**Профессиональное образовательное учреждение**

**«КОЛЛЕДЖ СОВРЕМЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ»**

Работа к защите допущена
Зам. директора по УПР
_____ /Ниятбеков Т.И./
«____»_____2021г.

Специальность: 38.02.03 Операционная деятельность в логистике
Квалификация: Логист

# ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

Тема: Оптимизация затрат при выполнении транспортных процессов на примере ООО «ТК Сибири»

Выпускник: Левашов Алексей Андреевич
Группа №: ОДЛ 41
Руководитель работы Гладких Е.В. / _____ /

«_____» _____ 2021 г.

Рецензент _____ /_____/

«_____» _____ 2021 г.

Оценка _____

Москва, 2021

**Профессиональное образовательное учреждение**

**«КОЛЛЕДЖ СОВРЕМЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ»**

109316, г. Москва, Волгоградский пр-т, д.42, кор.7, тел. (495) 640 64 36, тел./факс (495) 640 64 60

Согласовано
Зам. директора по УПР
_____ /Ниятбеков Т.И./
«____»_____2021 г.

**ЗАДАНИЕ**
**для выпускной квалификационной работы**

Студент Левашов Алексей Андреевич
(фамилия, имя, отчество)
Группа ОДЛ-41
Специальность: 38.02.03 Операционная деятельность в логистике
Квалификация: Логист

Тема задания: Оптимизация затрат при выполнении транспортных процессов на примере ООО «ТК Сибири»

Дата выдачи работы: « 09 » марта 2021 г.
Срок сдачи работы: «___» _____ 2021 г.

***Перечень вопросов, подлежащих разработке (исследованию):***
1. рассмотреть структуру себестоимости транспортных автоперевозок ООО «ТК Сибири»
2. провести анализ производственных и финансовых показателей в работе автопредприятия ООО «ТК Сибири»
3. разработка рекомендаций по оптимизации затрат при выполнении транспортных процессов на предприятии ООО «ТК Сибири»

**В выпускную письменную экзаменационную работу включаются:**

ВВЕДЕНИЕ

ГЛАВА 1. СТРУКТУРА СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

ГЛАВА 2. РАЗВИТИЕ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В КРАСНОЯРСКЕ

2.1 Состояние рынка транспортных услуг в Красноярске

2.2 ООО «ТК Сибири» на рынке транспортных услуг Красноярске

2.3 Состояние автотранспортного парка ООО «ТК Сибири»

ГЛАВА 3. АНАЛИЗ ФИНАНСОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

3.1 Анализ тарифов на автомобильные перевозки

3.2 Анализ финансовых результатов работы автопарка

3.3 Оценка финансового состояния предприятия

3.4 Экономическая оценка мероприятий по снижению себестоимости перевозок в ООО «ТК Сибири»

3.5 Снижение уровня расходов за счет установки газобаллонного оборудования

3.6 Снижение расходов на перевозки при замене парка автотранспорта

ЗАКЛЮЧЕНИЕ
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ
ПРИЛОЖЕНИЯ

Научный руководитель: Гладких Елена Владимировна / _____
(Ф.И.О.) (подпись)

Задание получил: «____» _____2021г. студент _____
(подпись)

# СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ....7
ГЛАВА 1. СТРУКТУРА СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ....9
ГЛАВА 2. РАЗВИТИЕ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В КРАСНОЯРСКЕ....14
2.1 Состояние рынка транспортных услуг в Красноярске....14
2.2 ООО «ТК Сибири» на рынке транспортных услуг Красноярска....16
2.3 Состояние автотранспортного парка ООО «ТК Сибири»....20
ГЛАВА 3. АНАЛИЗ ФИНАНСОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ....26
3.1 Анализ тарифов на автомобильные перевозки....26
3.2 Анализ финансовых результатов работы автопарка....28
3.3 Оценка финансового состояния предприятия....33
3.4 Экономическая оценка мероприятий по снижению себестоимости перевозок в ООО «ТК Сибири»....41
3.5. Снижение уровня расходов за счет установки газобаллонного оборудования....46
3.6. Снижение расходов на перевозки при замене парка автотранспорта....49
ЗАКЛЮЧЕНИЕ....63
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ....67

# ВВЕДЕНИЕ

Основным видом услуг транспорта является перевозки. Продуктом транспорта являлись только перевозки они измерялись такими показателями как объем, грузооборот и т.д. Транспортные предприятия делаться на группы: транспортные, маршрутные, информационные, и другие. К транспортным услугам относятся не только грузоперевозки, но и все операции, связанные с осуществлением и его подготовкой. К ним относятся хранение, маркировка и предоставление информации владельцу груза. В настоящее время существует острая необходимость в дополнении услуг по страхованию, маркетингу и т.д. Автомобильный транспорт - ключевой элемент транспортной системы страны. В наше время автотранспорт, можно сказать, является «главным перевозчиком» страны, выполняет 50% и более объемов грузоперевозок и пассажироперевозок страны.

Груз, доставляемый автотранспортом, также разнообразен. Классификация грузов – это деление грузов на тарифные группы для назначения размера платежей. Это объясняет отсутствие для разных видов транспорта единой классификации грузов.

Для перехода на рынок требуются иные подходы к проблемам, формирование денежного потока, его рационального использования, определения роли транспорта, в частности, автомобильного, как основного участника воспроизводства, который очень влияет на правильность размещения, обмена и эффективного общественного производства.

Учитывая объемы и характер предстоящих грузоперевозок автопредприятия выделяют автотранспорт соответствующего типа в необходимом количестве. Они должны быть технически исправны и чистыми в санитарном отношении. В связи с увеличивающимся ростом объема перевозок автотранспортом появляется необходимость более эффективного его использования. Число факторов, определяющее более частое использование

автотранспорта, относится: увеличение грузоподъемности транспортных средств; увеличение коэффициента смены работы транспорта; уменьшение времени простоя; улучшение использования пробега.

В условиях рынка любое предприятие должно найти и выбрать свой собственный путь развития. Чтобы преуспеть в развитии, оно должно увеличивать состояние своей экономики и найти рациональное соотношение между затратами и результатами производства, искать все новые формы приложения капитала, более эффективные формы оказания услуг до потребителя, проводить активную и правильную рекламную политику.

Основные фонды, в силу из большой стоимости и продолжительности использования, должны иметь высокую производительность, экономичны в использовании, универсальны, надежны в работе.

Являясь очень гибким и хорошо приспособляемым к изменению рыночной конъюнктуры, автотранспорт, очень ресурсоемкая транспортная под отрасль.

Снижение ее себестоимости основываясь на оптимизации затрат, на производство и реализацию продукции является основой экономического роста предприятия – ее способом выживания.

Цель выпускной квалификационной работы найти способ оптимизации затрат транспортных процессов. Поставлены следующие задачи: рассмотреть структуру себестоимости транспортных автоперевозок; провести анализ производственных и финансовых показателей в работе автопредприятия; разработка рекомендаций по снижению транспортных расходов на предприятии.

Объектом анализа является ООО «ТК Сибири», успешно работающее на рынке грузовых автомобильных перевозок по всей России.

# ГЛАВА 1. СТРУКТУРА СЕБЕСТОИМОСТИ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Издержки транспорта — это затраты на перемещение грузов и пассажиров. Есть два вида транспортных издержек: издержки транспортных предприятий и общественные. Издержки транспортных предприятий выражаются фактической величиной затрат на перевозки, т. е. эксплуатационными расходами, или себестоимостью перевозок.

Общественные, или народнохозяйственные, издержки транспорта измеряются совокупными затратами живого и овеществленного труда, т. е. стоимостью транспортных услуг, которая тем самым отражается в тарифах на транспортные услуги.

Себестоимость перевозок - это выраженная в валютной форме величина эксплуатационных расходов транспортного предприятия, приходящееся в среднем на единицу продукции транспорта. Отношение величины эксплуатационных расходов по транспортировкам грузов, приходящихся в среднем на 1 тыс. км. грузооборота определяется как показатель себестоимости перевозок. Себестоимость перевозок определяется, для отдельных видов транспортной работы на автотранспорте, за единицу которой принимаются: по транспортировкам на грузовых автомобилях, работающих по тарифу за перевезенную тонну, - 1 тыс. км, по перевозкам на автомобилях, работающих по часовому тарифу - на 1 час.

Денежное выражение затрат на выполнение единицы транспортной работы представляет собой себестоимость перевозок. Для определения тарифа (цены) транспортной продукции, себестоимость является базой. Расчет себестоимости продукции называется калькулированием. Калькулируется себестоимость грузовых автомобильных перевозок на 10 тыс. км. или 1т, 10авт-ч.

Большое влияние на себестоимость автоперевозок, также оказывает и ряд внешних факторов, не зависящих от работы автотранспортных предприятий. Прежде всего, это, дорожные условия, в которых работает подвижной состав.

При любых дорожных условиях на себестоимость перевозок резко отражается расстояние перевозки грузов. На сколько расстояние выше, на столько выше производительность подвижного состава и ниже доля постоянных расходов, приходящаяся на 1 тыс. км, при прочих равных условиях.

Классификация расходов по статьям и элементам затрат, а также видам перевозок предприятиям позволяет знать структуру затрат, направления расходования трудовых, материальных и денежных средств.

Для калькулирования и учета себестоимости перевозок (услуг, работ), полной и своевременной оценки итогов хозяйственной деятельности предприятия, определения расходов по раздельным звеньям транспортного процесса используется группировка по статьям затрат.

Для выявления фактического расходования в производственном процессе предприятий трудовых, финансовых и материальных ресурсов, определения нуждаемости предприятия этих ресурсов для реализации перевозок автомобильным транспортом, выполнения услуг (работ) по транспортно – экспедиционному обеспечению, необходима группировка по элементам затрат.

Все затраты, составляющие себестоимость перевозок автотранспортом, группируются в соответствии с их экономическим содержанием по следующим элементам затрат:

а) амортизация основных фондов;

б) материальные затраты (за вычетом стоимости возвратных отходов);

в) отчисления на социальные нужды;

г) затраты на оплату труда;

д) прочие затраты.

На автотранспорте при калькулировании и учете себестоимости перевозок (услуг, работ) применяется следующая группировка по статьям затрат:

а) Затраты, напрямую связанные с производством и перевозками других услуг и работ, в том числе:

- заработная плата водителей автомобилей (грузовых, автобусов, легковых такси) и кондукторов автобусов;

- автомобильное топливо;

- отчисления на социальные нужды;

- смазочные и прочие эксплуатационные материалы;

- амортизация подвижного состава;

- техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт автомобилей;

- износ и ремонт автомобильной резины.

б) Общехозяйственные расходы.

Ключевыми статьями затрат при осуществлении автомобильных перевозок являются:

• затраты на смазочные материалы;

• затраты на топливо;

• затраты на техническое обслуживание и ремонт;

• затраты на восстановление износа шин;

• заработная плата водителей;

• амортизация подвижного состава;

• затраты на амортизацию по восстановлению подвижного состава;

• накладные расходы;

• остальные и прочие расходы

В статье «Заработная плата водителей автомобилей и кондукторов автобусов» учитываются:

- заработная плата кондукторов и водителей за работу на линии, исчисленные исходя из сдельных расценок, тарифных ставок в соответствии с принятыми на предприятиями системами оплаты труда, в том числе надбавки и

доплаты за работу в выходные и праздничные (нерабочие) дни; в сверхурочное время; денежные премии, начисленные, включая премии за сокращение износа шин, экономию топлива и других материальных ресурсов.

Затраты, относящиеся к данной статье, учитываются в составе элемента «Затраты на оплату труда».

В статье «Отчисления на социальные нужды» отражаются в обязательном порядке отчисления по установленным законодательством нормам в пенсионный фонд, на государственное социальное страхование, а также на обязательное медицинское страхование от расходов на оплату труда водителей, включаемых в себестоимость перевозок (услуг, работ).

В статье «Автомобильное топливо» учитываются расходы на все виды топлива по отпускным ценам, расходуемого автотранспортными предприятиями для выполнения перевозок (дизельное топливо, сжатый и сжиженный газ, бензин), с введенными скидками и надбавками, включая транспортно-заготовительные расходы. В эту статью также входит стоимость доставки автомобильного топлива до емкости автотранспортного предприятия от нефтебазы, соответствующая фактическому расходу топлива (в случае, когда автомобильное топливо это предприятие получает не в талонах, а в натуре).

Затраты, относимые к данной статье, учитываются в составе элемента «Материальные затраты».

Затраты на топливо, потребляемое для выработки электроэнергии, отопления зданий и помещений и других технологических целей, не связанных с осуществлением перевозок, не учитывается.

В статье «Смазочные и другие эксплуатационные материалы» учитываются затраты на все виды смазок, масел, также обтирочные и другие материалы, используемые при эксплуатации подвижного состава, также на брезент и прочие виды такелажа, расходуемые при транспортировке топливно-смазочных материалов для нужд предприятия.

Затраты на ремонт (капитального и текущего) автомобилей и прицепов, все виды технического обслуживания, включая расходы на техническое

обслуживание и ремонт своими силами и оплату услуг по техническому обслуживанию и ремонту, выполняемых сторонними организациями учитываются в статье «Техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт автомобилей».

При выполнении технического обслуживания и ремонта собственными силами в данную статью включаются:

- заработная плата ремонтных рабочих и водителей, занятых на выполнении ремонта с премиями и технического обслуживания (учитывается в составе элемента «Затраты на оплату труда»);

- расчет на социальное и медицинское страхование, в Пенсионный фонд от затрат на оплату труда водителей и ремонтных рабочих, занятых на выполнении ремонта и технического обслуживания;

- цена материалов и запасных частей, воды, потребляемая на технологические нужды, смазочных материалов, транспортно–заготовительные расходы и наценки снабженческо-сбытовым организациям в части, приходящейся на цену материалов, запасных частей и прочее, потраченных для исполнения ремонта и технического обслуживания в отчетном периоде (учитываются в составе элемента "Материальные затраты").

# ГЛАВА 2. РАЗВИТИЕ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В КРАСНОЯРСКЕ

## 2.1 Состояние рынка транспортных услуг в Красноярске

В настоящее время в Красноярске присутствует огромное количество компаний, готовых выполнить различные транспортные услуги: переезды, грузоперевозку и другие. Рынок таких услуг огромен  и с каждым днем спрос на такой вид транспортных услуг все больше, соответственно количество транспортных компаний увеличивается.

Сейчас на рынке представлено много разных компаний: по уровню обслуживания, количеству предоставляемых услуг, расценкам. Есть много частных компаний по грузоперевозкам, готовые выполнить перевозку груза по низкой цене с ограниченными гарантиями, как для людей со средним доходом, так и транспортные услуги для клиентов высокого дохода.

Большинство таких компаний предлагают своим клиентам большой парк грузовых автомобилей, предлагают услуги опытных грузчиков, выполняя свою работу ответственно и аккуратно.

Для увеличения количества клиентов, дохода и укрепления на рынке транспортных услуг, компании пользуются несколькими путями:

- увеличение рекламного бюджета, то есть за счет множества разных рекламных компаний продвигают свои услуги. В таком случае показательно выражение "реклама - двигатель торговли".

- транспортные компании стремятся увеличить уровень оказания услуг, и снизить тарифы, привлекая тем самым все новых клиентов. Постоянно создаются разные системы скидок и льгот на оказание тех или иных услуг.

- расширение списка оказываемых дополнительных услуг. Множество компаний в последнее время кроме грузовых перевозок, погрузо-разгрузочных работ и переездов оказывают различные дополнительные услуги, такие как:

разборка и сборка мебели;

экспедирование;

логистика;

упаковка и маркировка имущества:

профессиональная ("экспортная") упаковка для длительных грузоперевозок;

складские услуги – корректное и долгое хранение грузов;

аренда и продажа упаковочного материала;

уничтожение документации;

грузоперевозки нестандартных грузов.

Список дополнительных услуг постоянно меняется, так же создаются все новые способы продвижения и рекламы. Таким образом, можно сказать, что рынок транспортных услуг в Красноярске разнообразен, на данный момент конкуренция увеличивается, отсюда следует, что развитие рынка будет продолжаться, тем более спрос на такие виды услуг постоянно растет.

## 2.2 ООО «ТК Сибири» на рынке транспортных услуг Красноярска

Общество с ограниченной ответственностью «ТК Сибири» - транспортная компания, которая осуществляет транспортные перевозки грузов и экспедирование по Красноярску, Красноярскому краю автомобильным видом транспорта. Компания была создана в 2000 году. Грузовые автомобили с водителями и грузчиками большого опыта осуществляют погрузо-разгрузочные работы, грузоперевозки, для жителей Красноярска, Красноярского края.

Преимущества работы с компанией:

• Качество. Ответственность за оперативные и надежные перевозки грузов в ранее оговоренные сроки;

• Надёжность. Компания всегда готова предложить качественный сервис услуг при максимально выгодной цене перевозки;

• Доступность. Всегда можно позвонить менеджеру и задать любой интересующий вас вопрос;

• Точность. Если ставка объявлена на текущий период, то она не изменяется.

• Ответственность. Всегда ответственны за действия своих контрагентов;

• Оперативность. Быстро и оперативно отвечает на запросы.

• Разновидность оплаты.

• Знание рынка. Просчитывается оптимальная ставка перевозки, учитывая получение максимальной прибыли для клиента;

Мы можем выделить четыре основных показателя качественной услуги по доставке грузов:

• Сохранность груза в процессе перевозки.

• Соблюдение заявленных сроков.

• Соблюдение оговоренных условий перевозки.

• Своевременное предоставление информации о доставке.

За время существования ООО «ТК Сибири» сложилась приемлемая организационная структура, которая позволяет эффективно решать разнообразные и многочисленные задачи по квартирным, дачным и офисным

переездам, перевозкам мебели, продуктов, промышленных и любых других видов грузов автомобильным транспортом (рис.1).

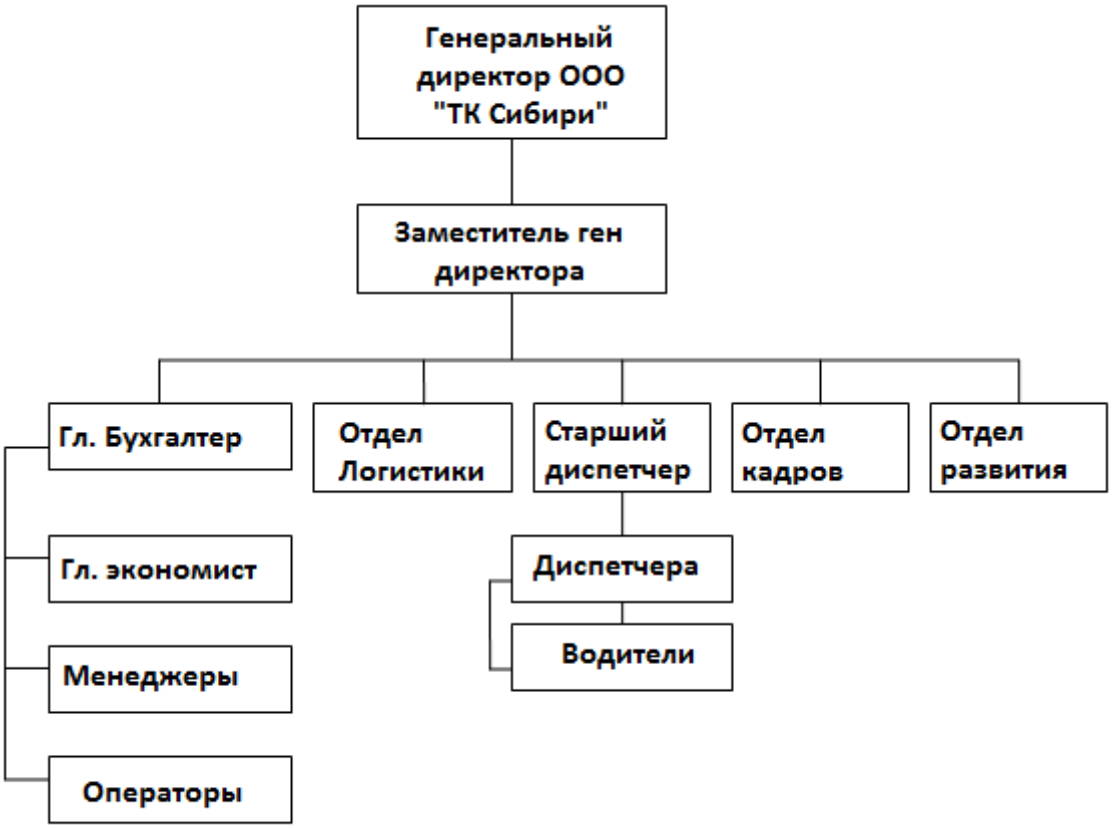


Рис. 1. Организационная структура ООО «ТК Сибири»

В штат компании входят экспедиторы, водители, грузчики, менеджеры по работе с физическими лицами, менеджеры по работе с юридическими лицами. Отдел логистики занимается планированием, организацией и реализацией соответствующих, перевозимым грузам, машин и распределением их по маршруту. Также есть сотрудники, которые выясняют все пожелания клиентов и проверяют качество выполняемых работ на всех её этапах. Такая организация работ позволяет осуществлять полный комплекс транспортно-экспедиторских услуг на самом высшем уровне (таблица 1).

Таблица 1

Схема как взаимодействует компания

| Наименование и краткая суть связи | Ожидаемые результаты | |
|---|---|---|
| 1 | Назначение задачи зам. директора главному бухгалтеру | Вычисление стоимости работы |
| 2 | Назначение задачи главного бухгалтера операторам | Оператор выполняет контроль над отправкой груза |
| 3 | Оператор назначает задачу отделу логистики | Отдел логистики выдает и просчитывает оптимальный маршрут движения груза |

Трудовые отношения на предприятии, режим труда и отдыха, вопросы найма и увольнения, оплата труда, компенсации и гарантии регулируются трудовыми договорами (контрактами). Условия трудовых контрактов не могут ухудшать положения сотрудников предприятия по сравнению с условиями, предусмотренными действующим на территории РФ. Социальное страхование сотрудников предприятия, социальное обеспечение регулируются действующими нормами на территории РФ. Предприятие делает отчисления по государственному социальному страхованию, на пенсионное обеспечение по ставкам, установленным для предприятий и организаций РФ. Основная форма осуществления полномочий трудового коллектива является общее собрание. С водителями заключаются двухсторонние соглашения, в которых оговаривается ответственность, которая ложится на водителей, уезжающих в рейс.

Особенность компании ООО «ТК Сибири» состоит в сбалансированном соотношении качества перевозок и рассчитанной оплаты транспортных услуг. В ходе транспортного процесса персонал выполняет постоянный контроль за движением грузов.

Услуги в сфере автоперевозок:

-оформление товарно-транспортных документов

-оперативная подача автотранспорта под загрузку

-мониторинг движения автотранспорта

-своевременная доставка груза в согласованные сроки.




Рис. 2. Технологическая схема заявки:

Согласование заявки на перевозку

1. Заказчик высылает заявку (по форме) или заполняет по телефону

2. Рассмотрение заявки

3. Согласование заявки

4. Выставление счета на оплату услуг в адрес заказчика

Выполнение заявки

5. Подача транспорта под погрузку

6.Транспортировка груза по указанному адресу

7. Разгрузка груза

8.Прием груза заказчиком

9. Оплата заказа

Транспортная компания выполняет не только доставку грузов по любому адресу в Красноярске или Новосибирске, но и такелажные и погрузо-разгрузочные работы (таблица 2).

Таблица 2

Анализ производственных показателей

| Вид работ | 2019 г | 2020 г | Отклонение | |
|---|---|---|---|---|
| | | | (+/-) | (+/-), % |
| Пробег тыс.км | 1139,9 | 962,6 | -177,3 | -15,55 |
| - перевозки по городу тыс.км | 671,6 | 561,4 | -110,2 | -16,4 |
| - перевозки по Красноярскому краю, тыс. км | 468,3 | 401,2 | -67,1 | -14,32 |
| Всего число заявок на перевозку, ед. | 1960 | 1680 | -280 | -14,28 |
| - по городу | 1250 | 1048 | -202 | -16,16 |
| - по Красноярскому краю | 710 | 632 | -78 | -10,98 |

Таким образом, можно сделать следующие выводы:

- в целом пробег в 2020 году снизился на 15,5%. Основное падение (16,4%) наблюдается в части перевозок по городу. Пробег при перевозках по Красноярскому краю снизился (на 14,32%) - это подтверждается снижением числа заявок на перевозку (на 14,28%), в том числе по городу на 16,16% и по Красноярскому краю – на 10,98%

- основная доля работ приходится на перевозки по городу (около 75%).

### 2.3 Состояние автотранспортного парка ООО «ТК Сибири»

Все автомобили Транспортного парка ООО «ТК Сибири» специально оборудованы, чтобы доставка грузов любых габаритов выполнялась безопасно.

Собственный парк автомобилей, которым располагает транспортная компания, способен угодить самым различным запросам клиентов. Фургон для мебели, грузопассажирская (5 пассажирских мест), тентованная, длиннобазная (4 м), длиннобазная, и т.д. Автомобили могут перевозить различные продукты питания и имеют санитарные паспорта.

Информация о состоянии транспортного парка представлена в таблице 3.

Для грузоперевозок на «Газелях», автопарке имеются удобные для маневрирования и надежные, проверенные опытом газели различных модификаций:

- «Газель» фургон

размер кузова: ширина 2 м, длина 3 м, высота 1,8 м

Предназначен для перевозки промышленных товаров общего назначения:

техники, мебели и другой продукции, не требующей особого температурного режима. Санитарные паспорта, оформленные на машины, дают возможность организовывать перевозки продуктов питания. Компактные габариты этого автофургона позволяют совершать сложные маневры в непростых дорожных условиях, и что важно – очень быстро преодолевать пробки на дорогах, тем самым выполняя грузоперевозку без временных задержек.

Таблица 3

Транспортный парк ООО «ТК Сибири»

| Марка а/м. | Модификация, Грузоподъемность (тонн) | Год выпуска | Пробег за 2019 год. | Пробег за 2020 год. | Общий пробег сначала эксплуатации. |
|---|---|---|---|---|---|
| ГАЗ 3302 | «Газель» Фургон, 1,5 т | 2017 | 38300,1 | 25155,4 | 63455,5 |
| ГАЗ 3302-218 | «Газель» Тентованная, 1.5 т | 2018 | 31219,3 | 28160 | 59379,3 |
| ГАЗ 2705 | «Газель» Цельнометаллическая, 1.5 т | 2018 | 16334,6 | 14249,9 | 30584,5 |
| ГАЗ 3303 - 330273 | «Газель» Фермер фургон, 1.5 т | 2017 | 18688,3 | 16265,7 | 34954 |
| ГАЗ 330202 | «Газель» Длиннобазная, 1,5 т | 2018 | 26135,6 | 22799,8 | 48935,4 |

- «Газель» Тентованная

размер кузова: ширина 2 м, длина 3 м, высота 1,6 м

Предназначен для перевозки груза, которые требуют защиту от осадков и неблагоприятных дорожных условий, используют тентованную «Газель».

Такой автомобиль может выполнить перевозку мебели, бытовой техники, пианино, личных вещей и др. весом до 1.5 тонны. Тентованная «Газель» удобна для грузоперевозки по Красноярску и красноярскому краю за счет малого радиуса поворота, что дает высокую маневренность в плотном городском потоке. Также за счет небольшой высоты платформы (всего 1 метр) удобно делать погрузку, что снижает риск повредить груз при процессе погрузки. Тентованная «Газель» имеет два пассажирских места, что позволяет сопровождать груз, если в этом есть необходимость.

- «Газель» Цельнометаллическая

размер кузова: ширина 1.8 м, длина 3 м

Автомобиль – фургон, с двухдверным металлическим кузовом для перевозки багажа со сдвижной боковой и задними распашными на 180 градусов дверьми. Объем грузового отсека 9 куб. метров. Является классическим цельнометаллическим фургоном, который используется многими компаниями для перевозки оборудования, товаров и прочих грузов.

- «Газель» Фермер фургон

размер кузова: ширина 2 м, длина 3 м, высота 1,8 м

Промтоварный фургон фермер используется для перевозки грузов общего назначения, не требующих особых температурных условий. Фургон имеет

сварной цельнометаллический каркас. Основание фургона изготовлено из двух продольных швеллеров с четырьмя поперечными балками. Использование сплошного продольного швеллера придает дополнительную жесткость основанию, а значит и всему фургону. Пол выполнен из доски. Каркас стен, потолка и дверей изготовлен из квадратной трубы. Наружная обшивка крепится к каркасу при помощи вытяжных заклепок. Дверные проемы закрыты резиновыми уплотнителями из полеуретанового каучука высокого качества. Такой уплотнитель выдерживает перепады температур и сохраняет эластичность. На задние запоры, петли и уголки порошковым методом нанесено полимерное покрытие, защищающее от сколов и царапин. Преимущество грузоперевозок на "Газели" фермер фургон: пять пассажирских мест дает возможность перевезти вместе с грузом и их хозяев.

- «Газель» Длиннобазная

размер кузова: ширина 2 м, длина 4.1 м, высота 1,6 м

Предназначен для перевозки крупногабаритных грузов. При удлинении колесная база увеличивается на 600 мм по сравнению с базовым автомобилем, задний свес на 400мм, тем самым длина борта увеличивается на 1 м. При таких больших габаритах, автомобиль остается в категории легких грузовиков, водителю достаточно иметь категорию «В».

Коэффициент технической готовности парка (КТГ) является основным показателем, показывает насколько готов подвижной состав к транспортной работе, и может рассчитываться как за один день работы автотранспортного

предприятия, так и за какой-либо другой период (неделю, месяц, квартал, год). Его определяют простым делением количества исправных автомобилей на списочное количество автомобилей. Коэффициент технической готовности зависит от организации и качества выполнения технического обслуживания и ремонта автомобилей. Исправность автомобиля, а значит, и повышение коэффициента технической готовности зависят в основном от водителя. Своевременное обнаружение и устранение неисправностей, содержание автомобиля в исправном состоянии, опытное вождение его и соблюдение правил технической эксплуатации являются факторами, при помощи которых водитель может влиять на повышение коэффициента технической готовности.

Коэффициент выпуска на линию (КВЛ) показывает степень использования подвижного состава. Он определяется отношением количества дней, фактически отработанных на данном автомобиле, к количеству дней работы автотранспортного предприятия.

Расчет коэффициентов, характеризующих техническую готовность транспортного парка, представлен в таблице 4.

Показатели оценки работы автотранспортных предприятий характеризуют нерациональность использования подвижного состава.

Таблица 4

Показатели технической готовности транспортного парка предприятия

| Показатели | Ед. Изм. | 2018 год | 2019 год | 2020 год |
|---|---|---|---|---|
| Ходовой парк | Ед. | 32 | 30 | 32 |
| Средняя грузоподъемность | т | 1,6 | 1,6 | 1,7 |
| Общая грузоподъемность | т | 51,2 | 48 | 54,4 |
| Коэффициент использования парка | % | 0,71 | 0,71 | 0,70 |
| Коэффициент технической готовности | % | 0,88 | 0,84 | 0,89 |
| Коэффициент использования пробега | % | 0,86 | 0,85 | 0,85 |
| Среднесуточный пробег | км | 340 | 332 | 320 |
| Общий пробег | тыс. км | 1139,9 | 962,6 | 883,3 |
| Пробег с грузом | тыс. км | 942,3 | 756,3 | 863,5 |

# ГЛАВА 3. АНАЛИЗ ФИНАНСОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

## 3.1 Анализ тарифов на автомобильные перевозки

Компания формирует цены за услуги по двум направлениям: при грузоперевозке в черте города и по Красноярскому краю.

1. Тарифы на грузоперевозки в черте города (таблица 5 и 6).

Заказ минимум длится 4 часа (1 час подачи + 3 часа работы)

Тарифы действительны с 1 января 2021 года.

Таблица 5

Цены на услуги при перевозке груза по Красноярску

| Тип кузова а/м Газель | Стоимость минимального заказа, руб. | Тариф руб./ час | Стоимость заказа с экспедированием | Грузоподъёмность |
|---|---|---|---|---|
| Газель (тент, фургон, цельноме-таллическая) без грузчиков | 450 руб. подача + 450 руб. час 1800 | 450 | 450 | 1.5 тонны |
| Газель (тент, фургон, Цельнометалличе ская) с грузчиком + водитель | 2600 руб. (за 4 часа) каждый последующий час 700 руб. | 700 | 750 | 1.5 тонны |
| Газель (фермер, длиннобазная) без грузчиков | 500 руб. подача + 500 руб. час 2000 | 500 | 550 | 2 тонны |
| Газель (фермер, длиннобазная) с грузчиком + водитель | 2800руб. (за 4 часа) каждый последующий час 750 руб. | 750 | 800 | 2 тонны |

Таблица 6

Цены на услуги при перевозке груза по Красноярску (с наличием санитарного паспорта автомобиля)

| Тип кузова а/м Газель | Стоимость часа с санитарным паспортом, (руб.) | Стоимость минимального заказа с санитарным паспортом, (руб.) | Стоимость часа с санитарным паспортом и экспедированием, (руб.) | Стоимость минимального заказа с санитарным паспортом и экспедированием, (руб.) |
|---|---|---|---|---|
| Газель (тент, фургон, цельноме-таллическая) без грузчиков | 500 | 2000 | 550 | 2200 |
| Газель (тент, фургон, цельноме-таллическая) с грузчиком + водитель | 750 | 3000 | 800 | 3200 |
| Газель (фермер, длиннобазная) без грузчиков | 550 | 2200 | 620 | 2500 |
| Газель (фермер, длиннобазная) с грузчиком + водитель | 800 | 3200 | 850 | 3400 |

2. Тарифы на грузоперевозки в пригороде (таблица 7).

Таблица 7

Цены на услуги при перевозке груза в пригороде

| Тип кузова а/м Газель | Стоимость минимального заказа, руб. | Тариф руб./ час | Тариф пригорода руб/км | Грузоподъёмность |
|---|---|---|---|---|
| Газель (тент, фургон, цельноме-талическая) без грузчиков | 450 руб. подача + 450 руб. час 1800 | 450 | 15 | 1.5 тонны |
| Газель (тент, фургон, цельноме-талическая) с грузчиком + водитель | 2600 руб. (за 4 часа) каждый последующий час 700 руб. | 700 | 15 | 1.5 тонны |
| Газель (фермер, длиннобазная) без грузчиков | 500 руб. подача + 500 руб. час 2000 | 500 | 15 | 2 тонны |
| Газель (фермер, длиннобазная) с грузчиком + водитель | 2800 руб. (за 4 часа) каждый последующий час 750 руб. | 750 | 15 | 2 тонны |

Также у компании есть услуги экспедирования (80 руб./час дополнительно к основному тарифу) при наличии санитарного паспорта (тариф 50 руб./час дополнительно к основному тарифу). Цена на погрузо-разгрузочные работы - 450 руб./час при минимальном заказе времени работы 3 часа.

### 3.2 Анализ финансовых результатов работы автопарка

Балансовая прибыль транспортной компании включает в себя прибыль от выполнения перевозок, прибыль от реализации прочей продукции и услуг, а также сальдо внереализационных доходов и расходов. Основная часть балансовой прибыли, это прибыль от перевозок.

Размер прибыли чаще всего зависит от учетной политики, которую применяет компания. Закон «О бухгалтерском учете» и другие нормативные

документы дают право субъектам хозяйствования самостоятельно выбирать некоторые методы учета, способные существенно повлиять на формирование финансовых результатов.

Основная часть прибыли предприятия образуется от реализации продукции и услуг. Для транспортной компании – это прибыль от перевозок. В ходе анализа изучим динамику, выполнение плана прибыли от перевозок и определим факторы изменения её суммы.

По предприятию в целом, прибыль от перевозок зависит от трех факторов первого уровня соподчиненности: средней доходной ставки, которая вычисляется делением суммы дохода от перевозок на объем транспортной работы, себестоимости транспортной работы и объемом транспортной работы.

Динамика экономических показателей деятельности предприятия представлена в таблице 8.

Таблица 8

Экономические показатели работы предприятия за 2019-2020год.

| Показатель | 2019 г. | 2020 г. | Отклонение(+/-) | Отклонение(+/-), % |
|---|---|---|---|---|
| Объем транспортной работы, час. | 5820 | 11843,7 | 6023,7 | 103,5 |
| Затраты, руб. | 1616009 | 2543602 | 927593 | 36,46 |
| Себестоимость 1 час, руб. | 277,66 | 214,76 | -62,9 | -29,29 |
| Выручка, руб. | 2163403 | 3570553 | 1407150 | 39,4 |
| Средняя доходная ставка 1 час, руб. | 371,7 | 301,47 | -70,23 | -23,29 |
| Прибыль, руб. | 547394 | 1026951 | 479557 | 87,6 |

Влияние на сумму прибыли, объем транспортной работы может оказывать как положительное, так и отрицательное. К пропорциональному увеличению прибыли приводит увеличение объема рентабельных видов перевозок. Когда какой-либо из видов перевозок становится убыточным, то при увеличении объема перевозок происходит снижение суммы прибыли.

За последний год объем работы увеличился в 2 раза.

Себестоимость транспортных услуг находится в обратно пропорциональной зависимости: при уменьшении себестоимости сумма прибыли растет, и наоборот. Когда рост доходов выше роста себестоимости, это приводит к росту прибыли.

Финансовые показатели работы предприятия увеличиваются. Выручка возросла на 39,4%, а затраты – на 36,5%. Соответственно, выручка превышает темп роста затрат на 2,94%. Прибыль от предоставления услуг увеличилась за последний год на 87,6%.

Изменение величины прибыли и уровня средней доходной ставки находятся в прямо пропорциональной зависимости при увеличении объема работы: при ее росте сумма прибыли увеличивается, и наоборот.

Сделаем следующие выводы: как средняя себестоимость, так и доходная часовая ставка за 2020 год уменьшилась (на 29,29% и 23,29%). Это было связано с резким увеличением объема транспортной работы.

Факторный анализ прибыли от перевозок включает в себя анализ изменения прибыли в зависимости от изменения трех выше названных факторов. Влияние факторов рассчитывают с помощью метода абсолютных разниц. Изменение суммы прибыли от перевозок за счет каждого фактора следующее:

1. объема транспортной работы

$$\Delta П_{РП} = (ГО_{ф} - ГО_{ПЛ}) * (ДС_{ПЛ} - С_{ПЛ}),(1)$$

2. себестоимости перевозок

$$\Delta П_{РП} = -(С_{ф} - С_{ПЛ}) * ГО_{ф}, (2)$$

3. средней доходной ставки

$$\Delta П_{РП} = (ДС_{ф} - ДС_{ПЛ}) * ГО_{ф},(3)$$

где ГО – грузооборот, С – себестоимость, ДС – средняя доходная ставка.

По результатам факторного анализа можно оценить качество прибыли. Качество прибыли от основной деятельности признается высоким, если ее

увеличение обусловлено ростом объема продаж и снижения затрат на рубль продукции.

Проведем факторный анализ прибыли от перевозок.

За счет изменения объема транспортной работы:

ΔП(рп) = (11843,7 – 5820) * (371,7 – 277,66) = 566468,75 руб

За счет изменения себестоимости перевозок:

ΔП(рп) = - (214,76 – 277,66) * 11843,7 = 744968,7 руб

За счет изменения средней доходной ставки:

ΔП(рп) = (301,47 – 371,7) * 11843,7 = - 831783,05 руб

Сведем все результаты в таблицу 9.

Таблица 9

Факторный анализ прибыли от перевозок

| Наименование фактора | Значение показателя |
|---|---|
| Общее изменение прибыли от продажи перевозок, руб. | 479654,4 |
| Изменение прибыли за счет изменения объема транспортной работы, руб | 566468,75 |
| Изменение прибыли за счет изменения себестоимости перевозок, руб. | 744968,7 |
| Изменение прибыли за счет изменения средней доходной ставки, руб. | - 831783,05 |

На сумму прибыли, структура перевозок может оказывать влияние как положительно, так и отрицательно. При росте доли более рентабельных видов перевозок, сумма прибыли растет и, наоборот, при увеличении низкорентабельных или убыточных видов перевозок общая сумма прибыли снижается.

Сделаем анализ выполнения плана и динамику прибыли от отдельных видов перевозок, величина которой будет зависеть от трех факторов первого порядка: грузооборота ($ГО_i$), себестоимости ($С_i$), средней доходной ставки

($ДС_i$). Факторная модель прибыли от реализации отдельных видов продукции имеет вид:

$$П_i = ГО_i * (ДС_i - С_i) \quad (4)$$

Показатели рентабельности предприятия характеризуют эффективность работы предприятия в целом, доходность различных направлений деятельности (производственной, коммерческой, инвестиционной), окупаемость затрат и т.д. Они наиболее полно, чем прибыль, отражают окончательные результаты хозяйствования, потому что их величина показывает эффект с наличными или использованными ресурсами. Их используют для оценки деятельности предприятия и как инструмент в инвестиционной политике и ценообразовании.

Объединим показатели рентабельности в несколько групп:

1) показатели, характеризующие окупаемость издержек производства и инвестиционных проектов;

2) показатели, характеризующие прибыльность продаж;

3) показатели, характеризующие доходность капитала и его частей.

Все показатели рассчитаем на основе чистой прибыли, прибыли от реализации продукции и балансовой прибыли.

Рентабельность производственной деятельности (окупаемость издержек) $R_з$ вычисляется путем отношения прибыли от реализации ($П_{рп}$) к сумме затрат по реализованной продукции (З). Для транспортного предприятия $П_{рп}$ – прибыль от перевозок, а З – затраты на осуществление перевозок.

$$R_з = \frac{П_{рп}}{З}. \quad (5)$$

Она показывает, сколько компания имеет прибыли или самофинансируемого дохода с каждого рубля, потраченного на производство продукции. По предприятию в целом может рассчитываться отдельными его видами и сегментами продукции. При ускоренном методе начисления амортизации сумма прибыли будет небольшой, и наоборот. Однако вместе взятые две эти величины реально отражают доход предприятия, который может быть использован в процессе реинвестирования.

Рентабельность продаж (оборота) можно рассчитать делением прибыли от реализации продукции, работ, услуг на сумму полученной выручки (В). Характеризует эффективность производственной и коммерческой деятельности: сколько прибыли получает компания с рубля продаж. Обширное применение этот показатель получил в рыночной экономике. Рассчитывается в целом по предприятию и отдельным видам продукции:

$$R_з = \frac{П_{рп}}{В}$$ .(6)

Сделаем расчет показателей рентабельности производства и продаж (таблица 10).

Таблица 10

Динамика показателей рентабельности

| Наименование показателя | 2019 г | 2020 г | Отклонение, % |
|---|---|---|---|
| Рентабельность производства, % | 33,8 | 40,3 | 6,5 |
| Рентабельность продаж, % | 25,3 | 28,7 | 3,4 |

### 3.3 Оценка финансового состояния предприятия

Финансовое состояние предприятия, это его способность финансировать свою деятельность. Оно характеризуется достатком финансовыми ресурсами, требующими для нормальной работы предприятия, эффективностью использования и целесообразностью их размещения, финансовыми взаимоотношениями с прочими юридическими и физическими лицами, платежеспособными и финансово устойчивыми.

Финансовое состояние может быть устойчивым, неустойчивым и кризисным. Способность предприятия своевременно производить платежи,

финансировать свою деятельность на расширенной основе свидетельствует о его хорошем финансовом состоянии.

Устойчивость, стабильность и финансовое состояние компании зависят от результатов его коммерческой, финансовой и производственной деятельности. На финансовое состояние положительно влияет успешно выполненный финансовый и производственный план. И, наоборот, если происходит недовыполнение плана по реализации продукции и ее производству следует увеличение ее себестоимости, сокращение выручки и суммы прибыли а также ухудшение финансового состояния компании и ее платежеспособности. Соответственно, стабильное финансовое состояние — это не счастливый случай, а итог грамотного и умелого расчета всего комплекса факторов, определяющих результаты хозяйственной деятельности предприятия.

Выполнение производственных планов и обеспечение нужд производства необходимыми ресурсами оказывает положительное влияние на стабильное финансовое состояние. Поэтому финансовая деятельность как составная часть хозяйственной деятельности направлена на обеспечение планомерного поступления и расходования денежных ресурсов, выполнение расчетной дисциплины, достижение рациональных пропорций собственного и заемного капитала и наиболее эффективного его использования.

Очень важно все время проводить анализ финансового состояния предприятия. Основная цель анализа быстро выявить и устранить недостатки в финансовой деятельности и найти резервы для улучшения финансового состояния предприятия и его платежеспособности. Для этого надо решить следующие задачи:

1) На основе изучения взаимосвязи между разными показателями производственной, коммерческой и финансовой деятельности дать оценку выполнения плана поступления финансовых ресурсов и их использования с позиции улучшения финансового состояния предприятия;

2) Прогнозировать возможные финансовые результаты, экономическую рентабельность исходя из различных условий хозяйственной деятельности,

наличия собственных и заемных ресурсов и разработанных моделей финансового состояния при разнообразных вариантах использования ресурсов;

3) Разрабатывать конкретные мероприятия, направленные на более эффективное использование финансовых ресурсов и укрепления финансового состояния предприятия.

Анализ финансового состояния предприятия включает в себя следующие основные этапы:

1) Анализ деловой активности;

2) Анализ ликвидности и платежеспособности;

3) Экспресс-анализ финансового состояния;

4) Анализ имущественного положения;

5) Анализ финансовой устойчивости;

6) Анализ рентабельности;

7) Анализ структуры активов и пассивов;

В ходе анализа финансового состояния предприятия используются специальные методы и приемы.

Способ подхода к изучению финансового состояния и финансовых процессов в их становлении и развитии имеется в виду метод анализа финансового состояния компании.

К особенностям метода относятся: использование системы показателей, выявление и изменение взаимосвязи между ними.

К стандартным методам относятся основные методы анализа финансовой отчётности:

1) трендовый;

2) метод финансовых коэффициентов;

3) горизонтальный анализ;

4) вертикальный анализ;

5) факторный анализ;

6) сравнительный анализ.

Горизонтальный (временной) анализ – сравнение каждой позиции отчетности за текущий период с предыдущим периодом (таблица 11). Горизонтальный анализ отчетности заключается в построении одной или нескольких аналитических таблиц, в которые абсолютные показатели дополняются относительными темпами (снижения). В частности, если производится горизонтальный анализ баланса, данные баланса на некоторую дату (база отчетности) берутся за 100%; далее строятся динамические ряды статей и разделов баланса в процентах к их базисным значениям. Как правило, берутся базисные показатели роста за ряд лет (смежных периодов), что позволяет анализировать не только изменение отдельных показателей, но и прогнозировать их значения. Ценность результатов горизонтального анализа существенно снижается в условиях инфляции.

Таблица 11

Горизонтальный анализ финансовой отчетности

| Показатели, тыс. руб. | 2019год | 2020 год | Изменения % |
|---|---|---|---|
| 1.внеоборотные активы | 22860 | 20391 | -10,5 |
| 1.1нематериальные активы | 20,8 | 18,62 | -10,49 |
| 1.2.основные средства | 22840 | 21470 | -6 |
| 2.оборотные активы | 9664 | 8524 | 11,8 |
| 2.1.запасы | 8540 | 7635 | -10,6 |
| 2.2. дебиторская задолженность | 220 | 317 | 44,2 |
| 2.3.денежные средства | 485 | 39 | -92 |
| Итого активов | 32524 | 28915 | -11,1 |

Сделаем следующие выводы из проведенного анализа:

- в целом снижается размер валюты баланса на 11,1%;

- объем основных средств снижается на 6%. Это в основном связано с устареванием автотранспорта;

- наблюдаем увеличение дебиторской задолженности (на 44,2%), отсюда следует, необходимо следить за ее состоянием;

Вертикальный (структурный) анализ – определение структуры итоговых финансовых показателей с выявлением влияния каждой позиции отчётности на результат в целом (таблица 12).

Таблица 12

Вертикальный анализ финансовой отчетности

| Показатели, тыс. руб. | 2019г. | 2020 г. | Удельный вес, % | | Изменения |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2019 г. | 2020 г. | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1.внеоборотные активы | 22860 | 20391 | 70,28 | 70,52 | 0,24 |
| 1.1нематериальные активы | 20,8 | 18,62 | 0,064 | 0,064 | 0 |
| 1.2.основные средства | 22840 | 21470 | 70,22 | 74,25 | 4,03 |
| 2.оборотные активы | 9664 | 8524 | 29,71 | 29,47 | -0,24 |
| 2.1.запасы | 8540 | 7635 | 26,25 | 26,4 | 0,15 |
| 2.2. дебиторская задолженность | 220 | 317 | 0,6 | 1,09 | 0,49 |
| 2.3.денежные средства | 485 | 39 | 1,49 | 0,13 | -1,36 |
| Итого активов | 32524 | 28915 | 100 | 100 | |

Основной удельный вес в структуре имущества приходится на основные средства, их доля в 2020 году увеличилась с 70,22% до 74,25%.

Трендовый анализ – сравнение каждой позиции отчётности с рядом предшествующих периодов и определение тренда. Благодаря тренду создаются возможные значения показателей в будущем, следовательно, ведется перспективный анализ.

Анализ относительных показателей (коэффициентов) - расчет отношений между отдельными позициями отчета или позициями разных форм отчетности, определение взаимосвязи показателей. Финансовые коэффициенты представляют собой относительные показатели финансового состояния организации, рассчитываемые в виде отношений абсолютных показателей финансового состояния или их линейных комбинаций.

Система относительных финансовых коэффициентов по экономическому смыслу может быть подразделена на четыре группы:

1) показатели оценки рыночной устойчивости;

2) показатели оценки рентабельности организации (прибыльности продаж, продукции и капиталоотдачи);

3) показатели платежеспособности;

4) показатели оценки ликвидности баланса как основы платежеспособности.

Для диагностики банкротства, анализа кредитоспособности компании в системе государственного регулирования банковской и другой финансовой деятельности широко используется в виду своей простоты система финансовых коэффициентов.

Для оценки ликвидности и платежеспособности компании используют следующие финансовые коэффициенты.

Коэффициент текущей ликвидности – дает общую оценку ликвидности активов, показывая, сколько рублей текущих активов предприятия приходится на один рубль текущих обязательств. Логика вычисления этого показателя заключается в том, что компания гасит краткосрочные обязательства в основном за счет текущих активов; отсюда следует, если эти активы превышают по величине текущие обязательства, компания может рассматриваться как успешно функционирующее (по крайней мере теоретически). Размер превышения и задается коэффициентом текущей ликвидности. Значение показателя может варьировать по отраслям и видам деятельности, а его разумный рост в динамике обычно рассматривается как благоприятная тенденция.

Формула расчета коэффициента текущей ликвидности выглядит так:

$$К_{тл} = \frac{ОбА}{КДО}, \quad (7)$$

где ОбА – оборотные активы, принимаемые в расчет при оценке структуры баланса – это итог второго раздела баланса формы № 1 (строка 290)

за вычетом строки 230 (дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты);

КДО - краткосрочные долговые обязательства – это итог четвертого раздела баланса (строка 690) за вычетом строк 640 (доходы будущих периодов) и 650 (резервы предстоящих расходов и платежей).

$К_{тл}$ (2019г) = 9664 / 1271 = 7,6

$К_{тл}$(2020г) = 8524/1992 = 4,3

Коэффициент быстрой (промежуточной) ликвидности – по назначению показатель идентичен коэффициенту текущей ликвидности; однако рассчитывается по более узкому кругу текущих активов, когда в расчетах не учитывается наименее ликвидная их часть — производственные запасы. Логика такого исключения состоит не только в значительно меньшей ликвидности запасов, но, что гораздо более важно, и в том, что денежные средства, которые можно выручить в случае вынужденной реализации производственных запасов, могут быть существенно ниже затрат по их приобретению. К примеру, в условиях рыночной экономики стандартной является ситуация, когда при ликвидации компании выручают 40% и менее от учетной стоимости запасов. В западной литературе приводится ориентировочное нижнее значение показателя — 1, однако эта оценка также носит условный характер. Кроме того, необходимо обращать внимание и на факторы, обусловившие его изменение анализируя динамику этого коэффициента.

Формула расчета коэффициента быстрой ликвидности выглядит так:

$$К_{бл} = \frac{ОА - З}{КП} \quad (8)$$

где ОА – Оборотные активы;

З – запасы;

КП – краткосрочные пассивы.

Отсюда следует, что формула расчета этого показателя складывается как отношение дебиторской задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты), краткосрочных финансовых

вложений (ф.1 стр. 250) и денежных средств (ф.1 стр. 260) к итогу четвертого раздела баланса (стр. 690) за вычетом доходов будущих периодов (стр. 640) и резервов предстоящих расходов и платежей (стр.650).

$К_{бл}$(2019г) = (9664-8540) / 1271 = 0,9

$К_{бл}$(2020г) = (8524-7635) / 1992 = 0,4

Коэффициент абсолютной ликвидности – очень важный критерий ликвидности компании; благодаря ему видно какой из краткосрочных заемных обязательств может быть при необходимости погашена немедленно. Рекомендованная нижняя граница показателя, приводимая в западной литературе — 0,2.

Коэффициент абсолютной ликвидности можно рассчитать по формуле:

$$К_{ал} = \frac{ДС}{КП} \quad (9)$$

где ДС – денежные средства;

КП – краткосрочные пассивы.

Формулу расчета этого показателя можно представить как отношение стр. 260 (Денежные средства) к итогу четвертого раздела баланса (стр. 690) за вычетом доходов будущих периодов (стр. 640) и резервов предстоящих расходов и платежей (стр.650).

$К_{ал}$(2019г) = 485 / 1271 = 0,4

$К_{ал}$(2020г) = 39 / 1992 = 0,019

Доля оборотных средств в активах характеризует наличие оборотных средств во всех активах компании в процентах. Расчет по формуле доли оборотных средств компании:

$$Доля_{ос} = \frac{ОС}{А} \quad (10)$$

где ОС – оборотные средства компании;

А – все активы.

Расчет коэффициентов представлен в таблице 13.

Таблица 13

Расчет коэффициентов ликвидности компании

| Наименование коэффициента | норма | 2019 г | 2020 г | Отклонение |
|---|---|---|---|---|
| Коэффициент текущей ликвидности | 2 | 7,6 | 4,3 | -3,3 |
| Коэффициент быстрой ликвидности | 1 | 0,9 | 0,4 | -0,5 |
| Коэффициент абсолютной ликвидности | 0,2 | 0,4 | 0,019 | -0,381 |

Расчет показателей ликвидности показал, что коэффициент текущей ликвидности находится выше нормы, отсюда следует, количества оборотных активов достаточно для погашения текущих долговых обязательств. Коэффициент быстрой ликвидности и абсолютной ликвидности значительно ниже норматива, что связано с практически отсутствием денежных средств на счетах организации.

### 3.4 Экономическая оценка мероприятий по снижению себестоимости перевозок в ООО «ТК Сибири»

Деятельность транспортных компаний во всех его службах и подразделениях отражает величину себестоимости перевозок.

Наиважнейшие мероприятия по уменьшению себестоимости могут быть определены из следующих положений. Эксплуатационные расходы делятся на зависящие от пробега (т. е. от объема перевозок и ему пропорциональные) и не зависящие от пробега и по величине примерно постоянные при определенной величине хозяйства.

В основном затраты делятся на материальные затраты и затраты на оплату труда.

Соответственно, за счет следующих мероприятий могут быть снижены общие расходы на эксплуатацию: стимулирования и правильной организации труда всего обслуживающего персонала, повышения общей производительности труда путем внедрения новой техники и технологии по содержанию подвижного состава, сокращения удельного расхода электроэнергии и горючего.

На себестоимость перевозок оказывает влияние ряд технико-эксплуатационных показателей работы АТП, которые можно разбить на группы (Таблица 14).

Таблица 14

Технико-эксплуатационные показатели, влияющие на снижение себестоимости

| Показатели производственной мощности автомобильного парка | Показатели использования производственной мощности автомобильного парка, изменение которых не влияет на производительность подвижного состава (на 1 км) | Показатели использования производственной мощности автомобильного парка, изменение которых влияет на производительность подвижного состава (на 1 км) |
|---|---|---|
| Оптимизация списочного состава автомобилей и водителей | Повышение коэффициента выпуска на линию | Увеличение коэффициента использования грузоподъемности автомобиля |
| Грузоподъемность подвижного состава | Увеличение времени работы автомобилей на линии | Увеличение коэффициента использования пробега |
| Снижение времени простоя под погрузо-разгрузочными работами | | |
| Оптимизация расстояния перевозки груза | | |

Выполнить требуемый объем перевозок наименьшим количеством подвижного состава путем повышения коэффициента выпуска автомобилей на линию и увеличение времени их пребывания на линии.

Главными путями повышения коэффициента выпуска автомобилей и прицепов на линию являются: формирование текущего ремонта транспортных средств (автомобилей, прицепов и полуприцепов), нужной производственно-технической базы для технического обслуживания и оснащение ее необходимыми средствами механизации и автоматизации; набор транспортной компанией квалифицированных специалистов и ремонтных рабочих; введение продвинутых режимов технического обслуживания и ремонта; повышения качества управления и организации технической службой автотранспортной компании; повышение обеспечения материалами, узлами и агрегатами, запасными частями; подготовка водительского состава с учетом работы автомобиля во все дни недели. Степень использования автомобилей в течении дня не отражает их коэффициент выпуска. Поэтому к нему добавляется показатель среднего времени пребывания автомобиля в наряде.

Увеличение коэффициента использования пробега. Путем экономико-математических методов и программного обеспечения проводиться наилучшее планирование перевозок грузов, что дает рост коэффициента использования пробега, в свою очередь, это оказывает влияние на снижение переменных и части постоянных расходов.

К росту производительности автомобилей без увеличения пробега, приводит увеличение коэффициента отсюда следует, что без увеличения переменных расходов. Постоянные расходы, следовательно, остаются неизменными.

К снижению себестоимости перевозок является один из путей – это соблюдение режимов регулировки автомобильных двигателей и технического обслуживания. Создание специализированных отделений по обслуживанию и ремонту аппаратуры, аккумуляторных батарей, электрооборудования двигателей, соблюдение норм давления в шинах, выбор разумных путей

движения на различных передачах. От квалификации ремонтных рабочих во многом зависит техническое состояние транспортных средств и их надежность в эксплуатации. От работников требуются глубокие познания и производственный опыт для правильной эксплуатации автомобилей. Чтобы увеличить срок службы трансмиссии и тормозов, создать оптимальный режим работы двигателя требуется приобретение навыков правильного выбора передач.

Грамотное формирование оптимального маршрута. Маршрутизация перевозок грузов необходима, дает возможность составления проектов текущих планов и оперативных заявок на транспорт, исходящих из действительных объемов перевозок.

Из этого следует, создание оптимальных маршрутов и проектов планов перевозок будут позволять своевременному и бесперебойному выполнению поставок груза заказчику.

В результате изменения технико-экономических факторов также возможно снижение себестоимости перевозок.

С учетом технико-экономических факторов рассчитывают экономию от снижения затрат на перевозки:

- совершенствование управления;
- улучшение использования основных фондов;
- повышение технического уровня;
- совершенствование организации труда и эксплуатации транспортных средств;
- прочие факторы.

Экономия от повышения технического уровня (от внедрения новой техники, механизации, прогрессивной технологии, автоматизации процессов на транспорте) принимается в сумме, определяемой в плане развития.

По фактору «Совершенствование организации труда и эксплуатации транспортных средств» за счет улучшения организации транспортной работы,

также экономию от сокращения расхода топлива, электроэнергии и материалов, отражают экономию по заработной плате.

Улучшения организации транспортной работы, расчета повышения производительности труда являются исходной информацией для расчета экономии по заработной плате. Сумму экономии можно рассчитать умножением численности высвобождающихся рабочих на их среднюю заработную плату за год (с учетом отчислений на социальное страхование и расходов на спецодежду и т.п.).

Экономия от снижения норм топлива рассчитывается по формуле:

$Э_т = (Н_ф – Н_н) * Р_н * Ц_1$,

Где $Н_ф$ и $Н_н$ – нормы расхода топлива по факту и при изменении соответственно, л.

$Р_н$ – объем работ в планируемом периоде, т. км;

$Ц_1$ – цена за топливо, руб / л.

По фактору «Совершенствование управления» учитывают экономию от сокращения административно-управленческих расходов (благодаря освобождению работников, выполняющих функции управления во всех транспортных звеньях) и совершенствования управления транспортом. Экономию определяют по заработной плате и начислениям на нее и по другим видам расходов на управление в виде прямого снижения затрат.

По фактору «Улучшение использования основных фондов» отражают экономию в результате сокращения амортизационных расходов.

Расчет снижения себестоимости перевозок в целом ведут по всем вышеперечисленным факторам.

Рассчитав размер экономии от увеличения производительности автомобилей определим снижение себестоимости грузовых перевозок. Для этого устанавливают производительность подвижного состава в тонно-километрах по сдельным автомобилям на 1 км пробега и 1 час работы, по почасовым автомобилям – на 1 авточас работы автомобиля. По группе

переменных расходов на 1 км пробега, а по заработной плате на 1 авточас работы определяют планируемый уровень затрат.

Намечаемый уровень затрат на 1 км пробега по переменным расходам делят на производительность автомобилей в тонно-километрах на 1 км пробега. Планируемый уровень затрат по заработной плате водителей на 1 авточас также делят на производительность автомобиля в тонно-километрах на 1 час работы.

Разница в себестоимости 1 т.км. по указанным группам затрат является экономией на 1 т.км. Умножением этой величины на общее количество тонно-километров определяют всю сумму экономии от повышения производительности автомобилей.

Сокращение себестоимости определяют также по отдельным статьям. Сумму экономии от снижения расхода эксплуатационных материалов на 1 км пробега рассчитывают как произведение разницы в затратах, приходящихся на 1км пробега, по статьям «Топливо», «Смазочные и другие эксплуатационные материалы» на общее количество запланированного пробега.

В выпускной квалификационной работе далее более подробно рассмотрены некоторые из возможных путей снижения себестоимости перевозки грузов.

### 3.5. Снижение уровня расходов за счет установки газобаллонного оборудования

Большое уменьшение транспортных расходов можно получить в результате установки автопарку ООО «ТК Сибири», работающему на бензиновом двигателе, газоболонного оборудования.

Автомобильное газобаллонное оборудование – это газодозирующая система, благодаря которой в качестве автомобильного топлива сжиженный газ вместо бензина. При этом газобаллонное оборудование встраивается в автомобиль дополнительно «поверх» бензинового и может использоваться опционально.

Принцип работы газобаллонного оборудования схож с принципом впрыска бензинового топлива. Сначала сжиженный газ поступает из баллона в

газовую магистраль, откуда еще в жидкой форме проникает в газовый клапан-фильтр, где очищается. Затем газ поступает в редуктор-испаритель, здесь его давление понижается с 16 атмосфер до 1. Далее по шлангу низкого давления газ через дозатор поступает в смеситель. Переключение между режимами газ/бензин осуществляется благодаря переключателю видов топлива, который устанавливается на приборную панель авто.

Преимущества:

Главная причина установки газобаллонного оборудования для автомобилей –низкая стоимость газового топлива по сравнению с бензином. Литр бензина АИ-92 стоит в 1,5 раза больше, чем литр сжиженного газа, а это означает, что будет меньше расходов на топливо для авто. В среднем цена на авто газ составляет сегодня около 29,5 рублей за 1 литр.

Кроме экономии средств, автомобили, оборудованные газобаллонной установкой, имеют и множество других преимуществ:

• Возможность реже заправляться газом и бензином проезжая большие расстояния. В итоге пробег увеличивается в два раза на газе и бензине, так как на автомобили редко ставятся газобаллонные установки с баллоном емкостью меньше, чем бензиновый бак.

• Еще одно из достоинств сжиженного газа – высокое октановое число по сравнению с бензином (100 и выше в зависимости от состава газа). Риска детонации практически нет, также сжиженный газ сокращает нагрузку на поршнево-шатунную систему двигателя.

• Автомобиль на газу, это экологически чище, чем на бензине. Намного ниже вредных примесей и угарного газа. Массовая эксплуатация автомобиля на газу способствует улучшению экологическую обстановку.

• Благодаря тому, что газ лучше смешивается с воздухом, двигатель работает тише и мягче, на деталях практически не образуется нагар и копоть,

газ значительно чище по своему составу, чем бензин. Он не засоряет масло, в следствии его нужно менять значительно реже. Это же касается и свечей.

• Газ намного чище бензина, которые на химическом уровне разрушают детали камеры сгорания, каталитический нейтрализатор и лямбда зонд (будут работать намного дольше, а они - не дешёвые)

• Автомобили на газе дольше сохраняют ресурсы двигателя, а сама система меньше подвержена амортизации. Соответственно замена подвижных резиновых частей осуществляется реже, приблизительно раз в пять лет.

• Автомобильное газобаллонное оборудование можно также использовать как противоугонную систему автомобиля – отсоединяем коммутатор, в этом случае подача газа и бензина прекращается. Попытка запустить двигатель в таком случае не удастся.

Недостаток такого оборудования, это его вес, и он сказывается на грузоподъемности автомобиля. Также качество газооборудования влияет на уменьшение скорости автомобиля. Также не всегда российский газ может быть качественным.

Основные характеристики, нужные для дальнейших расчетов представлены в таблице 15

Таблица 15

Технические характеристики при различных топливных системах

| Показатели | Значение |
|---|---|
| Стоимость ГБО и его установки | 34 500 руб. |
| Цена 1 литра бензина АИ-92 | 45 руб. |
| Цена 1 литра газа | 29,5 руб. |
| Среднесуточный пробегавтомобиля | 100 км. |
| Расход бензина на 100 км пробега | 20 л |
| Расход газа на 100 км пробега | 10 л |
| Период окупаемости внедрения газового оборудования | 57 дней |

Подсчитаем экономию денежных средств при переходе на газовое оборудование из расчета на 1 автомобиль за рабочий день

$Э_{дн}$ = 20 * 45 – 10 * 29,5 = 605 руб/ день

Отсюда следует, оборудование окупит себя уже через 34 500 / 605 = 57 дней

В данном случае применение динамических методов оценки инвестиционных проектов не требуется, т.к. сумма инвестиций незначительна и проект внедрения данного оборудования окупает себя чуть менее чем за 2 месяца.

### 3.6. Снижение расходов на перевозки при замене парка автотранспорта

На данный момент парк автомобилей ООО «ТК Сибири» состоит из 32 единиц (таблица 16).

Таблица 16

Транспортный парк ООО «ТК Сибири»

| Марка а/м. | Модификация, Грузоподъемность(тонн) | Годвыпуска | Пробег за 2008 год. | Пробег за 2009 год. | Количество автомобилей/мои расчеты |
|---|---|---|---|---|---|
| ГАЗ 3302 | «ГАЗель» Фургон, 1,5 т | 2017 | 38300,1 | 25155,4 | 12 |
| ГАЗ 3302-218 | «ГАЗель» Тентованная, 1.5 т | 2018 | 31219,3 | 28160 | 6 |
| ГАЗ 2705 | «ГАЗель» Цельнометаллическая, 1.5 т | 2018 | 16334,6 | 14249,9 | 6 |
| ГАЗ 33023-330273 | «ГАЗель» Фермер фургон, 1.5 т | 2017 | 18688,3 | 16265,7 | 4 |
| ГАЗ 330202 | «ГАЗель» Длиннобазная,1,5 т | 2018 | 26135,6 | 22799,8 | 4 |
| ИТОГО | 32 | | | | |

Благодаря анализу можно сделать вывод, подвижной состав работает неэффективно:

На 1 единицу подвижного состава в среднем в 2019 году приходилось: 962600 / 32 автомобиля = 30 081км общего пробега или 116 км в день

762950 / 32 автомобиля = 23 842 км пробега с грузом или 92 км в день.

При этом количество авточасов работы водителей также в среднем незначительное: 11843,7час / 32 человека = 370,1 часа в год или 1,5 часа в день.

Оставшееся рабочее время водители находятся на территории компании и ожидают следующую заявку. В это время если есть необходимость водитель может заняться техническим обслуживанием и ремонтом автомобиля.

Отсюда вывод: надо сократить количество состава до 16 единиц, на более экономичные и производительные марки автомобилей. А лишнюю технику продать по рыночной цене, вложив прибыль с продажи в покупку новой.

К примеру, Mercedes-Benz Sprinter – этот автомобиль входит в группу малотоннажных грузовиков. Производитель – концерн "Даймлер-Бенц". Впервые Sprinter был представлен в 1995 году.

Отличие этого автомобиля его многофункциональность, он хорошо подойдет как для транспортировки стройматериалов, перевозки пассажиров, так и для любых других предметов, которые не поместятся в легковой автомобиль. Главные отличия от конкурентов – это многофункциональность и экономичность.

Sprinter разновидный автомобиль, а именно: фургон или шасси, микроавтобус. Также есть различия по длине колёсной базы, по высоте крыши, которая варьируется от 3000 до 4025 мм. Конструкция автомобиля очень удобна, автомобиль сконструирован так: двигатель установлен продольно и спереди, имеется несущий кузов и полу капотная схема. Микроавтобус – заднеприводный автомобиль. Sprinter несколько раз номинирован как «Лучший микроавтобус года».

Главное преимущества автомобиля, двигатель. Эти двигатели крайне экономичны, их существует четыре вида. Три из них дизельные CDI и один

бензиновый, который прошёл доработку. Мощность двигателей варьируется от 82 л.с. до 156 л.с. Максимальный крутящий момент микроавтобуса 2400-2600 об/мин. За счет новых двителей расход топлива снижается до 5%, благодаря этому Sprinter является ещё более экономичным и выгодным при использовании.

Полезный объём автомобиля от 7 $м^3$ до 13,4 $м^3$. Благодаря конструкции боковой двери, а также задние двери открываются полностью, процесс погрузки проходит очень легко. Грузоподъёмность Sprinter от 750кг до 3700кг, все зависит от конструкции. Вместимость микроавтобуса впечатляют, в нём можно перевозить до 9 человек.

Хотелось бы отметить, что компания не сокращает число водителей, а меняет график работы с пятидневной рабочей недели (по 8 часов) на режим 2/2 (по 12 часов в смену). Таким образом, эффективность работы водителей должна возрасти.

Предлагаемый парк автотранспортных средств представлен в таблице 17.

Таблица 17

Предложенный состав автопарка

| Марка, а/м. | Модификация, Грузоподъемность (тонн) | Год выпуска | Количество автомобилей |
|---|---|---|---|
| ГАЗ 33023-330273 | «Газель» Фермер-фургон, 1.5 т | 2017 | 4 |
| ГАЗ 3302 | «Газель»Фургон, 1,5 т | 2017 | 6 |
| Mercedes-Benz Sprinter | Грузовой минивэн,1,5 т (дизель) | 2018 | 2 |
| Mercedes-Benz Sprinter | Грузовой шасси,1,5 т (дизель) | 2018 | 2 |
| MAN-TGL | Грузовой фургон,8т (дизель) | 2018 | 2 |
| ИТОГО | 16 | | |

Общая сумма капитальных вложений при приобретении новых автомобилей представлена в таблице 18.

Таблица 18

Сумма необходимых капитальных вложений

| Марка автомобиля | Цена за 1 единицу, руб. | Количество | Сумма, руб. |
|---|---|---|---|
| Mercedes-Benz Sprinter | 2 200 000 | 4 | 8800000 |
| MAN-TGL | 4 100 000 | 2 | 8 200 000 |
| ИТОГО | | 6 | 17 000 000 |

Лишнюю технику предлагается продать, в связи с этим изучим рыночную цену продажи. Выяснив о возможной рыночной цене, подсчитаем доход от продажи, расходы и чистую прибыль от реализации автомобилей. Сумму полученных средств компания может использовать для приобретения новой техники (таблица 19).

Таблица 19

Расчет чистой прибыли при продаже техники

| Наименование показателя | Рыночная цена за 1 ед., руб. | Количество, Маш. | Сумма, руб. |
|---|---|---|---|
| Доход от продажи, руб. | | 22 | 18 920 000 |
| ГАЗ 3302 фургон | 850 000 | 6 | 5 100 000 |
| ГАЗ 3302- 218 тентованная | 920 000 | 6 | 5 520 000 |
| ГАЗ 2705 цельнометаллическая | 750 000 | 6 | 4 500 000 |
| ГАЗ 330202 длиннобазная | 950 000 | 4 | 3 800 000 |
| Расходы по продаже, руб. | 2 500 | 22 | 55 000 |
| Прибыль от продажи, руб. | 18 865 000 | | |
| Налог на прибыль (20%), руб. | 3 773 000 | | |
| Чистая прибыль, руб. | 15 092 000 | | |

Для необходимой суммы вложений в 17000000 – 15092000 = 1908000 рублей нужно использовать собственные средства предприятия за последние годы.

Рассчитаем себестоимость 1 км пробега и 1 т. км. Для этого рассчитаем расходы на топливо, заработной плате водителей, смазочным материалам и т.п.

Сперва сравним расходы на топливо по автомобилям «ГАЗель» и новым грузовикам.

Расчет удельных расходов по автомобильному топливу на 1 км пробега производится по формуле:

$Р_{топ} = (Н/100 + Н'/100) * Ц_л$

где Н - базовая норма расхода топлива на 100 км, л

Н' - базовая норма расхода топлива на 1 т.км.

$Ц_л$ – стоимость 1 л топлива соответствующей марки, руб./л

Надбавка топлива в зимний период составляет 20%:

$Р_з = Р_т * 20\% * Т_з$,

где $Т_з$ – доля зимних месяцев в году (4 месяца / 12 = 0,33)

Внутригаражный расход топлива составляет 1% от всей суммы потребности.

Надбавка за работу в городских условиях в среднем составляет 5%.

Расчет удельных расходов по топливу представлен в таблице 20.

Таблица 20

Расчет удельных расходов по топливу по типам автомобилей

| Наименование показателя | «ГАЗель» | Mercedes Benz Sprinter | MAN-TGL |
|---|---|---|---|
| Расход топлива на 100 км пробега, л | 20,0 | 11,0 | 20,0 |
| Стоимость топлива, руб/л | 45 | 51,5 | 51,5 |
| Расход топлива на 1 км по норме, руб/км | 9 | 5,65 | 10,3 |
| Средняя надбавка в зимний период, руб/км | 0,6 | 0,37 | 0,68 |
| Внутригаражный расход топлива, руб/км | 0,09 | 0,05 | 0,1 |
| Надбавка за работу в городском режиме, руб/км | 0,45 | 0,28 | 0,51 |
| Удельный расход топлива, руб/км | 99 | 62,31 | 113,3 |
| Удельный расход топлива, руб / ткм | 990 | 623,1 | 1133 |

Анализируя удельный расход топлива, можем сказать, что наиболее низкий расход топлива в расчете на 1км у автомобиля MercedesBenzSprinter при условии того, что грузоподъемность данной марки практически такая же, как у автомобиля «ГАЗель». Если рассматривать грузоподъемность всех типов машин, можно сказать, что расход топлива в расчете на 1 т.км. наименьший у грузовика MAN-TGL – всего 1133 руб/1ткм, так как его грузоподъемность выше остальных.

Рассчитаем расходы по заработной плате и труду.

Годовой эффективный фонд рабочего времени водителя:

В старых условиях составляет 1,5 авточаса * (5дней * 52 недели – 13 дней)= 370 авточасов или 31 авточас в месяц

В новых условиях составляет 8 авточасов * 14 смен * 12 месяцев = 1344 авточаса или 112 авточасов в месяц.

При условии, что фонд рабочего времени в месяц в среднем составляет 166 часов.

Произведем расчет фонда оплаты труда водителей:

Часовая тарифная ставка

$$С\ час = \frac{ЗП1 * К\ тар.}{ФРВ\ мес.};\ руб.$$

Где ЗП1 = 12130 руб. – минимальная заработная плата по 1 разряду работников автомобильного транспорта на IV квартал 2020 года согласно приложению к Отраслевому тарифному соглашению

К тар. = 2,2 – тарифный коэффициент

ФРВ мес. = 168 часов – среднемесячный фонд рабочего времени на 2020 год

$$С\ час = \frac{12130 * 2,2}{168} = 158,84\ руб.$$

Доплата за классность С час * 10% = 158,84 * 10% = 15,88 руб/час

Доплата за экспедирование грузов ЗП тар. * 15% = (158,84 + 15,88) * 15% = 26,21 руб/час

Премия за выполнение нормированного задания в компании, согласно коллективному договору, составляет 30% от заработной платы: (158,84 + 15,88) * 30% = 52,41 руб/час

Итого заработная плата за 1 час = 158,84 + 15,88 + 26,21 + 52,41 = 253,34 руб/час (таблица 21).

Таблица 21

Расчет удельного фонда оплаты труда

| Наименование показателей | Условные обозначения | Сумма, руб. |
|---|---|---|
| Часовой фонд оплаты труда водителя: | ФОТ вод. | 253,34 |
| – заработная плата по тарифу | ЗП тар. | 158,84 |
| – доплата за классность | Д _л. | 15,88 |
| – доплата за экспедирование | Д эксп. | 26,21 |
| – премия водителям | П вод. | 52,41 |
| Численность водителей, чел | | 32 |
| Итого часовой фонд оплаты труда водителей, руб / час | | 8106,88 |

Рассчитаем расходы на 1 авточас, которые складываются из расходов по топливу, на восстановление и использование автомобильных шин, смазочные материалы, заработной платы водителей с отчислениями на социальное страхование, амортизации и прочих расходов.

На автомобилях марки «Газель» применяются 6 шин радиальные КАМА 16 радиуса и для них нормативный пробег составляет: $L_{н.ш.}$ = 70 тыс.км. Средняя

стоимость 1 шины составляет 4 000 рублей. Нормативный износ 1 шины = 0,06 руб/км.

На автомобилях Mercedes-Benz Sprinter используются шины 19 радиуса стоимостью 5000 рублей. Нормативный пробег также составляет 70 тыс. км. Таким образом, нормативный износ 1 шины составляет 0,07 руб/км. На машине установлено 4 колеса.

На автомобилях MAN-TGL используются шины 19 радиуса стоимостью 6500 рублей при аналогичном нормативном пробеге. Нормативный износ 1 шины составляет 0,10 руб/км. На машине установлено 6 колес.

С целью экономии денежных средств транспортное предприятие планирует перепробег резины в размере 3% от общего пробега

$$L_{переп.} = \frac{L_{общ.} * 3\% * nк.}{100};$$

где nк- число колес (6 колес)

Необходимое для покупки количество комплектов шин

$$N_{общ.} = \frac{L_{общ.} * nк. - L_{переп.}}{L_{н.ш.}}; \text{ шт.}$$

Затраты на приобретение шин $З_{ш.} = Ц_{1ком.} * N_{общ.}$ руб.

Общие расходы на восстановление автомобильных шин в расчете на 1км пробега представлены в таблице 22.

В течение рабочего дня автомобиля (8 часов на линии) в условиях города пробег автомобиля может составлять при средней скорости 25км/час около 200 км.

Таблица 22

Расчет удельных расходов на восстановление автомобильных шин (на 1 км пробега)

| Наименование показателя | «ГАЗель | Mercedes Benz | MAN- |
|---|---|---|---|

| | » | Sprinter | TGL |
|---|---|---|---|
| Нормативный износ, руб/ш | 0,06 | 0,07 | 0,10 |
| Число шин, шт. | 6 | 4 | 6 |
| Учет планового перепробега, руб | 0,02 | 0,008 | 0,02 |
| Износ шин, руб на 1 машину | 0,08 | 0,08 | 0,12 |
| Износ шин, руб в час | 2,0 | 2,0 | 3,0 |

Расходы на смазочные материалы в ООО «ТК Сибири» составляют в среднем 8% от затрат на топливо.

Расходы на смазочные материалы представлены в таблице 23.

Таблица 23

Расчет расходов на смазочные материалы (на 1 км пробега)

| Наименование показателя | «ГАЗель » | Mercedes-Benz Sprinter | MAN-TGL |
|---|---|---|---|
| Затраты на смазочные материалы, руб/км | 0,72 | 0,46 | 0,82 |
| Затраты на смазочные материалы, руб/час | 18 | 11,5 | 20,5 |

Затраты на техническое обслуживание и текущий ремонт рассчитываются по формуле:

$$Зм = \frac{Н_{зм.} * L_{общ.} * К_{удор.}}{1000}$$

Где $Н_{зм} = 7,50$ руб.

Норма затрат на ТО и ТР автомобилей на 1 нормо-час составляет 1200 рублей. Среднее время прохождения технического обслуживания 5 часов. В среднем за год пробег автомобиля может составлять около 72 000 км (120 часов * 25 км в час * 12 месяцев). Техническое обслуживание производится согласно нормативам через 30 000 км. Итого суммарные расходы за год составят 1200 * 5 часов * 2 = 12 000 рублей или 4,2 рубля/час. Через три года расходы могут

увеличиться при появлении дополнительных затрат на ремонт в среднем на 20%.

Амортизация рассчитывается исходя из срока полезного использования подвижного состава (таблица 24).

Прочие материальные затраты составляют в среднем 5% от суммы предыдущих затрат.

В таблице 25 представлен расчет себестоимости 1 часа работы различный типов автомобилей. В таблице 26 представлен уровень тарифов с учетом плановой рентабельности соответственно 40% (для «ГАЗель» и Mercedes-Benz Sprinter) и 40% (MAN-TGL).

Таблица 24

Расчет амортизационных обчислений (на 1 час работы)

| Наименование показателя | «ГАЗель» | Mercedes-Benz Sprinter | MAN-TGL |
|---|---|---|---|
| Первоначальная стоимость автомобиля, руб | 800 000 | 2 200 000 | 4 100 000 |
| Срок полезного использования автомобиля, лет | 3 | 5 | 5 |
| Сумма начисленной амортизации за год, руб | 270000 | 440 000 | 820 000 |
| Сумма начисленной амортизации за час, руб | 93,75 | 152,7 | 284,4 |

Таблица 25

Расчет себестоимости перевозки (рублей на 1 час работы)

| Наименование показателя | «ГАЗель» | Mercedes Benz Sprinter | MAN-TGL |
|---|---|---|---|
| Расходы по топливу | 226,0 | 119 | 41,76 |
| Расходы по заработной плате водителя | 253,34 | 253,34 | 253,34 |
| Отчисления на социальное страхование | 67,56 | 67,56 | 67,56 |
| Расходы на восстановление автомобильных шин | 2,0 | 2,0 | 3,0 |
| Расходы на смазочные материалы | 18 | 11,5 | 20,5 |
| Расходы на техническое обслуживание и ремонт | 4,2 | 4,2 | 4,2 |
| Амортизация автомобиля | 93,75 | 152,7 | 284,4 |
| Прочие расходы | 33,24 | 30,5 | 33,7 |
| ИТОГО на 1 час | 398,09 | 640,8 | 708,46 |
| ИТОГО перевозка 1 т. груза за 1 час | 265,4 | 427,2 | 88,55 |

Таблица 26

Расчет тарифа на перевозку груза (рублей на 1 час работы)

| Наименование показателя | «ГАЗель» | Mercedes Benz Sprinter | MAN-TGL |
|---|---|---|---|
| Тариф на перевозку, руб/час | 560 | 900 | 1000 |

В финансовых решениях, связанных с оценкой и принятием или отклонением инвестиционных проектов, превалируют соображения стратегического характера. Подобным проектам характерны следующие особенности:

1. значительные объемы затрат и ожидаемых выгод;

2. соответствующие затраты и выгоды «растянуты» во времени, т.е. они охватывают продолжительный период, и потому при их оценке должен учитываться фактор времени;

3. как правило, в крупном инвестиционном проекте должны приниматься во внимание выгоды не только экономические, но и социальные, причем соотношение между ними зависит от сути собственно инвестиционного проекта;

4. любой инвестиционный проект, как правило, имеет существенное значение для организации в целом;

5. необходим учет риска.

Поэтому критерии, используемые для финансовой оценки подобных решений, должны по возможности отражать указанные особенности.

Динамические методы инвестиционных расчетов используются для обоснования инвестиционных расчетов по долгосрочным проектам с меняющимися во времени доходами и расходами. В основе их применения лежат определенные условия и предпосылки, выполнение которых обеспечивает как возможность применения самих расчетов, так и возможность получения достоверных результатов. Среди этих условий выделим следующие:

1. Рассматривается долгосрочный инвестиционный проект, имеющий жизненный цикл несколько лет (или периодов, если в качестве единицы периода выбран срок менее одного года).

2. Любой инвестиционный проект представляет собой платежный ряд, элементами которого являются сальдо доходов и расходов инвестора (чистые денежные потоки) за каждый период времени NCF (netcashflow):

$$NCF_t = COF_t - CIF_t,$$

где: COFt (cashoutputflow) – денежные поступления по проекту за период времени t;

CIF (cashinputflow) – выплаты (оттоки денежных средств по проекту) в период времени t.

Эти денежные потоки относятся к началу или концу каждого периода реализации проекта.

Платежный ряд каждого проекта инвестирования начинается с отрицательного элемента, поскольку осуществление инвестиции начинается с денежных затрат, а проекта финансирования – с положительного элемента, поскольку осуществление финансирования означает наличие собственных средств или их поступление из внешних источников. Эти первые элементы обычно относятся к нулевому моменту времени.

3. Существует развитый рынок капитала, обеспечивающий возможность получения внешнего финансирования инвестиционных проектов и дополнительного инвестирования временно свободных денежных средств.

4. Будущие доходы и расходы инвестора по данному проекту предполагаются точно известными, то есть речь идет о гарантированном вложении капитала и отсутствии неопределенности исходной информации.

5. В процессе осуществления динамических инвестиционных расчетов учитываются только экономические факторы, определяющие будущие результаты инвестиционной деятельности. Политические, правовые, социальные и др. факторы не учитываются.

Среди основных динамических методов инвестиционных расчетов можно выделить:

(2 Метод чистой дисконтированной стоимости (NPV– netpresentvalueofcashflows) представляет собой сумму дисконтированных по годам денежных потоков за все периоды реализации проекта:

$$NPV = \sum_{t=0}^{T} NCF_t (1+r)^{-t},$$

где: r – процентная ставка, использующаяся для данного инвестиционного проекта;

T – период реализации проекта.

Чистая дисконтированная стоимость показывает настоящую стоимость разновременных результатов от реализации конкретного проекта. Правило отбора проектов по критерию чистой дисконтированной стоимости гласит: проект является приемлемым для инвестора, если его чистая дисконтированная стоимость больше нуля. Положительная величина чистой дисконтированной стоимости свидетельствует не только о полном возмещении затрат на инвестиционный проект при прогнозируемом уровне доходности капитала, но и о получении дополнительного дохода, то есть об увеличении активов предприятия вследствие принятия проекта.

Метод чистой дисконтированной (текущей) стоимости состоит в следующем:

- определяется текущая стоимость затрат, т.е. решается вопрос, сколько инвестиций нужно зарезервировать для проекта;

- рассчитывается текущая стоимость будущих денежных поступлений от проекта, для чего доходы за каждый год приводятся к текущей дате. Результаты расчетов показывают, сколько средств нужно было вложить сейчас для получения запланированных доходов, если бы ставка доходов была равна ставке процентов в банке или подобного проекта с гарантированной прибылью. Подытожив текущую стоимость доходов за все годы, получим общую текущую стоимость доходов от проекта;

- текущая стоимость затрат сравнивается с текущей стоимостью доходов. Разность между ними составляет чистую текущую стоимость (прибыльность) проекта.

Коэффициент дисконтирования примем равным 12% в год. Проект рассчитан 5 лет эксплуатации. Ежегодный рост тарифов составляет 8%.

Определим чистый денежный поток при приобретении автомобилей и рассчитаем значение чистой текущей стоимости (таблица 27).

Таблица 27

Формирование чистого денежного потока
при приобретении автомобилей

| Показатель | 2021 год | 2022 год | 2023 год | 2024 год | 2025год |
|---|---|---|---|---|---|
| Приток денежных средств, тыс. руб. | 16676,6 | 16676,6 | 16676,6 | 16676,6 | 16676,6 |
| Mercedes Benz Sprinter (4 шт.) | 10598,4 | 10598,4 | 10598,4 | 10598,4 | 10598,4 |
| MAN-TGL (2 шт.) | 6078,2 | 6078,2 | 6078,2 | 6078,2 | 6078,2 |
| Капитальные вложения, тыс. руб. | 17000,0 | | | | |
| Расходы по перевозке, тыс. руб. | 7928,4 | 7928,4 | 7928,4 | 9514,0 | 9514,0 |
| Mercedes-Benz Sprinter | 5105,9 | 5105,9 | 5105,9 | 6127,0 | 6127,0 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| MAN-TGL | 2822,5 | 2822,5 | 2822,5 | 3387,0 | 3387,0 |
| Налоговые платежи, тыс. руб. | 1971,6 | 1935,2 | 1874,4 | 1496 | 1435,6 |
| Транспортный налог, тыс. руб. | 14,4 | 14,4 | 14,4 | 14,4 | 14,4 |
| Налог на имущество, тыс. руб. | 302,8 | 226,8 | 151,2 | 75,6 | - |
| Налог на прибыль, тыс. руб. | 1654,4 | 1694 | 1708,8 | 1406 | 1421,2 |
| Отток денежных средств, тыс. руб | 9900 | 9863,6 | 9802,8 | 9424,4 | 9364 |
| Всего чистый денежный поток, тыс. руб. | 6776,6 | 6813 | 6873,8 | 7252,2 | 7312,6 |
| NPV, тыс. руб | -11182 | -5780,8 | -914,8 | 2659,6 | 5885,6 |

На методе чистой дисконтированной стоимости основано правило окупаемости, в соответствии с которым предприятия выбирают такие сроки окупаемости инвестиционных проектов, при которых чистая дисконтированная стоимость будет максимальной. Если инвестиции по проекту осуществляются равномерно, то оптимальный дисконтированный период окупаемости (DPP - discountedpaybackperiod) может быть определен по формуле:

$$DPP = \frac{1}{r} - \frac{1}{r(1+r)^{T}},$$

где T- срок жизни проекта.

Таким образом, проект является эффективным. К концу срока эксплуатации автомобилей чистая прибыль составит 5885,6 тыс. рублей. Проект окупит себя через 3,5 года эксплуатации.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В условиях рынка каждая компания должна разрабатывать и искать свой собственный путь развития. Чтобы развиваться на рынке, необходимо улучшать состояние своей экономики и искать наилучшее соотношение между затратами и результатами производства, искать и находить новые формы приложения капитала, более эффективные способы доведения услуг до потребителя, проводить соответствующую рекламную политику.

Сокращение себестоимости на основе оптимизации затрат на производство и реализацию продукции является первоосновой экономического роста предприятия – способом его выживания.

В настоящее время в Красноярске присутствует огромное количество компаний, готовых выполнить различные транспортные услуги: переезды, грузоперевозку и другие. Рынок таких услуг огромен и с каждым днем спрос на такой вид транспортных услуг все больше, соответственно количество транспортных компаний увеличивается.

Сейчас на рынке представлено много разных компаний: по уровню обслуживания, количеству предоставляемых услуг, расценкам. Есть много частных компаний по грузоперевозкам, готовые выполнить перевозку груза по низкой цене с ограниченными гарантиями, как для людей со средним доходом, так и транспортные услуги для клиентов высокого дохода.

Общество с ограниченной ответственностью «ТК Сибири» - транспортная компания, которая осуществляет транспортные перевозки грузов и экспедирование по Красноярску, Красноярскому краю автомобильным видом транспорта. Компания была создана в 2000 году. Грузовые автомобили с водителями и грузчиками большого опыта осуществляют погрузо-разгрузочные работы, грузоперевозки, для жителей Красноярска, Красноярского края.

в целом пробег в 2020 году снизился на 15,5%. Основное падение (16,4%) наблюдается в части перевозок по городу. Пробег при перевозках по Красноярскому краю снизился (на 14,32%) - это подтверждается снижением

числа заявок на перевозку (на 14,28%), в том числе по городу на 16,16% и по Красноярскому краю – на 10,98%.

По предприятию в целом, прибыль от перевозок зависит от трех факторов первого уровня соподчиненности: средней доходной ставки, которая вычисляется делением суммы дохода от перевозок на объем транспортной работы, себестоимости транспортной работы и объемом транспортной работы.

Влияние на сумму прибыли, объем транспортной работы может оказывать как положительное, так и отрицательное. К пропорциональному увеличению прибыли приводит увеличение объема рентабельных видов перевозок. Когда какой-либо из видов перевозок становится убыточным, то при увеличении объема перевозок происходит снижение суммы прибыли.

Финансовые показатели работы предприятия увеличиваются. Выручка возросла на 39,4%, а затраты – на 36,5%. Соответственно, выручка превышает темп роста затрат на 2,94%. Прибыль от предоставления услуг увеличилась за последний год на 87,6%.

Изменение величины прибыли и уровня средней доходной ставки находятся в прямо пропорциональной зависимости при увеличении объема работы: при ее росте сумма прибыли увеличивается, и наоборот.

Расчет показателей ликвидности показал, что коэффициент текущей ликвидности находится выше нормы, отсюда следует, количества оборотных активов достаточно для погашения текущих долговых обязательств. Коэффициент быстрой ликвидности и абсолютной ликвидности значительно ниже норматива, что связано с практически отсутствием денежных средств на счетах организации.

Основная часть затрат приходится на материальные затраты и затраты на оплату труда.

Основная часть затрат приходится на материальные затраты и затраты на оплату труда.

Таким образом, общие расходы на эксплуатацию могут быть снижены за счет следующих мероприятий: повышения общей производительности труда

путем внедрения новой техники и технологии по содержанию подвижного состава, стимулирования и правильной организации труда всего обслуживающего персонала, сокращения удельного расхода электроэнергии и горючего.

С учетом технико-экономических факторов рассчитывают экономию от снижения затрат на перевозки:

- совершенствование управления;
- улучшение использования основных фондов;
- повышение технического уровня;
- совершенствование организации труда и эксплуатации транспортных средств;
- прочие факторы.

Большое уменьшение транспортных расходов можно получить в результате установки автопарку ООО «ТК Сибири», работающему на бензиновом двигателе, газоболонного оборудования.

Для оптимизации уровня расходов необходимо сократить количество состава до 16 единиц, на более экономичные и производительные марки автомобилей. При этом лишнюю технику предлагается продать по рыночной цене, вложив данные средства в приобретение новой. В условиях экономического кризиса предприятие не сокращает число водителей, но изменяется график их работы с пятидневной рабочей недели (по 8 часов) на режим 2/2 (по 12 часов в смену). Таким образом, эффективность работы водителей должна возрасти.

Лишнюю технику предлагается продать, в связи с этим изучим рыночную цену продажи. Выяснив о возможной рыночной цене, подсчитаем доход от продажи, расходы и чистую прибыль от реализации автомобилей. Сумму полученных средств компания может использовать для приобретения новой техники.

В работе проведен сравнительный расчет удельного расхода топлива по различным типам автомобилей, а также сформирована себестоимость 1 часа работы и тарифов на услуги.

В целом проект является эффективным. К концу срока эксплуатации автомобилей чистая прибыль составит 5885,6 тыс. рублей. Проект окупит себя через 3,5 года эксплуатации.

# СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

## Литература (книги, учебники, монографии)

1. Абрютина М.С. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия: Учебное пособие / М.С. Абрютина, А.В. Грачев – 3-е изд., исправленное, - М.: Дело и Сервис, 2020. – 342 с.

2. Аистова М.Д. Реструктуризация предприятия: М.Д. Аистова – М.: Альпина Паблишер, 2018. – 287с.

3. Артеменко В.Г. Финансовый анализ: Учебное пособие / В.Г. Артеменко, М.В. Белендир – 2-е изд. переработанное и дополненное – М.: Дело и сервис, 2019. – 160 с.

4. Балабанов И.Т. Финансовый анализ и планирование хозяйствующего субъекта. – 3-е изд., доп. – М.: Финансы и статистика, 2018. – 208 с.

5. Васина А.А. Анализ финансового состояния компании: А.А. Васина – М, ИКФ «Альф», 2019. – 50 с.

6. Вахрин П.И. Финансовый анализ в коммерческих и некоммерческих организациях: Учебное пособие / П.И. Вахрин – М.:ИКЦ «Маркетинг», 2018. – 320 с.

7. Грищенко О.В. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия: Учебное пособие / О.В. Грищенко – Таганрог Изд-во ТРГТУ, 2020. – 112с.

8. Мец В.О. Экономический анализ финансовых результатов и финансового состояния предприятия: В.О. Мец – К.: КНЕУ, 2018. – 131 с.

9. Савицкая Г. В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: Г.В. Савицкая – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Экономика, 2019. – 425 с.

10. Сербиновский Б.Ю., Фролов Н.Н. и другие Экономика предприятий автомобильного транспорта. Учебное пособие – М – Ростов-на–Дону: Издательский центр «МарТ», 2018. – 495 с.

11. Хаматова Л.А. Экономика предприятия. Экономические ресурсы предприятия: Учебное пособие / Л.А. Хаматова – М.: ИТК «Дашков и Ко», 2018. – 415с.