимости продукции организации (на примере ПАО «ГТМ»)

2.1.Организационно-экономическая характеристика транспортной организации

Публичное акционерное общество «Глобалтрак Менеджмент» было создано 21 июля 2017 года, в соответствии с Гражданским кодексом РФ, Федеральным законом от 26.12.1995 № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» и иным законодательством Российской Федерации в результате реорганизации в форме преобразования Общества с ограниченной ответственностью «Глобалтрак Менеджмент» в Акционерное общество «Глобалтрак Менеджмент», которое переименовано в Публичное акционерное общество «Глобалтрак Менеджмент».

Полное фирменное наименование: Публичное акционерное общество «Глобалтрак Менеджмент».

Сокращенное фирменное наименование: ПАО «ГТМ»

ПАО «ГТМ» и его дочерние предприятия является одним из крупнейших автомобильных грузовых FTL-перевозчиков в России. Компания является бесспорным лидером на рынках Урала и Сибири, и вторым FTL-перевозчиком на российском рынке по размеру парка. Клиентская база насчитывает более 1000 контрагентов, включая ведущие розничные торговые сети в продовольственном («Магнит», «Дикси», «ОКей», «Лента», «МЕТРО», X5 Retail Group) и непродовольственном (IKEA, «Спортмастер», «Детский мир») сегменте; крупных производителей и дистрибьюторов продуктов питания, косметики и бытовой химии, товаров медицинского назначения (Ferrero, Procter & Gamble, Unilever, «Протек», «Катрен»); лидеров рынка интернет торговли и доставки посылок («КИТ», DPD, «ПЭК»); промышленные холдинги (ММК, «Мечел», «Сибур», УГМК).

Маршрутная сеть предприятия охватывает центральные регионы России, Урал, Сибирь, Дальний Восток, кроме того, осуществляет доставку грузов между Россией и странами Евросоюза, Средней Азии, Китаем.

Операционная деятельность осуществляют 11 подразделений Группы в Екатеринбурге, Новосибирске, Магнитогорске, Ногинске, Перми, Омске, Челябинске, Самаре, Уфе, Чебоксарах и Тюмени.

В компании создана собственная инфраструктура технического обслуживания и ремонта, что позволяет оптимизировать затраты на техническое обслуживание и повысить доступность услуг для заказчиков.

Общество является юридическим лицом, действует на основании устава и действующего законодательства Российской Федерации.

Местонахождение общества: 105082, город Москва, Спартаковская площадь, дом 16/15 строение 2.

Целью деятельности предприятия является получение прибыли и достижение иных целей, не противоречащих законодательству Российской Федерации.

Общество имеет гражданские права и несет гражданские обязанности, необходимые для осуществления любых видов деятельности, не запрещенных федеральными законами.

Отдельными видами деятельности, перечень которых определяется федеральными законами, Общество может заниматься только на основании специального разрешения (лицензии), членства в саморегулируемой организации или выданного соморегулируемой организацией свидетельства о допуске к определенному виду работ.

Общество осуществляет следующие основные виды деятельности:

- консультирование по вопросам коммерческой деятельности и управления;

-деятельность головных офисов;

-торговля легковыми автомобилями и грузовыми автомобилями малой грузоподъемности;

-торговля прочими автотранспортными средствами;

-техническое обслуживание и ремонт автотранспортных средств;

-торговля оптовая автомобильными деталями, узлами и принадлежностями;

- торговля розничная автомобильными деталями, узлами и принадлежностями;

- деятельность автомобильного грузового транспорта;

- перевозка грузов специализированными автотранспортными средствами;

- транспортная обработка грузов;

- деятельность по складированию и хранению;

- деятельность вспомогательная прочая, связанная с автомобильным транспортом;

- деятельность по оказанию консультационных и информационных услуг;

- деятельность вспомогательная прочая в сфере финансовых услуг, кроме страхования и пенсионного обеспечения;

- деятельность по предоставлению консультационных услуг по вопросам финансового посредничества;

- аренда и управление собственным или арендованным недвижимым имуществом;

- исследование конъюнктуры рынка;

- аренда и лизинг грузовых транспортных средств;

- аренда и лизинг офисных машин и оборудования, включая вычислительную технику;

- иная деятельность, отвечающая целям Общества и не противоречащая действующему законодательству.

2.2. Анализ производственно-хозяйственной и финансовой деятельности организации

Финансовое состояние предприятия в значительной мере зависит от целесообразности и правильности вложений средств в активы. В процессе функционирования предприятия величина активов и их структура постоянно меняются.

Анализ финансовых показателей ПАО «ГТМ» представлен в таблицах 2.1–2.4. , составлен по исходным данным представленным в приложении Б.

Таблица 2.1 – Основные финансовые показатели деятельности предприятия ПАО «ГТМ» за 2017 – 2018 гг., тыс. руб.

Показатель	2017 г.	2018 г.	Изменения
Выручка, тыс.руб.	-	394929	394929
Валовая прибыль	-	46484	46484
Отношение валовой прибыли/(убытка) к выручке	-	11,77%	11,77%
Прибыль/(убыток) до уплаты налогов и процентов	(314807)	(82998)	-231809
Отношение прибыли/(убытка) до уплаты налогов и процентов к выручке	-	21,01%	21,01%
Чистая прибыль (убыток)	(252435)	(70126)	-182309
Чистая прибыль (убыток) по отношению к выручке	-	17,76%	17,76%
Рентабельность активов	-16%	-8,5%	+7,5%
Рентабельность собственного капитала	-3,95%	-1,11%	+2,84%

Как видно из таблицы 2.1, выручка предприятия в 2018 году составила 394929 тыс. руб.

Рентабельность активов имеет отрицательное значение в 2017 г., – 16% и -8,5% в 2018 г. Данный показатель увеличился на 7,5%, что является положительной тенденцией.

Рентабельность собственного капитала также имеет отрицательные значения, в 2017 г.- 3,95%, в 2018г. -1,11%, но видна тенденция к его снижению. Показатель увеличился на 2,84%, за счет увеличение чистой прибыли (в нашем случае за счет уменьшения убытка).

Сводная структура баланса ПАО «ГТМ» представлена в таблице 2.2, по исходным данным представленным в приложении А.

Таблица 2.2 Сравнительный аналитический баланс предприятия ПАО «ГТМ» за 2016-2018 гг. (тыс.руб)

Наименование статьи баланса	На 31 декабря 2016	На 31 декабря 2017	На 31 декабря 2018	Отклонение (+/-)		Темп роста, %
				2017г. от 2016 г.	2018г. от 2017 г.	
Актив						
1. Внеоборотные активы						
Основные средства	-	13	6 925	13	6912	100%
Финансовые вложения	3715000	4 783 748	5 426 432	1068748	642684	146,07
Отложенные налоговые активы	2	62 374	75 390	62372	13016	100%
Прочие внеоборотные активы	-	685	1 004	685	319	100
Итого Внеоборотные активы	**3715002**	**4 846 820**	**5 509 751**	1131818	662931	148,3%
2. Оборотные активы						
Запасы	30	20	230 919	-10	230899	100%
Налог на добавленную стоимость	1	231	38 395	230	38164	100%
Дебиторская задолженность	-	108 584	123 950	108584	15366	100%
Денежные средства и денежные эквиваленты	9960	1 428 294	425 883	1418334	-102411	100%
Прочие оборотные активы	-	315	678	315	363	100%
Итого Оборотные активы	**9991**	**1 537 444**	**819 825**	1527453	-717619	100%
Баланс	**3724993**	**6 384 264**	**6 329 576**	2659271	-54688	169,92
Пассив						
3. Капитал и резервы						
Уставный капитал	3725000	5 846 212	5 846 212	2121212	0	156,9%
Добавочные капитал	-	787 688	787 688	787 688	0	100%

Продолжение таблицы 2.2

Нераспределенная прибыль (убыток)	(7)	(252 442)	(322 568)	252435	70126	100%
Итого Капитал и резервы	**3724993**	**6 381 458**	**6 311 332**	**2656465**	**-70126**	**169,4**
4. Долгосрочные обязательства						
Отложенные налоговые обязательства	-	-	144	-	144	100%
Итого Долгосрочные обязательства	**-**	**-**	**144**	**-**	**144**	100%
5. Краткосрочные обязательства						
Кредиторская задолженность	-	1 606	11 409	1606	9803	100%
Оценочные обязательства	-	1 200	6 691	1200	5491	100%
Итого Краткосрочные обязательства	**0**	**2 806**	**18 100**	2806	15294	100%
Баланс	**3724993**	**6 384 264**	**6 329 576**			

Как видно из таблицы 2.2, величина активов в 2017 году, по сравнению с 2016 годом, выросла на 71% и составила 6 384 264 тыс.руб., что на 2 659 271 тыс.руб. больше. Основное повышение произошло за счет увеличения статей «Финансовые вложения» и «Денежные средства».

«Финансовые вложения» в 2017 году, по сравнению с 2016 годом, выросли на 29% и составили 4 783 748 тыс.руб. Рост стоимости финансовых вложений связан с вложениями в уставные капиталы дочерних обществ. «Денежные средства» в 2017 году, по сравнению с 2016 годом, выросли на 100% и составили 1 428 294 тыс.руб.

Величина пассивов предприятия в 2017 году, по сравнению с 2016 годом, выросла на 71% и составила 6 384 264 тыс.руб., что на 2 659 271 тыс.руб. больше.

Основное повышение произошло за счет увеличения статей «Уставный капитал» и «Добавочный капитал». Рост связан с проведенной в 2017 году эмиссией акций.

В общей структуре пассива баланса на 31.12.2017 раздел «Капитал и резервы» составляет 99,95%.

Баланс предприятия в 2017 г. увеличился на 2659271 тыс.руб., а в 2018 г. – снизился на 54688 тыс.руб. изменения актива обусловлены, прежде всего,

изменением внеоборотных активов, так как они увеличились в 2018 г. в сравнении с 2016 г. на 48,3%. Рост внеоборотных активов является следствием увеличения основных средств предприятия.

Положительное влияние оказали изменения по статьям «Финансовые вложения», увеличение на 13% до 5 426 432 тыс. руб. за счет предоставления займов компании, «Запасы», увеличение более 100% до 230 919 тыс.руб. за счет отражения в данной статье активов, предназначенных для перепродажи.

Наибольшее снижение произошло по статье «Денежные средства» до 425 883 тыс. руб. на 70%.

В общей структуре активов баланса на 31.12.2018 внеоборотные активы составляют 87%, оборотные активы 13%.

Величина пассивов общества в 2018 году, по сравнению с 2017 годом, уменьшилась на 1% и составила 6 329 576 тыс.руб., что на 54 688 тыс.руб. меньше.

Основное изменение произошло по статье «Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)». Убыток на 31.12.2018 составил 322 568 тыс. руб., что на 28% больше показателя 2017 г.

В структуре раздела баланса «Капитал и резервы»:

- уставный капитал составляет 93%;

- добавочный капитал составляет 12%;

- нераспределенный убыток составляет -5%.

В общей структуре пассива баланса на 31.12.2018 раздел «Капитал и резервы» составляет 99,7%

Таблица 2.3 – Анализ коэффициентов финансовой устойчивости предприятия ПАО «ГТМ» за 2017-2018 гг.

Показатель	2017 г.	2018г.	Изменение	Описание показателя и его нормативное значение
Коэффициент автономии	0,99	0,99	0	Отношение собственного капитала к общей сумме капитала.
Коэффициент финансового левериджа	0,00044	0,0029	+0,00246	Отношение заемного капитала к собственному
Коэффициент соотношения оборотных и внеоборотных активов	0,32	0,15	-0,17	Отношение оборотных активов к внеоборотным
Коэффициент (общей) текущей ликвидности	547,9	45,29	-502,61	Отношение текущих активов к краткосрочным обязательствам
Коэффициент быстрой (промежуточной) ликвидности	547,9	32,54	-515,36	Отношение ликвидных активов к краткосрочным обязательствам
Коэффициент абсолютной ликвидности	509,13	23,57	-485,56	Отношение высоколиквидных активов к краткосрочным обязательствам

Таким образом, предприятие ПАО «ГТМ» довольно устойчиво. Собственный капитал в структуре пассива занимает более 99%. Заемных средств меньше собственных, коэффициент финансового левериджа на 31.12.2018 составил 0,0029%. Оборотные активы существенно ниже внеоборотных, что обусловлено наличием значительных основных средств у компании.

Значения коэффициентов ликвидности свидетельствуют о способности ПАО ГТМ погасить обязательства в срок.

Наиболее срочные обязательства могут быть покрыты за счет наиболее ликвидных активов на 50913% в 2017 г., 2357% в 2018 г;

За счет оборотных активов – на 54790% в 2017 г., 4529% в 2018 г;

За счет реализации наиболее ликвидных активов и дебиторской задолженности – на 54790% в 2017г., 3254% в 2018г.

Таблица 2.4 – Динамика и структура оборотных активов предприятия ПАО ГТМ за 2014 – 2016 гг. тыс.руб

Показатели	2017		2018		Изменение	
	Тыс.руб	Уд.вес, %	Тыс.руб	Уд.вес,%	Тыс.руб	Уд.вес,%
Запасы	20	0,0013	230 919	28,17	+230899	+28,17
Налог на добавленную стоимость	231	0,015	38 395	4,68	+38164	+4,665
Дебиторская задолженность	108 584	7,06	123 950	15,12	+15366	+8,06
Денежные средства и денежные эквиваленты	1 428 294	92,9	425 883	51,95	-1002411	-40,95
Прочие оборотные активы	315	0,02	678	0,08	+363	+0,06
Итого Оборотные активы	**1 537 444**	100%	**819 825**	100%	-717619	-

Как показывает анализ оборотных активов в таблице 2.4, в 2018 г. оборотные активы снизились на 717619 тыс. руб. основной удельный вес занимают денежные средства и денежные эквиваленты - 51,95% в 2018 году.

Дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев в 2018 г. составила 123950 тыс.руб. Доля дебиторской задолженности в общей величине оборотных активов в 2018 г. составила 15,12% . Увеличение дебиторской задолженности является негативным изменением и может быть вызвано проблемами, связанными с оплатой услуг предприятия, либо активным предоставлением потребительского кредита покупателям.

2.3. Оценка показателей себестоимости транспортной организации

Анализ себестоимости перевозок помогает выяснить, как выполняются мероприятия, направленные на снижение себестоимости, по каким статьям затрат получена экономия и по каким перерасход средств, какие факторы и в какой степени повлияли на уровень себестоимости, какие имеются резервы дальнейшего ее снижения.

Для начала проведем оценку парка подвижного состава. Анализ парка подвижного состава целесообразно начинать с характеристики парка по типам транспортных средств (таблица 2.5).

Таблица 2.5- Структура парка подвижного состава ПАО «ГТМ» по типам транспортных средств

Тип подвижного состава	2017		2018	
	Количество, ед.	Структура общей численности, %	Количество, ед.	Структура общей численности, %
Тягачи	1085	47,5	1245	45,7
Полуприцепы, в т.ч:	1200	52,5	1482	54,3
Тентовые полуприцепы	726	31,7	810	29,7
Рефрижераторные	474	20,8	672	24,6
Итого	2285	100%	2727	100%

Таким образом, согласно данным таблицы 2.5, в структуре парка подвижного состава преобладают тентовые полуприцепы (31,7 % в 2017 году и 29,7 % в 2018 году), тягачи представлены в основном марками Volvo и Scania (96%). Все грузовые автомобили оснащены системами GPS и GLONASS, что позволяет своевременно отслеживать их местоположение.

Основными количественными показателями использования грузового автотранспорта являются объем перевозок и грузооборот. Представим ключевые операционные показатели ПАО «ГТМ» в таблице 2.6.

Таблица 2.6 - Выполнение плана перевозки грузов за 2018 год

Показатель	План	факт	% выполнения
Количество тягачей на балансе предприятия	1245	1363	109,5
Общий пробег, тыс.км	240000	237814	99,1
Пробег с грузом, тыс.км	220800	218789	99,1
Среднемесячный пробег на тягач, тыс.км	16	15,9	99,4

Из данных таблицы 2.6 видим, что в отчетном году в распоряжении предприятия находилось фактически 1363 грузовых автомобилей.

План груженого пробега, который был рассчитан на 1245 машин, выполнен на 99.1%.

В 2018 году общий пробег автопарка по данным таблицы составил 237814 тыс. км, что на 2186 тыс. км меньше, чем предусмотрено по плану.

Для анализа затрат на эксплуатацию автотранспорта необходимо провести анализ общей суммы затрат и себестоимости перевозок, в том числе структуры и статей затрат.

Более детальный анализ затрат на эксплуатацию автотранспорта представлен в таблице 2.7

Таблица 2.7 – Калькуляция затрат на эксплуатацию подвижного состава ПАО «ГТМ» за 2017-2018 гг.

Статья затрат	2017 год		2018 год		Отклонение	
	Сумма, тыс.руб	Уд.вес,%	Сумма, тыс.руб	Уд.вес,%	Абсолютное, тыс. руб	Относительное, %
Топливо	1946623	36,82	2729237	42,32	782614	40,20
Заработная плата и премии	1089000	20,60	1432102	22,21	343102	31,51
Расходы на экспедиторские услуги	595614	11,27	714059	11,07	118445	19,89
Амортизация основных средств	476505	9,01	482011	7,47	5506	1,16
Дорожные расходы	370453	7,01	456704	7,08	86251	23,28
Взносы на социальное обеспечение	253228	4,79	317231	4,92	64003	25,27
Ремонт и текущее обслуживание	257949	4,88	240101	3,72	-17848	-6,92
Материалы и комплектующие	153432	2,90	123845	1,92	-29587	-19,28
Страхование	191828	3,63	98815	1,53	-93013	-48,49
Налоги, кроме налога на прибыль	16834	0,32	48233	0,75	31399	186,52
Производственные услуги	10326	0,20	14360	0,22	4034	39,07
Расходы по операционной аренде основных средств	5287	0,10	13670	0,21	8383	158,56
Прочее	16557	0,31	18486	0,29	1929	11,65
Итого	5286242	100,00	6448608	100	1162366	21,99
Пробег, тыс.км	202368	-	237814	-	35446	17,5
Себестоимость 1 км пробега, руб./км	26,12	-	27,12	-	1,0	3,8

Сумма фактических затрат на перевозку грузов (табл. 2.7) увеличилась в 2017 г. по сравнению с 2018 г. на 1162366 тыс. руб. Темп повышения уровня затрат по сравнению с 2017 г. составил 21,99 %.

При повышении общего пробега грузовых автомобилей в 2018 г. на 17,5 % (35446тыс. км) себестоимость 1 км пробега выросла на 1,0 руб. (3,8%). Эти изменения произошли за счет статей:

- затраты на топливо увеличились на 40,2% (782614 тыс. руб.) за счет роста отпускных цен, уменьшения скидки, изменения структуры пробега.

- заработная плата и премии возросли на 31,51 % (343102 тыс. руб.) вследствие увеличения численности персонала.

- расходы на экспедиторские услуги возросли на 19,89% (118445 тыс.руб.).

Непосредственное влияние на изменение уровня затрат на 1 руб. произведенных услуг оказывают четыре важнейших фактора, которые находятся с ним в прямой функциональной связи:

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

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

$$\Delta Z_s = \frac{\sum q_{пл} \times S_ф}{\sum q_{пл} \times P_ф} - \frac{\sum q_{пл} \times S_{пл}}{\sum q_{пл} \times P_{пл}},$$

$$\Delta Z_p = \frac{\sum q_{пл} \times S_ф}{\sum q_{пл} \times P_ф} - \frac{\sum q_{пл} \times S_ф}{\sum q_{пл} \times P_{пл}},$$

Используя данные формулы, осуществим расчеты показателей за два года по фактическим и плановым данным.

Для расчета показателей воспользуемся дополнительными данными, представленными в таблице 2.8.

Таблица 2.8 - Дополнительные данные для расчета показателей

Показатели	2017г.		2018г.	
	План	Факт	План	Факт
1) Ставка за 1 км, пробега	31,3	32,9	32	33,8
2) Общий пробег, тыс.км	203000	202368	240000	237814
3) Себестоимость 1 км пробега, руб./км	26,04	26,12	26,87	27,12

Произведем расчеты за 2017-2018 гг.

2017 год:

1)Уровень затрат на 1 рубль товарной продукции (план) = =∑203000*26,04/203000*31,3= 0,83

Уровень затрат на 1 рубль товарной продукции (факт)= =∑202368*26,12/202368*32,9= 0,79

2)Показатель влияния изменения структуры оказываемых услуг = =(∑202368*26,04/202368*31,3)-(∑ 203000*26,04/203000*31,3)=0,00

3)Показатель влияния изменения себестоимости отдельных услуг = =(∑202368*26,12/202368*31,3)-(∑202368*26,04/202368*31,3)= -0,02

4)Показатель влияния цен на товарную продукцию = =(∑202368*26,12/202368*32,9)-(∑ 202368*26,12/202368*31,3)= -0,04

2018 год:

1)Уровень затрат на 1 рубль товарной продукции.(план) = =∑240000*26,87/240000*32,0 = 0,84

Уровень затрат на 1 рубль товарной продукции.(факт)= =∑237814*27,12/237814*33,8 = 0,8

2)Показатель влияния изменения структуры оказываемых услуг = =(∑237814*26,87/237814*32)-(∑240000*26,87/240000*32)=0

3)Показатель влияния изменения себестоимости отдельных =(∑237814*27,12/237814*32)-(∑ 237814*26,87/237814*32)= -0,02

4)Показатель влияния цен на товарную продукцию = =(∑237814*27,12/237814*33,8)-(∑ 237814*27,12/237814*32)= - 0,04

Таблица 2.9. Анализ фактических и плановых показателей затрат в ПАО «ГТМ»

Показатели	2017г.		2018г.	
	План	Факт	План	Факт
1) Уровень затрат на 1 рубль товарной продукции	0,83	0,79	0,84	0,8
2)Показатель влияния изменения структуры оказываемых услуг	0		0	
3)Показатель влияния изменения себестоимости отдельных услуг	-0,02		-0,02	
4)Показатель влияния цен на товарную продукцию	-0,04		-0,04	

Вывод: анализируя данную таблицу показателей за два года можно сказать, что в 2017 году фактический уровень затрат на 1 рубль товарной продукции получился меньше по сравнению с плановым на 0,04, и в 2018 году фактический уровень затрат на 1 рубль товарной продукции получился меньше по сравнению с плановым на 0,04.

Сравнивая отклонение фактического уровня затрат на 1 рубль товарной продукции от планового показателя за два года (2017 и 2018), видно что изменений не произошло - 0,02.

Сравнивая фактический уровень затрат на 1 рубль товарной продукции в 2018 с фактическим уровнем затрат на 1 рубль товарной продукции в 2017 году, видно что данный показатель в 2018 меньше на 0,01.

Сравнивая плановый уровень затрат на 1 рубль товарной продукции в 2018 с плановым уровнем затрат на 1 рубль товарной продукции в 2017 году, видно что данный показатель в 2018 меньше на 0,01.

Показатель влияния изменения структуры оказываемых услуг в 2017 году и в 2018 году одинаковый и составляет 0,00. Что касается показателя влияния изменения себестоимости отдельных услуг, то данный показатель в ПАО «ГТМ» в 2017 году и в 2018 году тоже одинаковый и равен - 0,02.

2.4 Анализ себестоимости продукции организации

Регулярный анализ структуры затрат организации имеет очень важное значение, в первую очередь для управления издержками с целью их минимизации, выявления основных резервов для их снижения разработки плана мероприятий по их реализации в организации. Данные меры ведут к снижению себестоимости и повышению эффективности организации.

Получение наибольшего результата с наименьшими затратами, экономия материальных, финансовых, трудовых ресурсов зависят от того, как организация решает вопросы снижения себестоимости услуг.

Снижение себестоимости услуг является важным показателем увеличения прибыли. Этого можно достичь за счет экономии и рационального использования труда, энергии, сырья, сокращения различных потерь.

Анализ себестоимости услуг ПАО «ГТМ» по основным элементам представим в таблице 2.10

Элементы затрат	2016		2017		2018		Прирост		
	Тыс.руб	%	Тыс.руб	%	Тыс.руб	%	2017 к 2016	2018 к 2017	2018 к 2016
Топливо	1764173	36,43	1946623	36,82	2729237	42,32	10,34	40,20	54,70
Заработная плата и премии	979014	20,22	1089000	20,60	1432102	22,21	11,23	31,51	46,28
Расходы на экспедиторские услуги	519041	10,72	595614	11,27	714059	11,07	14,75	19,89	37,57
Амортизация основных средств	409810	8,46	476505	9,01	482011	7,47	16,27	1,16	17,62

Продолжение таблицы 2.10

Дорожные расходы	342174	7,07	370453	7,01	456704	7,08	8,26	23,28	33,47
Взносы на социальное обеспечение	234823	4,85	253228	4,79	317231	4,92	7,84	25,27	35,09
Ремонт и текущее обслуживание	219032	4,52	257949	4,88	240101	3,72	17,77	-6,92	9,62
Материалы и комплектующие	168722	3,48	153432	2,90	123845	1,92	-9,06	-19,28	-26,60
Страхование	201840	4,17	191828	3,63	98815	1,53	-4,96	-48,49	-51,04
Налоги, кроме налога на прибыль	23100	0,48	16834	0,32	48233	0,75	-27,13	186,52	108,80
Производственные услуги	18288	0,38	10326	0,20	14360	0,22	-43,54	39,07	-21,48
Расходы по операционной аренде основных средств	5272	0,11	5287	0,10	13670	0,21	0,28	158,56	159,29
Прочее	18914	0,39	16557	0,31	18486	0,29	-12,46	11,65	-2,26
Итого	4842178	100,00	5286242	100,00	6448608	100	9,17	22,0	33,18

Для более наглядного представления структуры себестоимости на рисунке 3 представлены ее составные части в виде гистограммы в анализируемых периодах.

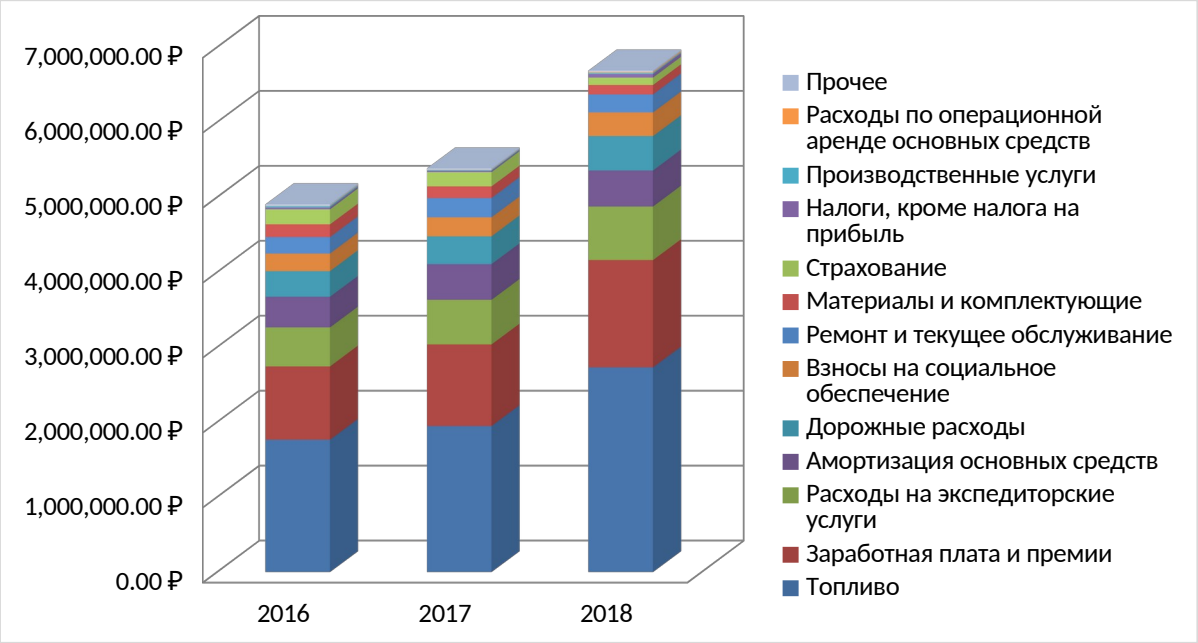

Рисунок 3– Структура себестоимости по элементам затрат

Фактическую структура затрат на оказание услуг в 2018 г. представим на рисунке 4.

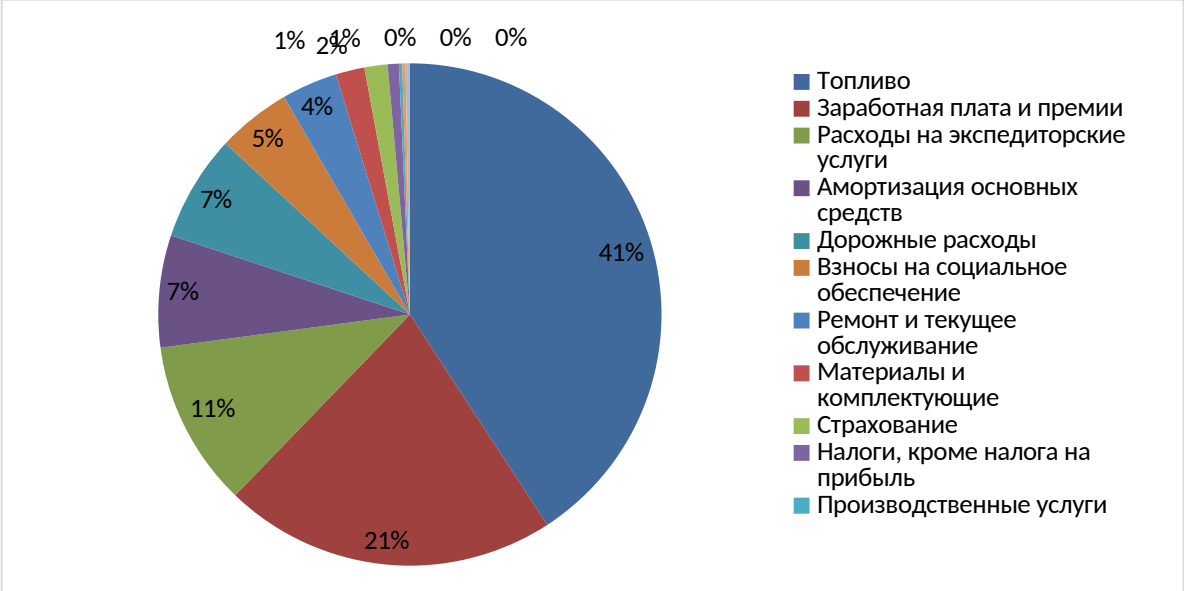

Рисунок 4 - Структура затрат на оказание услуг в удельном весе за 2018 год.

Проанализировав данные таблице 2.10 и рисунки 3-4 можно сделать следующие выводы об основных статьях калькуляции предприятия за анализируемый период, проанализировать каждую из них, выявить наименьшее и наибольшее значение , выявить положительное и

отрицательное отклонение, рассмотреть факторы влияющие на снижение и повышение себестоимости.

В структуре затрат наибольшая доля топлива была в 2018 году – 2729237 тыс. руб., что на 782614 тыс. руб. больше 2017 года.

В 2018 г., как и в 2017 г. и в 2016 г., Затраты на топливо составляют саму большую долю (42,32%). Поэтому, одним из направлений снижения затрат на оказание услуг будет поиск резервов по снижению расходов данного элемента затрат.

Заработная плата и премии составили максимальный размер в 2018 г.- 1432102 тыс.руб., что на 343102 тыс. руб. больше 2017 года.

За 2016-2018 гг. затраты на оплату труда и премии увеличились на 46,28 %. При росте фонда оплаты труда наблюдается также увеличение среднесписочной численности работников (таблица 2.6) , это и является причиной увеличения затрат.

Таблица 2.11 – Динамика среднесписочной численности за 2016-2018 гг. ПАО «ГТМ», чел.

Показатель	2016	2017	2018	Темп роста (снижения), %	
				2018/2016	2018/2017
Среднесписочная численность, чел.	1 970	1 973	2030	103	102,8

Амортизация основных средств увеличилась на 17,62 %, в результате частичной замены основных средств на новые.

Затраты на ремонт и текущее обслуживание составили максимальный размер в 2017 году - 257949 тыс.руб., что на 17848 тыс.руб больше чем в 2018 году, снижение обусловлено обновлением парка подвижного состава и снижения среднего возраста транспортных средств до 2,6 лет.

Таким образом себестоимость услуг за период 2016-2018 гг. увеличилась на 1606430 тыс.руб или 33,18 % и составила 644608 тыс.руб.

Существенное влияние на повышение себестоимости оказали такие статьи калькуляции как: топливо, заработная плата и премии, расходы на экспедиторские услуги, дорожные расходы и амортизация основных средств.

На основе проведенного анализа, можно сделать общий вывод об изменении себестоимости ПАО «ГТМ» за 2016-2018 годы: себестоимость ПАО «ГТМ» имеет тенденцию к росту.

Глава 3. Разработка рекомендаций по снижению себестоимости услуг транспортной организации ПАО «ГТМ»

3.1. Мероприятия, направленные на снижение себестоимости автотранспортной организации ПАО «ГТМ»

При расчете эффективности работы автотранспортной организации необходимо учитывать тот факт, что переменные затраты (горюче-смазочные материалы, техническое оборудование, текущий ремонт автомобилей) растут прямо пропорционально увеличению оборачиваемости транспорта, а постоянные остаются неизменными. В целях снижения себестоимости перевозок в ПАО «ГТМ» целесообразно использовать следующие методы, доказавшие свою эффективность:

- использование оптимальных норм расхода горюче-смазочных материалов для каждого автомобиля, учитывающих категорию транспортного средства, выполняемую работу, условия эксплуатации и еще ряд факторов;

- повышение коэффициента использования транспортного средства, включающего в себя оптимальную загрузку каждого конкретного автомобиля, установление оптимального маршрута и скорости движения;

- снижение затрат на техническое облуживание и ремонт автомобильного парка без потери качества работы;

- совершенствование и автоматизация методов погрузки/выгрузки машин, что значительно позволяет сократить простой автотранспорта;

- повышение производительности труда на всех уровнях;

- повышение квалификации работников предприятия;

- постоянное материальное стимулирование работников.

Любой производственный процесс требует грамотного управления, ведь от этого зависит объем и качество перевозок, а как следствие – финансовое благополучие предприятия. Поэтому важнейшую роль играет

управленческий и бухгалтерский учет, в котором непрерывно и взаимосвязано отражаются все документально подтвержденные хозяйственные операции. Правильная организация учета затрат обеспечивает действенный контроль за эффективным использованием на предприятии материальных, трудовых и финансовых ресурсов, позволяет выявить фактическую себестоимость оказанных услуг.

Постоянный рост объемов перевозок автомобильным транспортом вызывает необходимость более эффективного его использования.

К числу факторов, определяющих интенсивное использование автомобильного транспорта, относятся:

- улучшение использования грузоподъемности транспортных средств; повышение коэффициента сменности работы транспорта;
- сокращение простоев;
- ускорение погрузочно-разгрузочных работ. [1]

Рассмотрев организацию ПАО «ГТМ» по основным экономическим показателям, мы пришли к выводу что в период с 2016 по 2018 год наблюдается увеличение таких экономических показателей по грузовым перевозкам, как заработная плата, амортизация машин и оборудования, можно сделать вывод что в целом предприятие стабильно.

Проведя анализ себестоимости во 2 главе работы, мы выяснили основные статьи расходов по которым идет увеличение себестоимости, такие как топливо, заработная плата, но следует также обратить внимание на статью расходов «ремонт и текущее обслуживание». Так или иначе, инфраструктура ПАО «ГТМ» нуждается в глубокой модернизации, а как следствие, повышение эффективности автотранспорта, так как именно он - основной доход предприятия.

В частности в данном случае предлагается разработать рекомендации по снижению себестоимости услуг, подобрать актуальные пути решения для каждой выявленной проблемы управления затрат организации.

Первая проблема – затраты на топливо составляют саму большую долю – 42% – от себестоимости ПАО «ГТМ», это обуславливается повышением цен на топливо и ведет не только к снижению прибыли, но и к повышению тарифов на услуги организации. Предлагается для оптимизации топливных расходов, рассмотреть следующие меры:

1. Покупать топливо у крупных поставщиков по дисконтной программе:
2. Выбирать заправочные станции на маршруте централизованно с учетом лучших цен на качественное топливо;
3. Обучать водителей и премировать за экономичный стиль вождения.

В транспортной организации ПАО «ГТМ» эксплуатируется 1245 единиц автотехники.

Для заправки используется топливо: бензин Аи-92, дизельное топливо. Расчет затрат на 1 т/км топлива приведен в таблице 2.13.

Таблица 3.1 - Стоимость израсходованного топлива на выполнение транспортных услуг в 2018 г.

Вид топлива	Израсходовано тысяч литров за год	Стоимость топлива за год, тыс. руб.	Средняя цена 1 л топлива, руб	Пройдено за год , тыс.км	Стоимость топлива в расчете на 1 т/км, руб
ДТ	52244,5	2374097,1	45,95	208978	11,36
Аи-92	8375,94	355139,9	42,40	31022	11,44
всего	60620,44	2729237	-	240000	11,37

Автотранспортной организацией ПАО ГТМ за 2018 год израсходовано 60620,44 тонн топлива

Стоимость двух видов израсходованного топлива (дизельное топливо и бензин Аи-92) за 2018 год составила 2729237 тыс.руб. Соответственно стоимость топлива в расчете на 1 т/км, руб. за год составила 11,37 руб., при

этом дизельного топлива – 11,36 руб., бензина Аи-92 – 11,44 руб. Максимальный пробег грузовые автомобили делают на дизельном топливе.

Таблица 3.2 - Динамика затрат на горючее за 2017-2018 гг.

Показатель	ед. изм.	2017 г	2018 г	Изменение +/-	Темп роста, %
Стоимость топлива	тыс. р	1946623	2729237	782614	140,20
Пройдено километров	км.	203000	240000	37000	118,23
Стоимость топлива в расчете на 1 т/км	руб.	9,58	11,37	1,79	118,68
Стоимость ДТ	за 1 л, руб.	38,09	45,95	7,86	120,64
Стоимость Аи-92	за 1 л, руб.	37,11	42,40	5,29	114,25

Общая стоимость использованного в организации топлива увеличилась на 40,2%. Расходы на топливо относятся к переменным затратам.

Цены на топливо в связи с проведением государственной политики по ценообразованию на топливные ресурсы в течение 2017-2018 гг. изменились значительно, так, стоимость 1 л дизтоплива увеличилась на 7,86 руб.,Аи-92 – на 5,29 руб. Каждая единица автотранспортной техники имеет определенный расход топлива на 100 км пробега.

Стоимость топлива в расчете на 1 т/км увеличилась на 1,79 руб., таким образом влияние изменения стоимости топливных ресурсов на себестоимость услуг транспортной организации составила:

240000 км х (11,37-9,58) =429600 тыс.руб., что к общей сумме роста затрат составляет 6,66% (429600/6448608х100).

Рассматривая пути экономии топлива необходимо обращать внимание на устранение пустых пробегов, необходимо контролировать расход топлива

в каждой транспортной единице, отслеживать маршруты движения автотранспортной техники в целях недопущения лишних пробегов.

Также снижение расхода топлива можно добиться по мере обновления парка на тягачи класса Евро 5.

Рассмотрим изменение себестоимости и изменение затрат на топливо при покупке его у крупного поставщика Газпромнефть.

Сеть АЗС Газпром имеет более 12000 АЗС в России и СНГ.

Корпоративная программа Газпромнефть предусматривает снижение стоимости топлива при использовании топливной карты ГАЗПРОМ - Сеть АЗС до 1,5 рубля литра, дает возможность заправляться с овердрафтом, экономия на топливе до 25%.

Таблица 3.3 - Стоимость израсходованного топлива на выполнение транспортных услуг в 2019 г. при покупке топлива на АЗС Газпромнефть

Вид топлива	Израсходовано тысяч литров за год	Стоимость топлива за год, тыс. руб.	Средняя цена 1 л топлива, руб	Пройдено за год, тыс.км	Стоимость топлива в расчете на 1 т/км, руб
ДТ	52244,5	2322268,03	44,45	208978	11,11
Аи-92	8375,94	335037,6	40,9	31022	10,80
всего	60620,44	2657305,63	-	252000	11,07

Таким образом на основании таблиц 3.1 и 3.3 можно сделать вывод, что при покупке топлива у крупного партнера Газпромнефть по корпоративной программе, расходы на топливо снизились на 71931,37 тыс.руб или на 3%, себестоимость услуг организации снизилась на 1,2%, можно сказать что мероприятие по снижению расходов на топливо оказалось эффективным.

Вторая проблема – увеличение расходов на заработную плату и премии. Для того чтобы избавиться от увеличения расходов на оплату труда и отчисления, нужно своевременно проанализировать сложившуюся ситуацию.

Рекомендацией, направленной на снижение затрат, является планирование и контроль за производительностью труда работников и фондом заработной платы.

Возможностями роста объема выполняемых работ в автотранспортной организации и снижения расходов на оплату труда является рост производительности труда.

Резервом роста производительности труда является относительная экономия численности (Эч) работников за счет сокращения потерь рабочего времени по временной нетрудоспособности в связи с улучшением условий труда.

Рост производительности труда для ПАО «ГТМ» является важным резервом роста объема работы и экономии затрат.

На 2019 год необходимо планировать увеличение объема услуг минимум на 5%.

Экономия фонда заработной платы на настоящем этапе может быть достигнуто за счет сокращения работников в количестве 75 человек, т.е. 3,7%. Сократить необходимо отдельные административные штатные единицы, также некоторых работников вспомогательного состава.

Проведя указанные мероприятия, можно ожидать выполнения следующих показателей, представленных в таблице 3.4.

Таблица 3.4 - Прогнозирование ФОТ и производительности труда работников ПАО «ГТМ» на 2019 г.

Показатель	2018 г	2019 г	Темп роста, %
Объем услуг, тыс.руб.	7400000	7770000	105,0
Среднесписочная численность работников, чел.	2030	1955	96,3
Производительность труда, тыс.руб.	3645,32	3974,42	109,03
Фонд заработной платы, тыс.руб.	1432102	1503707	105
Фонд заработной платы на 1 работника, тыс.руб.	705,47	769,16	109,03

Таким образом, в 2019 году в ПАО «ГТМ» может быть достигнута производительность труда в размере 3974,42 тыс.руб., темп роста по сравнению с 2018 годом составит 109,03%. Темп роста производительности труда превысит темп роста объема услуг на 4,03 %, темп роста фонда заработной платы на 4,03%. Несмотря на то, что расходы на заработную плату увеличились, в 2019 году, при снижении численности работников увеличится производительность труда.

Третья проблема – затраты на ремонт и техническое обслуживание подвижного состава. Данная статья затрат в 2017 году имела тенденцию к росту, так или иначе, инфраструктура ПАО «ГТМ» нуждается в модернизации, а как следствие, повышение эффективности транспорта, так как именно он - основной доход предприятия.

Решение данной проблемы заключается в обновлении парка транспортных средств и снижении его среднего возраста, а также повышении загрузки и эффективности использования парка за счет IT решений.

Парк транспортных средств состоит из 1245 единиц грузовых автомобилей, средний возраст тягачей в эксплуатации в 2018 году составил 2,6 года.

Несмотря на низкий средний возраст, парк подвижного состава требует обновления. Для этого следует продать грузовые автомобили с наибольшим физическим износом, которые требуют постоянного ремонта и закупить новые, соответствующие современным стандартам.

Поэтому предлагается продать 75 тягачей Volvo FH12 и 26 тягачей Scania. Находящихся в технически неисправном состоянии, по рыночной стоимости –2420000 руб. и 2200000 руб**.,** соответственно**,** за единицу транспортного средства. Сумму выручки от продажи автомобилей представим в таблице 3.5.

Вследствие списания 101 единицы ПС транспортная организация получит экономию средств по ежегодному техосмотру ТС, по уплачиваемому транспортному налогу и налогу на имущество, по обязательному автострахованию.

Таблица 3.5 - Выручка от продажи автомобилей, руб.

Марка	Количество, ед.	Год выпуска	Рыночная стоимость одного автомобиля, руб.	Сумма, полученная от продажи
Volvo FH12 (тягач)	75	2012	2420000	181500000
Scania (тягач)	26	2010	2200000	58500000
Всего	101	-	-	240000000

Благодаря списанию 101 единицы устаревшей техники, мы добились снижения расходов на ремонт и ТО транспортных средств на 47 млн руб. или 11,5%, расходов на страхование на 93 млн руб. или 48,5% за счет отказа от КАСКО с 2018 г.

В результате транспортная организация получит дополнительный доход на сумму 240000000 рублей в размере всей выручки от продажи сорока

четырех автомобилей, сэкономив при этом 140000000 руб. на ежегодном техосмотре автомобилей, затратах по автострахованию.

Благодаря этому мероприятия, себестоимость услуг организации в 2018 году снизится на 2,2 % , поэтому его можно считать эффективным.

Предложенные мероприятия оказались эффективными, применяя их в организации ПАО «ГТМ», можно снизить себестоимость услуг на 4%

3.2. Экономическая эффективность предложенных мероприятий автотранспортной организации ПАО «ГТМ»

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. [4]

Объем перевозок – это количество груза, подлежащего перевозке за единицу времени.

Основные результаты деятельности ПАО «ГТМ» за 2016-2018 гг. представлены в таблице 3.6.

Таблица 3.6 - Основные результаты деятельности ПАО «ГТМ» за 2016-2018 гг.

Показатель	2018	2019 с оптимизацией подвижного состава	2019 с использованием корпоративной программы Газпромнефть
Общий пробег, тыс.км	240000	255000	255000
Пробег с грузом, тыс.км	220800	235800	235800
Себестоимость 1 км пробега, руб./км	27,12	25,3	26,7

Исходя из изложенных данных можно сделать вывод о том, что оптимизация парка подвижного состава и покупка топлива у крупных партнеров благотворно сказывается на себестоимости автотранспортных услуг.

Теперь рассчитаем доход от выполненных перевозок, руб.

Для этого воспользуемся формулой

$$D=Q*T$$

Q – объем перевозок;

Т- установленный тариф на перевозку.

Отсюда доход от выполненных перевозок за 2018 год:

D=203000*32,9=6678700 тыс. руб.

Далее нам необходимо определить прибыль предприятия от осуществления своей деятельности. Для расчета прибыли воспользуемся формулой 10.

$$П = Д – Р,$$

где П – прибыль предприятия, руб.;

Д – то же, что в формуле (9);

Р – расходы предприятия, руб.

Отсюда находим прибыль:

П = 6678700 –5286242= 1392458 тыс.руб.

Из расчета мы видим, что в 2018 году предприятие имело прибыль Теперь рассчитаем экономический эффект от предложенных нами мероприятий по формулам 9 и 10.

Прибыль за 2018 – 2019 гг. представлена в таблице 3.7.

Таблица 3.7 – Прибыль за 2017 – 2018 гг. тыс.руб

Показатель	2018	2019
Прибыль предприятия	1392458	1737323,37

По данным таблицы можно сделать вывод о том, что экономическая эффективность от предложенных мероприятий составляет 344865,37 тысяч рублей.

Главные резервы снижения себестоимости перевозок находятся и реализуются на каждом рабочем месте.

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.

Исходя из выполненных расчетов, можно сделать вывод о том, что оптимизация парка ПС являются нужными мероприятиями на АТП. Благодаря им себестоимость снизилась, а значит предприятие несет меньшие убытки, улучшает свою работу, укрепляет свое положение на рынке транспортных услуг.

Расход топлива для автомобилей снижается за счет улучшения технического состояния подвижного состава, а также при использовании скидочных программ у крупных АЗС.

Значительная экономия может быть получена в результате снижения затрат на ТО и ТР за счет совершенствования организации технического обслуживания, механизации работ и т.д.

Снижение расходов на эксплуатационные ремонты достигается путем увеличения межремонтных пробегов при своевременном и высококачественном проведении всех видов ТО и замене устаревшего подвижного состава на новый.

Глава 4. Мероприятия по промышленной и экологической безопасности

4.1 Шум и предотвращение его вредного воздействия на производстве

Интенсивное шумовое воздействие на организм человека неблагоприятно влияет на протекание нервных процессов, способствует развитию утомления, изменениям в сердечно-сосудистой системе и появлению шумовой патологии, среди многообразных проявлений которой ведущим клиническим признаком является медленно прогрессирующее снижение слуха по типу кохлеарного неврита.

Шум – беспорядочное сочетание различных по силе и частоте звуков; способен оказывать неблагоприятное воздействие на организм. Источником шума является любой процесс, вызывающий местное изменение давления или механические колебания в твердых, жидких или газообразных средах.

Действие его на организм человека связано главным образом с применением нового, высокопроизводительного оборудования, с механизацией и автоматизацией трудовых процессов: переходом на большие скорости при эксплуатации различных станков и агрегатов. Источниками шума могут быть двигатели, насосы, компрессоры, турбины, пневматические и электрические инструменты, молоты, дробилки, станки, центрифуги, бункеры и прочие установки, имеющие движущиеся детали. Кроме того, за последние годы в связи со значительным развитием городского транспорта возросла интенсивность шума и в быту, поэтому как неблагоприятный фактор он приобрел большое социальное значение.

Шум имеет определенную частоту, или спектр, выражаемый в герцах, и интенсивность – уровень звукового давления, измеряемый в децибелах. Для человека область слышимых звуков определяется в интервале от 16 до 20 000 Гц. Наиболее чувствителен слуховой анализатор к восприятию звуков частотой 1000—3000 Гц (речевая зона).

Измерение, анализ и регистрация спектра шума производятся специальными приборами — шумомерами и вспомогательными приборами (самописцы уровней шума, магнитофон, осциллограф, анализаторы статистического распределения, дозиметры и др.). Поскольку ухо менее чувствительно к низким и более чувствительно к высоким частотам, для получения показаний, соответствующих восприятию человека, в шумомерах используют систему корректированных частотных характеристик — шкалы А, В, С, D и линейную шкалу, которые отличаются по восприятию. В практике применяется в основном шкала А.

Нормируемыми параметрами шума являются уровни звукового давления в октавных полосах со среднегеометрическими частотами 63, 125, 250, 500, 1000, 2000, 4000 и 8000 Гц и эквивалентный (по энергии) уровень звука в децибелах (шкала А). Допустимые уровни шума на рабочих местах не превышают соответственно 110, 94, 87, 81, 78, 75, 73 дБ, а по шкале А — 80 дБ.

Шум — один из наиболее распространенных неблагоприятных физических факторов окружающей среды, приобретающих важное социально-гигиеническое значение, в связи с урбанизацией, а также механизацией и автоматизацией технологических процессов, дальнейшим развитием дизелестроения, реактивной авиации, транспорта. Например, при запуске реактивных двигателей самолетов уровень шума колеблется от 120 до 140 дБ при клепке и рубке листовой стали — от 118 до 130 дБ, работе деревообрабатывающих станков—от 100 до 120 дБ, ткацких станков—до 105 дБ; бытовой шум, связанный с жизнедеятельностью людей, составляет 45—60 дБ.

Для гигиенической оценки шум подразделяют: по характеру спектра — на широкополосный с непрерывным спектром шириной более одной октавы и тональный, в спектре которого имеются дискретные тона; по спектральному составу — на низкочастотный (максимум звуковой энергии приходится на частоты ниже 400 гЦ), средне-частотный (максимум

звуковой энергии на частотах от 400 до 1000 гЦ*)* и высокочастотный (максимум звуковой энергии на частотах выше 1000 гЦ*);* по временным характеристикам — на постоянный (уровень звука изменяется во времени но более чем на 5 Дб — по шкале А) и непостоянный. К непостоянному шуму относятся колеблющийся шум, при котором уровень звука непрерывно изменяется во времени; прерывистый шум (уровень звука остается постоянным в течение интервала длительностью 1 сек. и более); импульсный шум, состоящий из одного или нескольких звуковых сигналов длительностью менее 1 сек.

Шум, создаваемый автомобильным транспортом, является одним из самых распространенных видов шумового воздействия. Акустическая характеристика транспортного потока определяется показателями шумности автомобильности.

Шум, производимый отдельными транспортными экипажами, зависит от многих факторов: мощности и режима работы двигателя, технического состояния экипажа, качества дорожного покрытия, скорости движения. Кроме того, уровень шума, как и экономичность эксплуатации автомобиля, зависит от квалификации водителя. Шум от двигателя резко возрастает в момент его запуска и прогревания (до 10 дБ). Движение автомобиля на первой скорости (до 40 км/ч) вызывает излишний расход топлива, при этом шум двигателя в 2 раза превышает шум, создаваемый им на второй скорости. Значительный шум вызывает резкое торможение автомобиля при движении на большой скорости. Шум заметно снижается, если скорость движения гасится за счет торможения двигателем до момента включения ножного тормоза.

ГОСТ 19358-85 «Внешний и внутренний шум автотранспортных средств. Допустимые уровни и методы измерений» устанавливает шумовые характеристики, методы их измерения и допустимые уровни шума автомобилей всех образцов, принятых на государственные, межведомственные, ведомственные и периодические контрольные

испытания. В качестве основной характеристики внешнего шума принят уровень звука, который не должен превышать для легковых автомобилей и автобусов 85-92 дБ. Для внутреннего шума приведены ориентировочные значения допустимых уровней звукового давления в октавных полосах частот: уровни звука составляют для легковых автомобилей 80 дБ, кабин или рабочих мест водителей грузовых автомобилей, автобусов – 85 дБ, пассажирских помещений автобусов – 75-80 дБ.

Для оценки состояния слуха у лиц, работающих в условиях воздействия шума различают четыре степени потери слуха (табл.4.1).

Таблица 4.1 - Критерии оценки слуховой функции, разработанные В.Е.Остапович и Н.И.Пономаревой для лиц, работающих в условиях шума и вибрации.

Степень потери слуха	Тотальная пороговая аудиометрия		Восприятие шепотной речи, *м*
	потери слуха на звуковые частоты 500, 1000 и 2000 Гц, *дБ* (среднее арифметическое)	потеря слуха на 4000 Гц и пределы возможного колебания, *дБ*	
I. Признаки воздействия шума на орган слуха	**До 10**	50±20	5±1
II. Кохлеарный неврит с легкой степенью снижения слуха	11-12	60±20	4±1
III. Кохлеарный неврит с умеренной степенью снижения слуха	21±30	65±20	2±1
IV. Кохлеарный неврит со значительной степенью снижения слуха	31±45	70±20	1±0,5

4.2 Шумовые показатели работы автомобилей

Автомобиль с минимальными показаниями шума – это одна из целей современных автомобилестроительных компаний. Выбирая авто, покупатель смотрит не только на модельный ряд, но и на удобства в эксплуатации. Если в салоне будет много шума, это приведет к утомлению водителя. Существуют разные шумовые характеристики, которые отличаются между собой в зависимости от типа автомашины.

Шумовое загрязнение – это форма физического загрязнения, которая проявляется при увеличении общего шумового уровня и превышении его допустимых показателей, а при длительном воздействии – повреждение воспринимающих его органов и гибель организмов. Для всех живых организмов и человека звук является одним из воздействий окружающей среды и транспорта в частности. В нормали громкие шумы в природе редки и непродолжительны. Продолжительные звуки и шумы большой мощности поражают слуховой аппарат живых организмов, их нервные центры, могут вызывать болевые ощущения и шок.

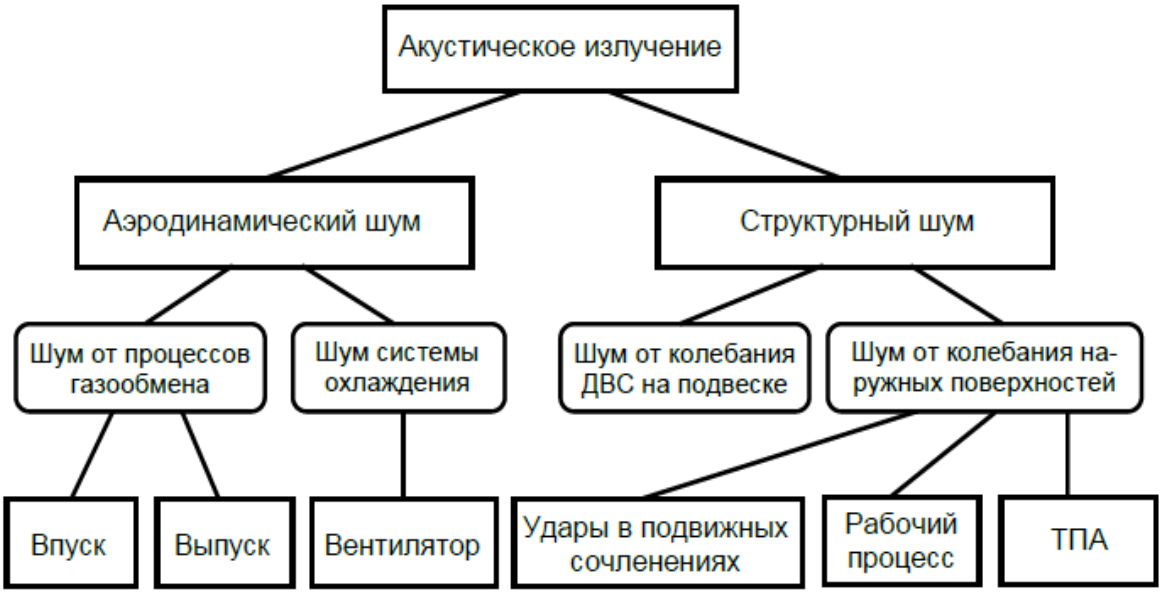

Рисунок 5 – Акустическое излучение от автомобиля

Для оценки уровня шума нужно сверяться с показателями, указанными в ГОСТ. Данные представлены в децибелах, оформлены в виде таблицы 4.2, испытанных образцов транспортных средств. Допустимое отклонение от нормы составляет 2 децибела.

Таблица 4.2 – Оценка уровня шума испытанных образцов ТС

Наименование	Допустимые нормы звука в дБ
Грузовые и легковые ТС	78
Грузовые авто для межгородского и международного движения	80

Такой стандарт действует на все автомобили, которые предназначены для передвижения по общим дорогам страны.

В целях снижения уровня шума, исходящего от автомобилей, производители, в первую очередь, стремятся конструировать механические узлы особым образом:

- уменьшая количество процессов, сопровождающихся ударами;
- понижать величину неуравновешенных сил, скорости обтекания деталей газовыми струями;
- применять различного рода подшипники скольжения и бесшумные материалы;
- устанавливать шумопоглащающие устройства.

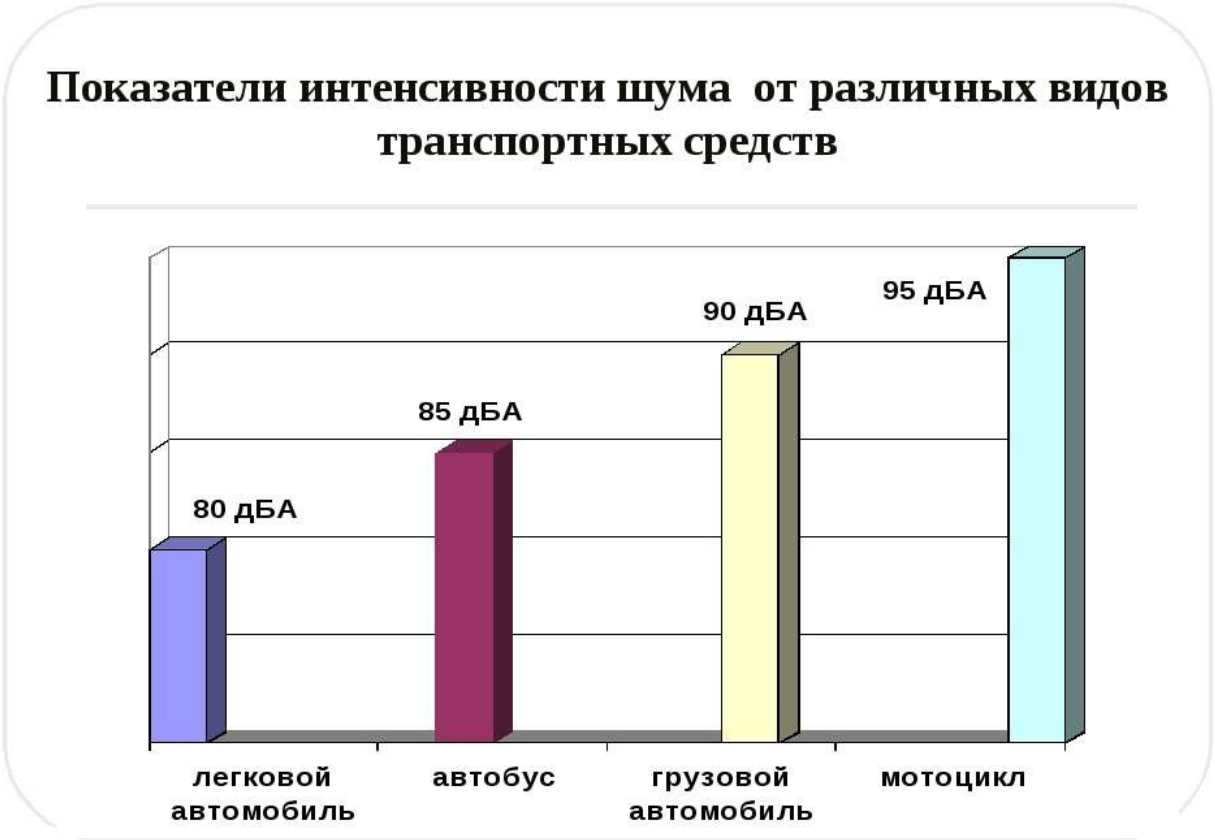

Рисунок 6 – Показатели интенсивности шума от различных видов транспортных средств

Уровень шума отработавших газов может достигать 120-130 дБ. Чтобы уменьшить их мощность на автомобили часто устанавливают реактивные глушители. Самые простые из них представляют собой многокамерные каналы изготовленные из звукопоглащающих материалов. Звук отработавших газов гасится о внутренние стенки таких устройств.

Благодаря перечисленным мероприятиям по передаче части логистической деятельности предприятия на аутсорсинг другой компании предприятие имеет возможность снизить такое звуковое воздействие на собственных сотрудников, а в связи с тем, что производители автомобилей постоянно улучшают показатели звукопоглащения и аутсорсинговые компании имеют в своем распоряжении более новый подвижной состав уровень шума, оказываемый на их сотрудников является гораздо меньшим.

Перед тем как измерять шумовые показатели, необходимо подготовить автомобиль к испытанию. Условия, которые нужно выполнить перед испытанием автомобиля:

1. Испытываемое транспортное средство должно быть исправное, отрегулированное, укомплектовано в соответствии с технической документацией конкретного автомобиля.
2. Шины должны быть без повреждений и не сношены больше чем на 30%.
3. Давление должно соответствовать нормам завода изготовителя.
4. До испытаний допускается автомобиль без дополнительной нагрузки.
5. Испытание проводят на двигателях, прогретых до необходимой температуры.
6. Во время проведения испытаний окна, люки и все вентиляционные отверстия не должны быть открыты.
7. Автомобили комплектованы специализированным оборудованием, которое работает при движении автомобиля, оно должно оставаться включенным.
8. Все регулируемые посадочные места должны находиться в среднем положении.
9. При испытании в салоне должно быть два человека.
10. В салоне не должно быть никаких посторонних предметов.
11. Испытание проводят на чистой, прямой дороге с гладким покрытием и в сухую погоду.
12. После выполнения всех подготовительных мер можно приступать к измерению уровня звука.

Применяются три варианта испытания^

- при максимальном разгоне авто;
- во время передвижению на средней скорости;
- на нейтральной передаче.

4.3 Основные мероприятия по борьбе с шумом

Эффективная защита работающих от неблагоприятного влияния шума требует осуществления комплекса организационных, технических и медицинских мер на этапах проектирования, строительства и эксплуатации производственных предприятий, машин и оборудования. В целях повышения эффективности борьбы с шумом введены обязательный гигиенический контроль объектов, генерирующих шум, регистрация физических факторов, оказывающих вредное воздействие на окружающую среду и отрицательно влияющих на здоровье людей.

Эффективным путем решения проблемы борьбы с шумом является снижение его уровня в самом источнике за счет изменения технологии и конструкции машин. К мерам этого типа относятся замена шумных процессов бесшумными, ударных — безударными, например замена клепки — пайкой, ковки и штамповки обработкой давлением; замена металла в некоторых деталях незвучными материалами, применение виброизоляции, глушителей, демпфирования, звукоизолирующих кожухов и др.

Одним из наиболее простых технических средств борьбы с шумом на путях передачи является именно звукоизолирующий кожух, который может закрывать отдельный шумный узел машины.

Значительный эффект снижения шума от оборудования дает применение акустических экранов, отгораживающих шумный механизм от рабочего места или зоны обслуживания машины.

Применение звукопоглощающих облицовок для отделки потолка и стен шумных помещений приводит к изменению спектра шума в сторону более низких частот, что даже при относительно небольшом снижении уровня существенно улучшает условия труда.

При невозможности снижения шума оборудование, являющееся источником повышенного шума, устанавливают в специальные помещения, а пульт дистанционного управления размещают в малошумном помещении. В некоторых случаях снижение уровня шума достигается применением звукопоглощающих пористых материалов, покрытых перфорированными листами алюминия, пластмасс.

Противошумы – средства индивидуальной защиты органа слуха и предупреждения различных расстройств организма, вызываемых чрезмерным шумом. Их используют в основном тогда, когда технические средства борьбы с шумом не обеспечивают снижения его до безопасных пределов. Противошумы подразделяют на три типа: вкладыши, наушники и шлемы.

Противошумные вкладыши вводят в наружный слуховой проход. Вкладыши бывают многократного и однократного пользования. К вкладышам многократного пользования относятся многочисленные варианты заглушек в виде колпачков различной конструкции и формы из резины, каучука и других пластичных полимерных материалов, в некоторых случаях надетых на железные стержни.

Противошумные наушники представляют собой чаши, по форме близкие к полусфере, из легких металлов или пластмасс, наполненные волокнистыми или пористыми звукопоглотителями, удерживаемые с помощью оголовья. Для удобного и плотного прилегания к околоушной области они снабжаются уплотняющими валиками из синтетических тонких пленок, часто заполненных воздухом или жидкими веществами с большим внутренним трением (глицерин, вазелиновое масло и др.).

Противошумные шлемы – самые громоздкие и дорогостоящие из индивидуальных средств противошумной защиты. Они используются при высоких уровнях шумов, часто применяются в комбинации с наушниками или вкладышами. Расположенный по краю шлема уплотняющий валик обеспечивает плотное прилегание его к голове. Имеются конструкции шлемов с поддутием валика воздухом для надежного облегания головы.

Важное значение в предупреждении развития шумовой патологии имеют предварительные при поступлении на работу и периодические медицинские осмотры. Таким осмотрам подлежат лица, работающие на производствах, где шум превышает предельно допустимый уровень (ПДУ) в любой октавной полосе.

Медицинскими противопоказаниями к допуску на работу, связанную с воздействием интенсивного шума, являются следующие заболевания:

1. Стойкое понижение слуха, хотя бы на одно ухо, любой этиологии
2. Отосклероз и другие хронические заболевания уха с заведомо неблагоприятным прогнозом
3. Нарушение функции вестибулярного аппарата любой этиологии, в том числе болезнь Меньера
4. Наркомании, токсикомании, в том числе хронический алкоголизм
5. Выраженная вегетативная дисфункция
6. Гипертоническая болезнь (все формы)

Сроки периодических медицинских осмотров устанавливаются в зависимости от интенсивности шума. При интенсивности шума от 81 до 99 дБА — 1 раз в 24 мес, 100 дБА и выше — 1 раз в 12 мес. Первый осмотр отоларинголог проводит через б мес после предварительного медицинского осмотра при поступлении на работу, связанную с воздействием интенсивного шума. Медицинские осмотры должны проводиться с участием отоларинголога, невропатолога и терапевта.

4.4 Расчет эффективности трудоохранных мероприятий

На крупном автотранспортном предприятии проводятся мероприятия по снижению шума и вибрации, нормализации микроклимата и чистоты воздуха на рабочих местах с целью улучшения условий работы на данном предприятии.

С этой целью производятся капитальные вложения для снижения вредных факторов. Данные мероприятия приводят к сокращению производственной заболеваемости, повышению производительности труда, снижению числа лиц, пользующихся льготами и компенсациями за вредные условия работы. Также по средствам этого ликвидируются рабочие места с вредными условиями работы, что приводит к снижению численности рабочих, пользующихся дополнительными отпусками.

По данным предприятия в результате проведения мероприятий многие показатели улучшились, что показано в таблице 4.2.

Таблица 4.2

№ п/п	**Показатели**	**Усл. обозн.**	До трудоохранных мероприятий	После проведения трудоохранных мероприятий
1	*Число работников*	*Р*	900	900
2	Число дней нетрудоспособности по общей заболеваемости	Дз	630	360
3	Число лиц, которые пользуются дополнительным отпуском	Ро	52*12	11*12
4	Количество рабочих, чей труд оплачивается по повышенной тарифной ставке	Рс	33*20%	5,5*20%

Прирост производительности труда в результате мероприятий = 1,6% (ΔП)

Средняя заработная плата составляет 1540 руб./день (Зд)

Пособие по больничному листу = 1460 руб.(Зп)

Среднесменная выручка на одного рабочего = 3600 руб./ смена (Вс)

Фонд рабочего времени = 247 дня (ФРВ)

Далее нам необходимо выяснить экономию, произведенную за счет проведенных мероприятий и проанализировать экономическую эффективность трудоохранных мероприятий.

Общая экономия равна:

Эо = Эз + Эд.о. + Эт.с. + Эу.п. + Эз/пл

Эз – экономия на снижении заболеваемости;

Эд.о. – экономия за счет снижения числа лиц, пользующихся дополнительными отпусками;

Эт.с. – экономия за счет снижения числа рабочих, труд которых оплачивается по повышенной тарифной ставке;

Эу.п. – экономия условно-постоянных расходов;

Эз/пл – экономия фонда заработной платы.

Эз = $Дз_1$*β*(Зп*φ + Вс*ɣ)*(1-Кит2/Кит1)

β = 0,25 – коэффициент, учитывающий долю потерь в связи с производственной заболеваемостью.

$$\frac{K_{ИТ2}}{K_{ИТ1}} = \frac{Д_{З2}}{Д_{З1}} = \frac{360}{630} = 0,57$$

φ =1,4 – прочие потери от заболеваемости;

ɣ =0,5 – потери за один день нетрудоспособности;

Эз = 630*0,25*(1460*1,4 + 3600*0,5)*(1-0,57) = 260334,9 руб.

Эд.о. = Зд*(∑Ро1*До1 - ∑Ро2*До2)

Эд.о. = 1540*(52*12-11 *12) = 757680 руб.

$$Эт.с. = Зд*ФРВ*\left(\frac{\sum P_{C1}*Tc - \sum P_{C2}*Tc}{100}\right)$$

$$Эт.с. = 1540*247*\left(\frac{33*20 - 5,5*20}{100}\right) = 2092090 \text{ руб.}$$

Эу.п. = Вс*Р*ΔП/100*dy.п./100

dy.п. = 22% доля условно-постоянных расходов

Эу.п. = 3600*247*900*1,6/100*22/100 = 2816985,6 руб.

Эз/пл = Зд*Р*ΔП/100*Кс

Кс – отчисления на социальное страхование (1,14)

Эз/пл = 1540*900*247*1,6/100*1,14 = 6244318,08 руб.

Таким образом, общая экономия составляет:

Эо=260334,9+757680+2092090+2816985,6+6244318,08=11413728,58руб.

Далее определим показатели, характеризующие экономическую эффективность проведенных трудоохранных мероприятий:

1. Годовой экономический эффект.

Текущие расходы (С) = 3237000 руб.

Капитальные затраты (К) = 5500000 руб.

Нормативный коэффициент эффективности (Ен) = 0,08

Ээ = Эо – (С + Ен*К)

Ээ = 7736728,58 руб.

2. Экономическая эффективность общих расходов

Ээ.о. = $\left(\frac{Эо}{С + Ен * К}\right)$ Ээ.о. = 3,10

3. Срок окупаемости капитальных вложений.

Тк = К/Ээ = 5500000/7736728,58 = 0,7 года

Выводы:

Таким образом, если говорить о вредных факторах, воздействующих на работника автотранспортного предприятия, то следует отметить главным образом влияние шума, вибраций и загрязнения на организм водителя.

Эффективная защита работающих от неблагоприятного влияния вредных факторов требует осуществления комплекса организационных, технических и экономических мероприятий.

Для эффективного снижения, к примеру, уровня шума и вибрации в кабинах автомобилей применяется виброизоляция, тихие глушители, демпфирование, звукоизолирующие кожухи и др.

Значительный эффект снижения шума от оборудования дает применение акустических экранов, которые отделяют кабину от моторного отсека.

При реализации данных мероприятий улучшается самочувствие водителя, повышается его трудоспособность, что ведет к возможному осуществлению большего объема работ и повышению прибыльности предприятия, занимающегося грузовыми перевозками.

При проведении трудоохранных мероприятий предприятие улучшает многие свои показатели: снижается число дней нетрудоспособности, число лиц, которые пользуются дополнительным отпуском, количество рабочих, чей труд оплачивается по повышенной тарифной ставке. В результате этого предприятие проводит экономию денежных средств, которая в данном рассматриваемом случае составляет 11413728,58 руб. Таким образом, годовая экономическая эффективность проведенных трудоохранных мероприятий составляет 7736728,58 руб. Экономическая эффективность общих расходов равна 3,10, а срок окупаемости капиталовложений составляет 0,7 года.

Таким образом, можно сделать вывод, что проведение трудоохранных мероприятий на данном предприятии, занимающемся грузовыми перевозками, является выгодным и экономит денежные средства для дальнейшего их инвестирования в производство.

Заключение

Выявление резервов снижения себестоимости и их мобилизация считаются основными задачами при проведении анализа себестоимости оказываемых услуг.

Снижение затрат обеспечивается, прежде всего, за счет повышения производительности труда. С ростом производительности труда сокращаются затраты труда в расчете на единицу продукции, а, следовательно, уменьшается и удельный вес заработной платы в структуре затрат.

В работе осуществлена классификация расходов по статьям и элементам затрат, а также видам перевозок, что позволило узнать структуру затрат, направления расходования материальных, трудовых и денежных средств.

Анализ себестоимости был осуществлен на примере ПАО «ГТМ».

Сумма расходов транспортной организации в 2017 году составила 5286242 тыс. руб., в 2018 году – 6448608 тыс. руб. В отчетном периоде наблюдалось увеличение расходов на сумму 1162366 тыс. руб. Увеличение суммы расходов можно связать с увеличением объемов выполненных работ и услуг автотранспортной организации.

Максимальный удельный вес в себестоимости занимают затраты на топливо, которые возросли в 2018 году как по сумме (+782614 тыс. руб.), так и по удельному весу с 36,82% до 42,32%.

При этом за рассматриваемый период оплата труда работников организации, возросла в 2018г как по сумме (+343102 тыс. руб.), так и по удельному весу с 20,60% до 22,21%.

На рост затрат повлияли: повышение в 2018 г. цен на топливо, увеличение тарифной ставки работников, увеличение норм на командировочные расходы, что привело к увеличению среднемесячной заработной платы работников и к росту фонда заработной платы.

Низкий удельный вес в статьях расходов приходится на расходы по операционной аренде основных средств, 0,21% в 2018 г. и 0,10% в 2017 г.

В процессе исследования были выявлены резервы и выработаны пути снижения себестоимости услуг транспортной организации – ПАО «ГТМ».

Основными источниками снижения себестоимости услуг ПАО «ГТМ» являются:

- снижение затрат на топливо, при использовании корпоративной программы партнера Газпромнефть АЗС, экономичному стилю вождения и сокращения длины ездки при использовании GPS.

- списание устаревших транспортных средств, требующих ремонта;

- снижение расходов на ТО и ТР;

-уменьшение численности работников и повышение производительности труда;

- увеличение объема оказываемых услуг.

В работе было предложено оптимизировать структуру парка подвижного состава предприятия в 2019 году, что привело к снижению себестоимости перевозок на 2,2%, оптимизация расходов на топливо, за счет покупки топлива на крупных АЗС партнеров, происходит снижение себестоимости на 3%.

Экономическая эффективность от предложенных мероприятий составляет 344865,37 тысяч рублей.

При проведении трудоохранных мероприятий по борьбе с шумом предприятие проводит экономию денежных средств, которая в данном рассматриваемом случае составляет 11413728,58 руб. Годовая экономическая эффективность проведенных трудоохранных мероприятий составляет 7736728,58 руб.

Реализация предложенных мероприятий ПАО «ГТМ» позволит значительно снизить себестоимость оказываемых услуг, тем самым увеличить уровень рентабельности производства и оказания услуг.

Список литературы

1) Анисимов, А. Г. Экономика, организация и планирование автомобильного транспорта / А. Г. Анисимов, В. К. Юфил. – Москва : Транспорт, 2015. – 248 с.

2) Барнгольц С.Б. Экономический анализ хозяйственной деятельности на современном этапе развития. . - Москва: Финансы и статистика, 2015

3) Бачурин, А. А. Анализ производственной деятельности автотранспортных предприятий / А. А. Бачурин. – Москва: Академия, 2015. – 303 с.

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

5) Вельможин А. В. , Гудков В. А. , Миротин Л. Б., Куликов А. В. Грузовые автомобильные перевозки: Учебник для вузов / Г90 . - М.: Горячая линия - Телеком: 2014. - 560 с.

6) Гилева А.П., Лерман Е.Б., Эйхлер Л.В. Экономическое обоснование затрат автотранспортного предприятия. - Учебно-методическое пособие изд. - Омск: 2016. - 80 с.

7) Калинина Т.А Учет затрат и калькулирование себестоимости на автотранспортных предприятиях // 2015.

8) Каменец, Н.В. Экономические категории издержки, затраты, расходы, себестоимость [Текст] Под ред. Н.В.Зубарева // Глобальный научный потенциал, 2016.№12(69) 113-115 с.

9) Ляско В.И., Федоренко А.И. Экономика транспортных компаний: стратегия развития, обоснование стратегических решений. Учебное пособие. – М.: ООО «Техполиграфцентр», 2015 – 247 с.

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

11) Матанцева О.Ю. Основы экономики автомобильного транспорта. - Москва: ЮСТИЦИНФОРМ, 2015. - 256 с.

12) 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

13) Миерманова С.Т., Метелев С.Е., Миерманова А.С Бухгалтерский учет затрат, калькулирование и бюджетирование в отдельных отраслях производственной сферы. - Учебник изд. - Омск: 2012. - 288 с.

14) Молоткова Н.В., Соседов Г.А.. Организация, технология и проектирование коммерческих предприятий: Учеб. пособие. Тамбов: Издательство Тамб. гос. техн. ун-та, 2014. 128 с.

15) Никитина, А.Р. Содержание понятия себестоимости [Текст] Под ред. А.Р.Мухина // Мир современной науки, 2014 №6. 480-481с

16) Савельев В.В., Чиликов А.П. Планирование себестоимости услуг на автосервисных, автотранспортных и авторемонтных предприятиях в дипломных проектах. - Учебное пособие изд. - Самара: Самарский государственный технический университет, 2011. - 148 с.

17) Терловая В.А. Особенности калькулирования себестоимости автомобильных перевозок // Тип: статья в сборнике трудов конференции, 2018. - С. 202-205.

18) В.А. Тырканов, А. И. Горшенин Пути повышения эффективности автотранспортного предприятия // - Москва: консалтинговая компания «А ДАН ДЗО», 2016. - С. 28-33.

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

20) Фролова Т.А. Экономика предприятия // конспект лекций. - Таганрог: ТТИ ЮФУ, 2012.

21) Хегай Ю.А., Девинова В.В., Мухина К.А. Экономика предприятий автомобильного транспорта // учебное пособие. - Красноярск: 2012.

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

23) Керимов В.Э. Бухгалтерский управленческий учет : учебник. 6-е изд., изм. и доп. М.:Дашков и К, 2017. С. 49-72

24) Сущность понятия себестоимости продукции // URL: http://www.kycherova.ru/ upravlenie_sebestoimostu/sushnost/index.html

25) Инструкция по учету доходов и расходов по обычным видам деятельности на автомобильном транспорте: Утв. приказом Минтранса РФ 24 июня 2003 г., № 153; Зарегистр. Минюстом РФ 24 июля 2003 г., № 4916. [Электронный ресурс]. URL: //www.consultant.ru/document/ cons_doc_LAW_24867/

26) Себестоимость автомобильных перевозок и элементы тарифной системы автомобильного транспорта // URL: http://autodelo.narod.ru/content/4_1/4_1_ 2_3. html

Приложение А

Бухгалтерский баланс
на 31 декабря 2018 г.

	Коды
Форма по ОКУД	0710001
Дата (число, месяц, год)	31.12.2018
по ОКПО	18045061
ИНН	9701082537
по ОКВЭД	70.22
по ОКОПФ/ОКФС	12247/23
по ОКЕИ	384

Организация Публичное акционерное общество "ГЛОБАЛТРАК МЕНЕДЖМЕНТ"
Идентификационный номер налогоплательщика
Вид экономической деятельности Торговля прочими автотранспортными средствами
Организационно-правовая форма/форма собственности Публичные акционерные общества/ Совместная частная и иностранная собственность
Единица измерения: тыс. руб.
Местонахождение (адрес) 105082, Москва г., площадь Спартаковская, д. № 16/15, стр. 2

Пояснения	Наименование показателя	Код строки	На 31 декабря 2018 г.	На 31 декабря 2017 г.	На 31 декабря 2016 г.
1	2	3	4	5	6
	АКТИВ				
	I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
	Нематериальные активы	1110	-	-	-
	Результаты исследований и разработок	1120	-	-	-
	Нематериальные поисковые активы	1130	-	-	-
	Материальные поисковые активы	1140	-	-	
	Основные средства	1150	6 925	13	-
	Доходные вложения в материальные ценности	1160	-	-	-
3.4	Финансовые вложения	1170	5 426 432	4 783 748	3 715 000
3.6	Отложенные налоговые активы	1180	75 390	62 374	2
	Прочие внеоборотные активы	1190	1 004	685	-
	Итого по разделу I	1100	5 509 751	4 846 820	3 715 002
	II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
3.3	Запасы	1210	230 919	20	30
	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	1220	38 395	231	1
3.1	Дебиторская задолженность	1230	123 950	108 584	-
	Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	1240	-	-	-
3.2	Денежные средства и денежные эквиваленты	1250	425 883	1 428 294	9 960
	Прочие оборотные активы	1260	678	315	-
	Итого по разделу II	1200	819 825	1 537 444	9 991
	БАЛАНС	1600	6 329 576	6 384 264	3 724 993

Пояснения	Наименование показателя	Код строки	На 31 декабря 2018 г.	На 31 декабря 2017 г.	На 31 декабря 2016 г.
1	2	3	4	5	6
	ПАССИВ				
	III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ				
3.5	Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)	1310	5 846 212	5 846 212	3 725 000
	Собственные акции, выкупленные у акционеров	1320	-	-	-
	Переоценка внеоборотных активов	1340	-	-	-
3.5	Добавочный капитал (без переоценки)	1350	787 688	787 688	-
	Резервный капитал	1360	-	-	-
	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	1370	(322 568)	(252 442)	(7)
	Итого по разделу III	1300	6 311 332	6 381 458	3 724 993
	IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
	Заемные средства	1410	-	-	-
	Отложенные налоговые обязательства	1420	144	-	-
	Оценочные обязательства	1430	-	-	-
	Прочие обязательства	1450	-	-	-
	Итого по разделу IV	1400	144	-	-
	V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
	Заемные средства	1510	-	-	-
3.1	Кредиторская задолженность	1520	11 408	1 606	-
	Доходы будущих периодов	1530	-	-	-
	Оценочные обязательства	1540	6 691	1 200	-
	Прочие обязательства	1550	-	-	-
	Итого по разделу V	1500	18 100	2 806	-
	БАЛАНС	1700	6 329 576	6 384 264	3 724 993

Руководитель _____ Елисеев А.Л.
28 марта 2019 г.



Приложение Б

Отчет о финансовых результатах за 2018 г.

	Коды
Форма по ОКУД	0710002
Дата (число, месяц, год)	31.12.2018
по ОКПО	18045061
ИНН	9701082537
по ОКВЭД	70.22
по ОКОПФ/ОКФС	12247/23
по ОКЕИ	384

Организация **Публичное акционерное общество "ГЛОБАЛТРАК МЕНЕДЖМЕНТ"**
Идентификационный номер налогоплательщика
Вид экономической деятельности **Торговля прочими автотранспортными средствами**
Организационно-правовая форма/форма собственности **Публичные акционерные общества/ Совместная частная и иностранная собственность**
Единица измерения: тыс. руб.

Пояснения	Наименование показателя	Код строки	За 2018 г.	За 2017 г.
1	2	3	4	5
3.7	Выручка	2110	394 929	-
3.8	Себестоимость продаж	2120	(348 445)	-
	Валовая прибыль (убыток)	2100	46 484	-
3.8	Коммерческие расходы	2210	(13 182)	-
3.8	Управленческие расходы	2220	(184 919)	(68 604)
	Прибыль (убыток) от продаж	2200	(151 617)	(68 604)
	Доходы от участия в других организациях	2310	-	-
3.9	Проценты к получению	2320	66 690	18 386
	Проценты к уплате	2330	-	-
3.10	Прочие доходы	2340	15 680	1 685
3.10	Прочие расходы	2350	(13 751)	(266 274)
	Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	(82 998)	(314 807)
	Текущий налог на прибыль	2410	-	-
	в т.ч. Постоянные налоговые обязательства (активы)	2421	3 728	589
	Изменение отложенных налоговых обязательств	2430	(144)	-
3.6	Изменение отложенных налоговых активов	2450	13 016	62 372
	Прочее	2460	-	-
	Чистая прибыль (убыток)	2400	(70 126)	(252 435)

Пояснения	Наименование показателя	Код строки	За 2018 г.	За 2017 г.
1	2	3	4	5
	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2510	-	-
	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2520	-	-
	Совокупный финансовый результат периода	2500	(70 126)	(252 435)
	СПРАВОЧНО			
	Базовая прибыль (убыток) на акцию, руб.	2900	(1)	(6)
	Разводненная прибыль (убыток) на акцию	2910	-	-

Руководитель _____ Елисеев А.Л.

28 марта 2019 г.

ПУБЛИЧНОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «ГЛОБАЛТРАК МЕНЕДЖМЕНТ» ОГРН 1177746418... МОСКВА