

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет» (национальный исследовательский университет)
Высшая школа экономики и управления
Кафедра «Экономика и управление на предприятиях
сферы услуг, рекреации и туризма»

РАБОТА ПРОВЕРЕНА

Рецензент, исполнительный директор

_____/П.В. Егоров /
« ____ » _____ 2017 г.

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Зав. кафедрой, к.э.н., доцент

_____/Т.А. Худякова /
« ____ » _____ 2017 г.

Повышение эффективности работы транспортного отдела ЗАО «МКХП-Ситно»

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
ЮУрГУ–38.03.02.62.2017.135. ВКР

Руководитель, ст. преподаватель

_____/В.Н. Фатеев /
« ____ » _____ 2017 г.

Автор

студент группы ЭУ-424

_____/А.С. Бутаков /
_____ 2017 г.

Нормоконтролер, к.э.н., доцент

_____/К.В. Айхель /
« ____ » _____ 2017 г.

Челябинск 2017

АННОТАЦИЯ

Бутаков А.С. Повышение эффективности работы транспортного отдела ЗАО «МКХП-Ситно». – Челябинск: ЮУрГУ, ЭУ-424, 70 с., 3 ил., 10 табл., библиог. список – 70 наим.

Выпускная квалификационная работа выполнена с целью повышения эффективности работы транспортного отдела ЗАО «МКХП-Ситно».

Теоретическая часть выпускной квалификационной работы содержит основные теоретические аспекты повышения эффективности организации, понятие и сущность экономического эффекта и экономической эффективности, аспекты транспортных процессов.

Аналитическая часть содержит краткую характеристику транспортного отдела, анализ деятельности автотранспорта, анализ транспортных затрат, анализ расходов ГСМ.

Практическая часть содержит мероприятия по повышению эффективности работы транспортного отдела ЗАО «МКХП-Ситно» и расчеты затрат на их реализацию.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	6
1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА И ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ НА ПРЕДПРИЯТИИ.....	8
1.1 Понятие и сущность эффективности организации.....	8
1.2 Понятие и сущность экономического эффекта и экономической эффективности	9
1.3 Теоретические аспекты транспортных процессов.....	18
2 АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО ОТДЕЛА ЗАО «МКХП-СИТНО».....	29
2.1 Краткая характеристика деятельности транспортного отдела	29
2.2 Анализ деятельности автотранспорта ЗАО «МКХП-СИТНО».....	43
2.3 Анализ транспортных затрат	49
2.4 Анализ расходов на ГСМ.....	51
3 ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЗАО «МКХП-СИТНО»	56
3.1 Повышение эффективности транспортного отдела ЗАО «МКХП-СИТНО» путем приобретения нового подвижного состава	56
3.2 Повышение эффективности транспортного отдела ЗАО «МКХП-СИТНО» путем снижения затрат ГСМ.....	60
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	63
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	65

ВВЕДЕНИЕ

На современном этапе хозяйствования основой экономической политики является повышение эффективности и качества работы всех звеньев предприятия. Развитие рыночных отношений повышает ответственность и самостоятельность предприятий всех форм собственности в выработке управленческих решений по обеспечению эффективности их производственно-хозяйственной деятельности. Действенность этих решений зависят от разнообразных факторов, находящихся в разной степени взаимодействия не только между собой, но и с конечными результатами производства.

Сущность производственной деятельности состоит в создании экономических благ, необходимых для удовлетворения разнообразных потребностей общества. В рыночной экономике производство осуществляют те хозяйствующие субъекты, которые желают и способны принять наиболее эффективную организацию и технологию производства, поскольку они обеспечивают им наибольшую прибыль.

Темпы роста объема производства и реализации продукции, повышение качества непосредственно влияют на величину издержек, прибыли и рентабельности. Деятельность хозяйствующих субъектов должна быть направлена на то, чтобы произвести и продать максимальное количество продукции высокого качества при минимальных затратах.

Автомобильный транспорт является одной из важнейших отраслей народного хозяйства. Практически нет ни одного предприятия промышленности, строительства, сельского хозяйства, которые не пользовались бы услугами автотранспорта. Велика его роль в удовлетворении потребностей населения в перевозках.

Автотранспорт самый мобильный из всех существующих видов транспорта. Он не зависит от наличия магистральных дорог и с его помощью осуществляется повседневная транспортная связь между предприятиями, учреждениями, организациями, между ними и другими видами транспорта.

Главной задачей, стоящей перед работниками транспорта остается своевременное, качественное и полное удовлетворение народного хозяйства и населения в перевозках и повышение экономической эффективности работы отрасли. Эту задачу необходимо решать путем внедрения передового опыта, использования более совершенных технологий, прогрессивных способов перевозки грузов, а также совершенствованием систем бухгалтерского учета и контроля за деятельностью всех служб внутри предприятий.

Актуальность и практическая значимость данной бакалаврской работы заключается в том, что повышение эффективности – это один из важнейших экономических рычагов не только в системе управления производством в целом, но и в системе внутрихозяйственного планирования, контроля и анализа.

Целью данной работы является повышение эффективности транспортного отдела.

Задачами дипломной работы являются:

1. Изучение состояния работы подразделения.
2. Проведение анализа производственно-хозяйственной деятельности Транспортного управления.
3. Разработка и определение экономической эффективности мероприятий по повышению экономической деятельности управления.

Объектом анализа является транспортный отдел ЗАО «МКХП-Ситно».

Предметом исследования являются мероприятия по повышению эффективности работы ЗАО «МКХП-Ситно».

В процессе работы были использованы данные бухгалтерской отчетности, сведения о состоянии подвижного состава.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ЭФФЕКТА И ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ НА ПРЕДПРИЯТИИ

1.1 Понятие и сущность эффективности организации

Эффективность работы предприятия – комплексное многостороннее понятие. В рыночной экономике необходимым условием эффективного функционирования является баланс интересов всех участников бизнеса: собственников, менеджеров и производственных работников. Все они заинтересованы в успешной работе предприятия. Таким образом, многосторонний контроль над эффективностью деятельности предприятия, который осуществляют участники бизнеса и внешние организации, создает для АТП экономическую среду, где эффективная деятельность – необходимое условие его существования и функционирования [6].

Проблема эффективности решается на всех уровнях экономики, от общества в целом до его отдельных предприятий (фирм) и их хозяйственных подразделений. На всех уровнях категория эффективности отражает связь между ресурсами и целями производства.

Поскольку потребности общества безграничны, а ресурсы ограничены, то возникает задача максимального удовлетворения потребностей путем лучшего, на иболее полного использования ресурсов [8].

Любое коммерческое предприятие предполагает в качестве основной цели извлечение прибыли. Необходимый уровень прибыли позволяет решать целый комплекс задач, которые обуславливают как стабильность и эффективность данного бизнеса, так и создание материальной основы для реализации экономических функций государства (путем отчисления налогов). Соотнося прибыль и затраченные на ее получение ресурсы, можно судить об эффективности деятельности фирмы в целом. Недостаточный уровень прибыли приводит к динамичному перераспределению ресурсов в экономике.

1.2 Понятие и сущность экономического эффекта и экономической эффективности

Слово «эффект» означает результат, следствие каких-либо причин, действий. Экономический эффект представляет собой разницу между результатами экономической деятельности (например, продуктом в стоимостном измерении) и затратами, произведенными для их получения. Если результат экономической деятельности превышает затраты, то достигается положительный эффект (критерием оценки здесь служит прибыль); в противном случае – отрицательный эффект (убытки).

Эффект как разница между стоимостью продукта и затратами на его производство возникает (при прочих равных условиях) в двух случаях: во-первых, когда возрастает количество изготовленной продукции (т. е. наблюдается рост объемов производства); во-вторых, когда сокращаются затраты (экономия ресурсов).

Эффект как конечный результат хозяйственной деятельности характеризуется различными стоимостными и натуральными показателями. К ним можно отнести: объем производства продукции в натуральном и стоимостном выражении; прибыль (экономия) по отдельным элементам затрат; общую экономию от снижения себестоимости за счет экономии по отдельным элементам [17].

Однако как бы ни был важен результат, необходимо знать, какой ценой удалось его достичь, т. е. один и тот же эффект может быть получен различными способами с дифференцированными затратами, и наоборот, одинаковые затраты могут дать совершенно разные результаты. Соизмерение эффекта и затрат на его достижение – это основа экономической эффективности.

Затраты предприятия это издержки и прочие затраты на осуществление деятельности, непосредственно не обусловленной производством, но отражающиеся на налогооблагаемой прибыли, а также связанные с другим периодом времени и размером затрат [20].

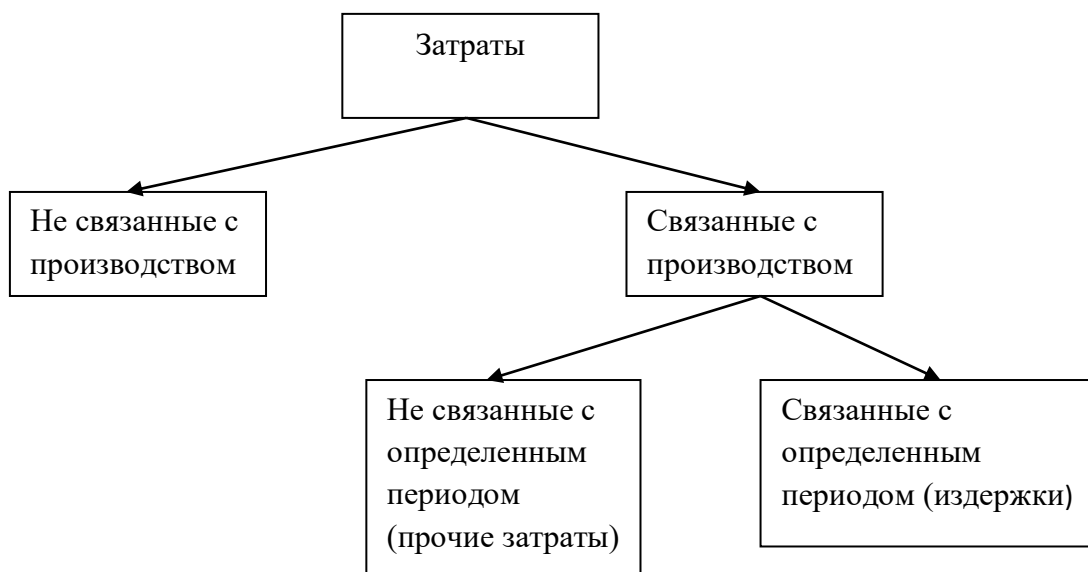


Рисунок 1.1 – Виды затрат

Издержки предприятия непосредственно связаны с производством и реализацией продукции и представляют собой затраты на живого и овеществленного труда на изготовление продукции и ее продажу за определенный период и применительно к конкретному производству.

По экономическим элементам затраты на производство и реализацию продукции делятся на материальные, заработную плату, амортизацию и прочее.

По участию в хозяйственной деятельности можно разделить производственные и коммерческие.

Совокупность производственных затрат показывает производственную себестоимость товарной продукции, то есть затраты на непосредственно производимые для обеспечения процесса производства. Процесс реализации продукции опосредуется другими затратами (затраты на упаковку, транспортировку, маркетинговые исследования и рекламу). Эти затраты называются внепроизводственными, или коммерческими, а прибавляя их к производственной себестоимости товарной продукции, получают полную себестоимость товарной продукции [21].

Затраты которые не изменяются с ростом или снижением выпуска продукции называются постоянными. В эту группу входит амортизация основных фондов и износ нематериальных активов; заработная плата административно-управленческого персонала; затраты на сертификацию продукции; затраты на обеспечение нормальных условий труда и техники безопасности. Другая группа затрат, наоборот, изменяется пропорционально выпуску продукции. Такие затраты относятся к переменным и включают в них затраты на сырье, материалы. Электроэнергию на технологические нужды, затраты на оплату труда по сдельным расценкам или в процентах от выручки и т.п.

Переменные и постоянные затраты – это два основных типа издержек. Каждый определяется в зависимости от того, меняются ли итоговые затраты в ответ на колебания выбранного объекта (часто говорят колебания объема). Переменные затраты изменяются в общей сумме прямо пропорционально изменениям объема. Постоянные – остаются без изменения.

По характеру происхождения затраты бывают первичные и вторичные. К первичным относятся затраты на сырье, материалы; вторичными являются затраты на запасные части, изготовленные вспомогательными цехами предприятия [23].

По форме присвоения к отдельным продуктам затраты делятся на прямые и косвенные. Это деление связано с отнесением затрат на себестоимость продукции. Прямые затраты непосредственно связаны с конкретным видом продукции и могут включаться в себестоимость этой продукции (затраты на сырье, основные материалы, заработная плата основных производственных рабочих). Косвенные затраты связаны с производством нескольких видов продукции (общецеховые, общезаводские, часть внепроизводственных).

По экономической роли в процессе производства затраты делятся на основные и накладные. Основными называют затраты, непосредственно связанные с технологическим процессом производства, а накладные образуют в связи с организацией, обслуживанием и управлением им.

В зависимости от возможности регулирования затраты делятся на регулируемые и нерегулируемые. Можно регулировать размер заработной платы на предприятии, однако расходы на сертификацию продукции практически не поддаются регулированию, так как не зависят от желания менеджеров предприятия [16].

По обязательности затраты предприятия бывают вмененные и альтернативные. Вмененными являются обязательные затраты, уровень которых регулируется государством и самим предприятием и без которых невозможен процесс производства. Альтернативные затраты предполагают возможность выбора в случае ограниченности ресурсов и характеризуют возможности, от которых отказываются при выборе какого-либо альтернативного решения.

Внереализационные расходы включают в себя:

1. Расходы на содержание переданного по договору аренды (лизинга) имущества.
2. Расходы в виде процентов по любым долговым обязательствам, в том числе процентов, начисленных по ценным бумагам и иным обязательствам.
3. Расходы на организацию выпуска собственных ценных бумаг.
4. Расходы, связанные с обслуживанием приобретенных ценных бумаг.
5. Расходы в виде отрицательной курсовой разницы, возникающей от переоценки имущества в виде валютных ценностей и требований.
6. Расходы налогоплательщика, применяющего метод начисления, на формирование резервов по сомнительным долгам.
7. Расходы по операциям с тарой.
8. Судебные расходы и арбитражные сборы.
9. Расходы в виде отчислений организациям, входящим в структуру РОСТО.

К внереализационным расходам приравниваются убытки, полученные налогоплательщиком в отчетном (налоговом) периоде [18].

Экономическая эффективность – это способность системы в процессе функционирования производить экономический эффект (потенциальная эффективность) и действительное создание такого эффекта (фактическая эффективность) или способность системы производить при ее изменении (и при преобразовании условий ее функционирования) больший экономический эффект, чем в других условиях; реализация этой способности [15].

Таким образом, в отличие от экономического эффекта, экономическая эффективность не абсолютная, а относительная величина; наиболее распространенный способ ее установления заключается в делении величины эффекта на размер затрат. Следовательно, чем больше экономический эффект и меньше произведенные для этого затраты ресурсов, тем выше эффективность.

Таким образом, можно сказать, что эффективность отражает степень реализации целей организации при минимальных, но необходимых затратах. Это отношение результата деятельности к затратам на его достижение, т. е. результат сравнивается с затратами. При этом результаты и затраты могут быть сопоставимы в различных комбинациях:

1. Результат/затраты – результат, полученный на единицу затрат;
2. Затраты/результаты – удельная величина затрат, приходящаяся на единицу полученного результата.
3. Результат + затраты/результат – удельная величина эффекта, приходящегося на единицу получаемых результатов. Данные соотношения являются базовыми при разработке показателей эффективности [58].

Критерий отражает сущность эффективности и предопределяет набор показателей, характеризующих достижение целей. Критерии оценки эффективности деятельности организации для всех заинтересованных лиц (собственников, менеджеров, кредиторов, персонала) могут различаться. В зависимости от целей организации выделяются различные виды эффективности:

1. По степени значимости для организации различают стратегическую и тактическую эффективность.

2. По отношению к внешней среде – внешнюю и внутреннюю эффективность.

3. По содержанию выделяются технологическая, экономическая, производственная, научно-техническая, экологическая и социальная эффективность.

4. По общественным характеристикам – общефирменная, внутрифирменная, групповая и индивидуальная эффективность.

5. Эффективность организационной структуры и эффективность механизма управления.

6. По отношению к объекту и субъекту управления выделяют эффективность производства и эффективность управления [35].

Понятия «производственная эффективность» и «эффективность производства» не являются тождественными.

Производственная эффективность – это степень минимизации затрат при трансформации ресурсов на входе в готовую продукцию на выходе производственной системы (т. е. отдача производственных затрат — выпуска товарной продукции на единицу затрат на ее производство; прибыль на единицу затрат на производство; выработка товарной продукции на одного рабочего; фондоотдача).

Эффективность производства – это реализация программы производства при минимальных производственных затратах и запланированном уровне качества. Т. е. имеется в виду статическая, внутренняя эффективность или, как ее часто называют, экономичность.

Наряду с общей эффективностью функционирования системы рассматривается также частная эффективность ее отдельных элементов и факторов, воздействующих на нее. Мерой частной эффективности является ее

вклад в общую эффективность. Примерами частной эффективности могут служить ее определенные виды:

1. Эффективность факторов производства – подразумевает способность указанных факторов приносить эффект, а также реализацию этой способности.

2. Эффективность капитальных вложений – соотношение между затратами на воспроизводство основных фондов и получаемыми вследствие этого результатами в виде ввода в действие объектов производственного и непроизводственного назначения, прироста продукции.

3. Предельный эффект затрат, т. е. дополнительный экономический эффект, который приносят дополнительные затраты определенного ресурса при неизменной величине остальных.

4. Эффективность экономических решений – является мерой изменения эффективности (рассматриваемой экономической системы), которая была достигнута в результате реализации оцениваемых решений или мероприятий.

5. Производительность труда – плодотворность, продуктивность деятельности людей; измеряется количеством продукции, произведенным работником в сфере материального производства за единицу рабочего времени, или количеством времени, которое затрачено на производство единицы продукции.

6. Фондоотдача, материалоотдача и обратные им показатели. Помимо задач, связанных с оценкой общих показателей эффективности фирмы, предпринимателю постоянно приходится решать частные задачи, побуждающие его не принимать отдельное управленческое решение, в основе которого также лежат соображения эффективности [25].

Для экономического обоснования лучших вариантов производственно-хозяйственных решений – внедрения новой техники, технологий, организации производства, размещения новых предприятий (производств).

В практике экономических расчетов различают общую (абсолютную) и сравнительную экономическую эффективность.

Общая (абсолютная) эффективность характеризует общую величину экономического эффекта в сопоставлении как со всеми затратами на его достижение – стоимостью средств труда, предметов труда и рабочей силы, примененных или израсходованных в данном периоде, так и с отдельными видами используемых ресурсов.

В систему обобщающих показателей общей экономической эффективности традиционно включаются показатели рентабельности продукции; рентабельности производственных фондов; производства продукции на 1 руб. затрат; относительной экономии основных и оборотных фондов; материальных, трудовых затрат и фонда оплаты труда [31].

Показателями общей экономической эффективности используемых ресурсов являются: показатели использования трудовых ресурсов (рост производительности труда, доля прироста продукции за счет увеличения производительности труда, экономия живого труда); показатели эксплуатации основных фондов, применения оборотных средств и капиталовложений (фондоотдача, оборачиваемость оборотных средств, удельные капитальные вложения); показатели использования материальных ресурсов.

Сравнительная экономическая эффективность позволяет определить экономически наиболее выгодный вариант решения данной хозяйственной задачи. Сравнительная экономическая эффективность просчитывается при разработке и внедрении новой техники; решении вопросов по производству и применению взаимозаменяемых материалов и продукции; проектировании строительства и реконструкции действующих предприятий.

При определении сравнительной экономической эффективности в качестве величины экономического эффекта принимается экономия, полученная от снижения себестоимости продукции, в качестве затрат – дополнительные капитальные вложения, обусловившие эту экономию. Сравнительная экономическая эффективность выявляется при выборе одного из двух и более вариантов решения определенной хозяйственной или технико-экономической

задачи. Она дает возможность охарактеризовать преимущества одного варианта по сравнению с другими [65].

При сопоставлении двух вариантов возможно различное соотношение необходимых капитальных вложений и уровня себестоимости продукции. Тот вариант, который характеризуется меньшими (или равными) капитальными вложениями и одновременно обеспечивает более низкую себестоимость продукции, при прочих равных условиях признается экономически выгодным.

При сравнении вариантов часто возникают ситуации, когда вариант с меньшими текущими затратами (себестоимостью) характеризуется большими единовременными затратами (капитальными вложениями). В этом случае необходимо соизмерить дополнительные капитальные вложения с экономией на текущих затратах, которая достигается благодаря более низкой себестоимости продукции. Такое соизмерение производится на основе определения срока окупаемости дополнительных капитальных вложений. Срок их окупаемости представляет собой отношение разности величин капитальных вложений к разности величин себестоимости продукции по сравниваемым вариантам. Срок окупаемости позволяет определить время, в течение которого дополнительные капитальные вложения окупаются в результате экономии от снижения себестоимости продукции. Показатель, обратный сроку окупаемости, называется коэффициентом эффективности дополнительных капитальных вложений.

При сравнении вариантов рекомендуется пользоваться приведенными затратами, рассчитанными по каждому варианту. Приведенные затраты по каждому варианту представляют собой сумму капитальных вложений и затрат (себестоимости), приведенных к единой размерности в соответствии с нормативом эффективности.

Приведенные затраты, которые при расчете окажутся минимальными, дают возможность уточнить наиболее эффективный вариант.

Однако себестоимость продукции не отражает многих существенных сторон деятельности предприятия. Так, например, себестоимость продукции может снижаться при ухудшении качества изготавливаемых изделий; снижение себестоимости продукции не всегда свидетельствует о соответствии продукции общественным и личным потребностям. Кроме того, показатели себестоимости мало связаны с оценкой использования производственных фондов. С этой точки зрения, существенным преимуществом обладают взаимосвязанные показатели прибыли и рентабельности [47].

Калькулирование себестоимости – это процесс отнесения затрат непосредственно на их носители в расчете на единицу продукции (работ, услуг). Ими могут быть отдельные продукты, услуги, направления деятельности предприятия. Отличие калькуляции себестоимости от сметы затрат состоит в том, что калькуляция составляется на единицу какой-либо продукции, а в смете затрат указываются все затраты на производство по их статьям. Такими статьями являются: материалы, заработная плата, амортизация, общецеховые, общезаводские расходы [29].

К объектам калькулирования относятся продукция, услуги, полуфабрикаты, отдельные заказы.

Калькуляционная единица представляет собой измеритель объекта калькулирования. Они выражаются показателями трех видов:

1. Натуральные.
2. Условно-натуральные.
3. Стоимостные.

1.3 Теоретические аспекты транспортных процессов

Транспорт – (от лат. *transporto*– перемещаю), это совокупность средств и путей сообщений, деятельность которых обеспечивает всю деятельность людей.

Единая транспортная система обеспечивает согласованное развитие и функционирование всех видов транспорта с целью максимального

удовлетворения транспортных потребностей при минимальных затратах. Транспортный процесс – совокупность средств и путей сообщения, а также различных технических устройств и сооружений, обеспечивающих их нормальную работу [64].

Транспортный процесс – это совокупность операций с грузами и транспортными средствами, в результате выполнения которых грузы изменяют своё положение в пространстве. Сущность транспортной работы заключается в изменении места нахождения грузов. Структура транспортного процесса включает три элемента (под процесса):

1. Процесс загрузки.
2. Процесс перевозки.
3. Процесс разгрузки.

Погрузка включает в себя подачу транспортных средств к нужному месту, организацию фронта работ, накопление, формирование и сортировку груза, оформление документов, сопровождающих перевозку. Главным документом при перевозках является товарно-транспортная накладная, на основе которой грузоотправитель списывает со счетов своего предприятия материальные ценности, передавая их на период перевозки работникам транспорта.

Движение является основной функцией транспорта. Усложнившееся движение транспортного потока требует большего внимания и от составителей маршрутов, и от исполнителей (водителей, машинистов, капитанов) для сокращения времени в пути и гарантированной безопасности перевозки грузов или пассажиров.

Погрузочно-разгрузочные работы могут осуществляться грузовладельцами или, при желании и возможности, работниками транспорта, которые часто не хотят зависеть от условий грузовладельцев, для сокращения времени на погрузочно-разгрузочные работы и общего времени производственного процесса. Эти операции – наиболее сложные и трудоемкие, влияющие на время задержки

транспортного средства, а следовательно, на уменьшение его производительности.

Разгрузка – это подача транспортного средства в зону работ, расформирование и сортировка груза, оформление документов на прибывший груз. По товарно-транспортной накладной груз передается грузополучателю, который принимает на себя материальную ответственность. Все риски за груз переходят с перевозчика на грузополучателя [69].

В транспортном процессе, в отличие от промышленного процесса, нового материального продукта не производится. Каждая операция, как и процесс, состоит из предметов труда, средств производства и производственного персонала, взаимодействие которых направлено на создание транспортной продукции:

Таблица 1.1 – Предмет, средства, исполнители транспортного производства

Предмет транспортного производства	Средства транспортного производства	Исполнители транспортного производства
Перевозка пассажиров	Транспортное средство	Персонал транспортного производства
Перевозка грузов	Транспортная техника	

Транспорт продолжает и завершает процесс производства продукции до момента доставки ее в сферу потребления. Процесс производства продукции считается завершенным лишь тогда, когда продукция доставлена в сферу потребления, и соответственно процесс производства транспортной продукции прекращается сразу после того, как груз (пассажир) доставлен в нужное место. Следовательно, транспортная продукция производится только во время движения транспортного средства с грузом или пассажирами [66].

Этим обусловлена одна из самых больших проблем транспортной отрасли, невозможность создания запаса «продукции транспорта». Без запаса, который

снимает часть риска сбой (по разным причинам) при доставке груза или пассажира, практически работать нельзя, поэтому этот запас создается путем дополнительных резервных транспортных средств.

Например, при перевозках пассажиров в транспортном предприятии всегда существуют 1–3 резервных единицы подвижного состава, готовых при выходе с линии транспортного средства заменить его в кратчайшие сроки.

Продукция транспорта воздействует на размеры общественного производства, так как является необходимым условием обслуживания процессов производства отраслей экономики, и активно воздействует на развитие производительных сил и размещение (географию) производства, что, в свою очередь, способствует совершенствованию транспорта.

Стоимость транспортной продукции входит в окончательную стоимость перевозимой продукции, так как грузовладельцы осуществляют оплату транспортных затрат, которые они затем, при продаже, добавляют к стоимости своей продукции. Считается, что стоимость груза не влияет на стоимость транспортной продукции. Однако нужно помнить, что более дорогой или с особыми свойствами товар (например, скоропортящиеся продукты питания) требует при транспортировке больших затрат, так как необходим специализированный транспорт, эксплуатация и обслуживание которого стоят дороже обычного транспортного средства. Примером подобного удорожания может служить перевозка драгоценных металлов или денежной массы, которая должна осуществляться в специализированных бронированных транспортных средствах с охраной в пути [43].

На транспорте предметами труда служат перевозимые грузы, которые не являются собственностью транспорта, но на время перевозочного процесса перевозчик несет за них полную материальную ответственность.

Как уже отмечалось, без опережающего развития транспорта практически невозможно функционирование отраслей экономики, т.е. сначала должна быть построена вся транспортная инфраструктура для «накопления» транспортной

продукции, а затем начата работа отрасли. В противном случае производимый товар не достигнет сферы потребления, что равносильно для общества его отсутствию. Для отрасли это будет означать омертвление вложенного капитала без возможности дальнейшего развития [68].

Транспортная продукция обладает одной особенностью: с увеличением объемов перевозимых грузов (пассажиров) возникает необходимость перехода на другой вид транспорта.

Поскольку транспортная продукция производится только в период движения транспортных средств с грузом или пассажирами, то ее количество зависит от времени простоев при погрузочно-разгрузочных операциях, т.е. уровня механизации и автоматизации перегрузочных и складских процессов, а также использования прогрессивных технологий перевозки (контейнерной, пакетной, интермодальной).

Нематериальный характер транспортной продукции изменяет состав ее себестоимости (Себестоимость – это затраты, необходимые для производства одной единицы продукции.). Если в отраслях экономики значительные затраты идут на приобретение сырья, из которого производится продукция, то в транспортной отрасли при отсутствии сырья почти 50% себестоимости уходит на заработную плату водителей, выполняющих транспортную работу. В эти же 50% входит та часть износа транспортного средства, которая в будущем будет использована на приобретение нового транспортного средства.

Особенностью транспортной продукции является также тот факт, что ее производство проходит вне транспортного предприятия. А так как транспортные средства обладают повышенной мобильностью, то контроль за производством транспортной продукции затруднен и не всегда есть возможность осуществления обратной связи, т.е. воздействия на процесс производства продукции.

Развитие транспорта и производство его продукции в значительной степени зависят от политики в экономике. Так, при рыночных отношениях, когда

временной фактор зачастую важнее экономического, более значимым становится применение автомобильного транспорта за пределами эффективного расстояния.

Экономическая теория, определяя место и роль транспорта в развитии современного общества, рассматривает его как всеобщее средство труда, как одно из общих условий производства. Перемещая средства труда и рабочих внутри предприятий, транспорт осуществляет связи, порождаемые технологическим разделением труда. Эти функции выполняет внутрипроизводственный транспорт. Перемещая различные виды продукции между производителями (поставщиками) и потребителями, транспорт осуществляет связи, порождаемые территориальным разделением труда [10].

Транспорт, с одной стороны, является частью инфраструктуры рынка, «физически» реализуя обмен товарами и оказывая услуги населению, а с другой стороны он сам как субъект рынка продает свои услуги, перемещая товары и пассажиров. Различные виды транспорта могут по-разному оказывать эти услуги, образуя тем самым транспортный рынок. Труд транспортных рабочих является трудом производительным, он создает национальный доход, увеличивает общественное богатство, измеряемое в стоимостной форме. Доля транспортных издержек в стоимости продукции промышленности и сельского хозяйства составляет 15–20%, достигая по некоторым грузам 45–50%.

Вместе с тем транспорту свойственны некоторые особенности, отличающие его от других отраслей народного хозяйства.

Во-первых, транспорт не производит новой вещественной продукции, а как бы является продолжением процесса производства в пределах процесса обращения. Процесс производства продукции заканчивается тогда, когда она доставлена к месту потребления, поэтому транспорт есть продолжение процесса производства, начатого в промышленности и сельском хозяйстве. Конечный результат производства реализуется у потребителя, этим и определяется отношение к транспорту работников промышленности и сельского хозяйства, их

забота об условиях перевозки своей продукции, улучшении показателей использования подвижного состава и экономии транспортных затрат.

Во-вторых, продукция транспорта – перевозка грузов и пассажиров неотделима от процесса транспортного производства. Ее нельзя накопить, создать ее запасы. Поэтому проблема резервов на транспорте состоит в создании не запасов продукции, а резервов пропускной и провозной способности. Маневрирование резервами по районам транспортной сети затруднительно и накладно, а часто невозможно, поэтому оптимальные резервы пропускной и провозной способности должны создаваться повсеместно, и в первую очередь на направлениях с быстрорастущими перевозками.

В-третьих, продукция транспорта не содержит сырья. Доля заработной платы в ее себестоимости вдвое выше, чем в промышленности. Затраты на амортизацию, топливо и электроэнергию составляют почти половину всех эксплуатационных расходов транспорта. Поэтому важнейшее значение для снижения себестоимости перевозок имеет увеличение производительности труда, улучшение использования транспортных средств, особенно подвижного состава, сокращение расхода топлива и электроэнергии на единицу перевозочной работы.

В-четвертых, кругооборот средств, выделяемых на развитие транспорта, отличается от кругооборота средств, направляемых на развитие промышленности и сельского хозяйства. На транспортном рынке реализуется не товар в виде новой вещи, а сам производственный процесс транспортной промышленности, следовательно, требования к эффективности и качеству работы транспортной системы относятся не только к его рыночной продукции, конечному результату транспортной деятельности, но и непосредственно к транспортному производственному процессу. Особое значение имеют ускорение и бесперебойность транспортного процесса, сокращение сроков доставки и улучшение сохранности грузов, безотказность в работе всех звеньев транспортного конвейера, повышение качества работы каждого рабочего, бригады, каждого

предприятия, производственного объединения, каждого вида транспорта и транспортной системы в целом [5].

Непосредственно с транспортом связана работа многих отраслей народного хозяйства: машиностроения (автомобиле-, локомотиво-, вагоно-, судо- и авиастроения), топливноэнергетики, металлургии и др. Транспорт ежегодно потребляет примерно 18% дизельного топлива, 6% электроэнергии, 10% лесоматериалов, 4% черных металлов.

Транспорт способен существенно влиять на экономический рост, расширение торговли, повышение уровня жизни. Он способствует повышению производительности труда, сокращая время доставки грузов или проезда до места работы.

Транспорт активно влияет на окружающую среду, причем это воздействие носит в основном негативный характер. Так, на долю транспорта в общем валовом выбросе в атмосферу всех продуктов производственной деятельности приходится 40%, в том числе основную долю загрязнений (более 80%) дает автомобильный транспорт. Из этого следует, что практически уменьшение загрязнения атмосферного воздуха транспортом во многом определяется решением экологической проблемы на автомобильном транспорте [3].

Темпы развития транспорта должны соответствовать экономическому росту. По данным зарубежных исследователей, рост валового внутреннего продукта в большинстве стран мира сопровождается пропорциональным увеличением стоимости основных фондов транспорта. Таким образом, по мере развития экономики страны транспортная отрасль должна изменяться в соответствии с динамикой спроса на транспортные услуги. Существует и обратная взаимосвязь, т. е. транспорт оказывает воздействие на экономическое развитие, являясь если не двигателем, то, по крайней мере, «колесами» экономической активности. Однако специальными исследованиями установлено, что инвестиции в одну лишь транспортную отрасль или даже во всю инфраструктуру не

гарантируют роста экономики. Успех зависит, прежде, всего от экономической политики государства в целом [37].

Выводы по первой главе:

Эффективность работы предприятия – комплексное многостороннее понятие. В рыночной экономике необходимым условием эффективного функционирования является баланс интересов всех участников бизнеса: собственников, менеджеров и производственных работников. Все они заинтересованы в успешной работе предприятия. Таким образом, многосторонний контроль над эффективностью деятельности предприятия, который осуществляют участники бизнеса и внешние организации, создает для АТП экономическую среду, где эффективная деятельность – необходимое условие его существования и функционирования.

Проблема эффективности решается на всех уровнях экономики, от общества в целом до его отдельных предприятий (фирм) и их хозяйственных подразделений. На всех уровнях категория эффективности отражает связь между ресурсами и целями производства.

Понятие «эффект» означает результат, следствие каких-либо причин, действий. Экономический эффект представляет собой разницу между результатами экономической деятельности (например, продуктом в стоимостном измерении) и затратами, произведенными для их получения. Если результат экономической деятельности превышает затраты, то достигается положительный эффект (критерием оценки здесь служит прибыль); в противном случае – отрицательный эффект (например, убытки).

Эффект как разница между стоимостью продукта и затратами на его производство возникает (при прочих равных условиях) в двух случаях: во-первых, когда возрастает количество изготовленной продукции (т. е. наблюдается рост объемов производства); во-вторых, когда сокращаются затраты (экономия ресурсов).

Затраты предприятия это издержки и прочие затраты на осуществление деятельности, непосредственно не обусловленной производством, но отражающиеся на налогооблагаемой прибыли, а также связанные с другим периодом времени и размером затрат.

Экономическая эффективность – это способность системы в процессе функционирования производить экономический эффект (потенциальная эффективность) и действительное создание такого эффекта (фактическая эффективность) или способность системы производить при ее изменении (и при преобразовании условий ее функционирования) больший экономический эффект, чем в других условиях; реализация этой способности.

Таким образом, в отличие от экономического эффекта, экономическая эффективность не абсолютная, а относительная величина; наиболее распространенный способ ее установления заключается в делении величины эффекта на размер затрат. Следовательно, чем больше экономический эффект и меньше произведенные для этого затраты ресурсов, тем выше эффективность.

Таким образом, можно сказать, что эффективность отражает степень реализации целей организации при минимальных, но необходимых затратах. Это отношение результата деятельности к затратам на его достижение, т. е. результат сравнивается с затратами.

Транспорт – (от лат. *transporto* – перемещаю), это совокупность средств и путей сообщений деятельность которых обеспечивает всю деятельность людей.

Единая транспортная система обеспечивает согласованное развитие и функционирование всех видов транспорта с целью максимального удовлетворения транспортных потребностей при минимальных затратах. Транспортный процесс – совокупность средств и путей сообщения, а также различных технических устройств и сооружений, обеспечивающих их нормальную работу.

Транспортный процесс – это совокупность операций с грузами и транспортными средствами, в результате выполнения которых грузы изменяют

свое положение в пространстве. Сущность транспортной работы заключается в изменении места нахождения грузов.

Транспорт продолжает и завершает процесс производства продукции до момента доставки ее в сферу потребления. Процесс производства продукции считается завершенным лишь тогда, когда продукция доставлена в сферу потребления, и соответственно процесс производства транспортной продукции прекращается сразу после того, как груз (пассажир) доставлен в нужное место. Следовательно, транспортная продукция производится только во время движения транспортного средства с грузом или пассажирами.

Развитие транспорта и производство его продукции в значительной степени зависят от политики в экономике. Так, при рыночных отношениях, когда временной фактор зачастую важнее экономического, более значимым становится применение автомобильного транспорта за пределами эффективного расстояния.

Темпы развития транспорта должны соответствовать экономическому росту. По данным зарубежных исследователей, рост валового внутреннего продукта в большинстве стран мира сопровождается пропорциональным увеличением стоимости основных фондов транспорта. Таким образом, по мере развития экономики страны транспортная отрасль должна изменяться в соответствии с динамикой спроса на транспортные услуги.

Экономическая теория, определяя место и роль транспорта в развитии современного общества, рассматривает его как всеобщее средство труда, как одно из общих условий производства. Перемещая средства труда и рабочих внутри предприятий, транспорт осуществляет связи, порождаемые технологическим разделением труда. Эти функции выполняет внутрипроизводственный транспорт. Перемещая различные виды продукции между производителями (поставщиками) и потребителями, транспорт осуществляет связи, порождаемые территориальным разделением труда.

2 АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО ОТДЕЛА ЗАО «МКХП-Ситно»

2.1 Краткая характеристика деятельности транспортного отдела

Производство здоровых продуктов питания для здоровья человека – это миссия компании и жизненная философия, которая объединяет предприятия, производящие продукты питания под торговой маркой «СИТНО». Под брендом «СИТНО» объединено сегодня около 70 предприятий сельского хозяйства и перерабатывающей промышленности. Количество трудящихся на предприятиях «СИТНО» более 10 тыс. человек.

Предприятия компании «СИТНО» – динамически развивающиеся производственные структуры, где отмечается ежегодное увеличение объемов и ассортимента выпускаемой продукции, расширение рынков сбыта. Сегодня продукция с маркой «СИТНО» известна в регионе, на Западе страны, в средней полосе России и на Дальнем Востоке. Главным в работе всех предприятий компании «СИТНО» является обеспечение достойного качества выпускаемой продукции, забота о здоровье потребителей, расширение ассортимента с целью удовлетворения запросов покупателей, умеренная ценовая политика.

Замкнутый производственный цикл предприятий компании, позволяет производить натуральные, качественные и экологически чистые продукты питания для здоровья человека, сохраняя в продуктах питания «СИТНО» природную силу и энергию зерна, витамины и микроэлементы, полезные для здоровья человека.

Заказчиками компании являются российские производственно-торговые и коммерческие компании. Основную долю всех клиентов занимают юридические лица, коммерческие, торговые и другие организации, магазины оптовой и розничной продажи.

Основными конкурентами являются:

1. ОАО «Макфа».

2. АПК «Агрос».
3. ООО «Алтан».
4. ООО «Союз-пищепром»

ОАО «МАКФА» производит высококачественные продукты питания для здорового питания по доступным ценам под любимыми брендами. Для этого компания использует передовые технологии пищевой отрасли и отборное сырье.

АПК «Агрос» – крупнейший в России производитель продовольственной продукции. Управляющей компанией АПК «Агрос» является ООО «Росхлебопродукт».

В настоящее время производство макаронных изделий является важнейшим направлением деятельности компании, в котором явно прослеживается тенденция на повышение роли брендированной продукции.

Компания «Алтан» была основана в 1988 году в городе Барнауле. «Алтан» представляет собой негосударственную холдинговую структуру, объединяющую крупные предприятия Алтайского края.

Компания специализируется на глубокой переработке твердых сортов пшеницы и производстве макаронных изделий под торговой маркой «Гранмулино» из крупки твердых сортов пшеницы.

Объединение «Союз-Пищепром» образовано осенью 1998 года. Головным предприятием объединения является Комбинат хлебопродуктов им. Григоровича. Под единой торговой маркой «Союз-Пищепром» работают шесть предприятий. В целом предприятия «Союз-Пищепрома» реализует 280 тысяч тонн продукции в год на сумму 28 миллионов рублей. Единый хозяйственный комплекс позволил внедрить на предприятиях «Союз-Пищепрома» технологии мирового уровня, а также использовать оборудование всемирно известных фирм из Швейцарии, Италии и Германии.

Проведем анализ конкурентов методом построения многоугольника конкурентоспособности (рисунок 2.1).

Оценку проведем по 50-ти бальной шкале по пяти основным критериям (факторам) конкурентоспособности.

Высшая оценка – 50, низшая – 10.

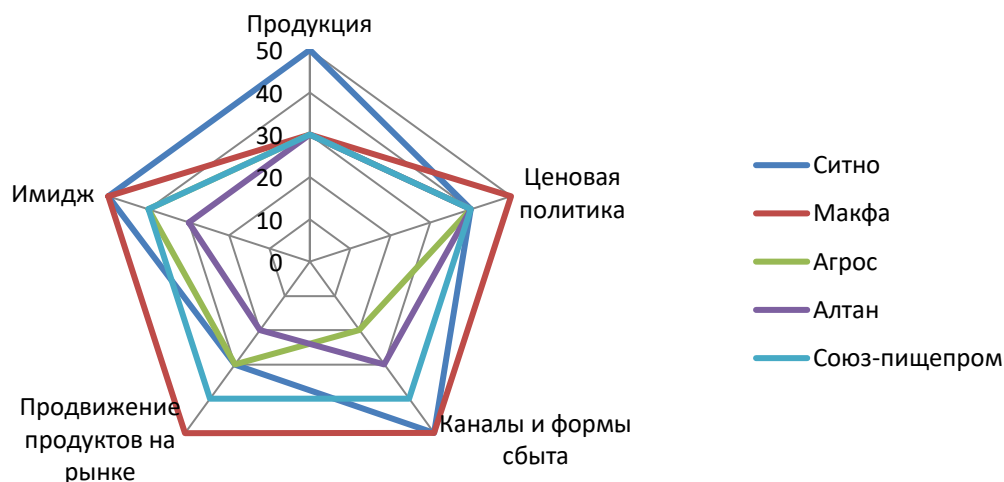


Рисунок 2.1 – Многоугольник конкурентоспособности

Если вершины многоугольника определенной фирмы ближе к центру, чем у конкурентов – его позиция по данному критерию самая плачевная. И наоборот, чем дальше вершины от центра, тем лучше положение фирмы. Анализируя рисунок 2.1, мы видим, что ЗАО «МКХП – Ситно» и ОАО «Макфа» имеют лучшие показатели по всем факторам. Между остальными компаниями развивается серьезная конкуренция по всем факторам.

Транспортный цех осуществляет грузоперевозки и перевозку пассажиров, а также все производственные функции по техническому обслуживанию, ремонту, хранению и снабжению автопарка [1].

По организации производственной деятельности транспортный цех является комплексным, осуществляющим транспортную работу, все виды технического обслуживания (ТО), текущего ремонта (ТР) и хранение подвижного состава.

Грузовые автомобили осуществляют перевозку внутреннего груза предприятия между дочерними компаниями.

Пассажирский транспорт осуществляет перевозку персонала до места и с места работы автобусами. Легковые автомобили перевозят документацию и внутренний персонал.

Транспортный цех имеет специализированные места для ремонта подвижного состава, квалифицированный персонал по ремонту и обслуживанию подвижного состава.

Управление транспортного цеха должно обеспечить общее руководство, выполнение перевозочного процесса, организацию труда и заработной платы, анализ выполнения плановый показателей, проверка документации и отчетности, комплектование квалифицированными работниками и их обучением [35].

Весь персонал подразделяется на несколько групп:

1. Инженерно-технический персонал: начальник гаража, механик, экономист.
2. Рабочие: водители, слесаря.
3. Младший персонал: уборщики.

Предприятия ЗАО «МКХП-Ситно» имеет развитую организационно-производственную структуру. Звеном высшей иерархической ступени, осуществляющим функции управления всем производственным процессом, является генеральный директор.

Непосредственно оперативное управление производственным процессом осуществляет исполнительный директор. Организационно-производственную структуру предприятия формируют следующие отделы и службы: технический отдел, ОМТС, АТЦ, ПТЛ (лаборатории), отдел сбыта, отдел сырья, бухгалтерия, отдел кадров, юридический отдел [36].

На рисунке 2.2 мы видим организационную структуру предприятия.

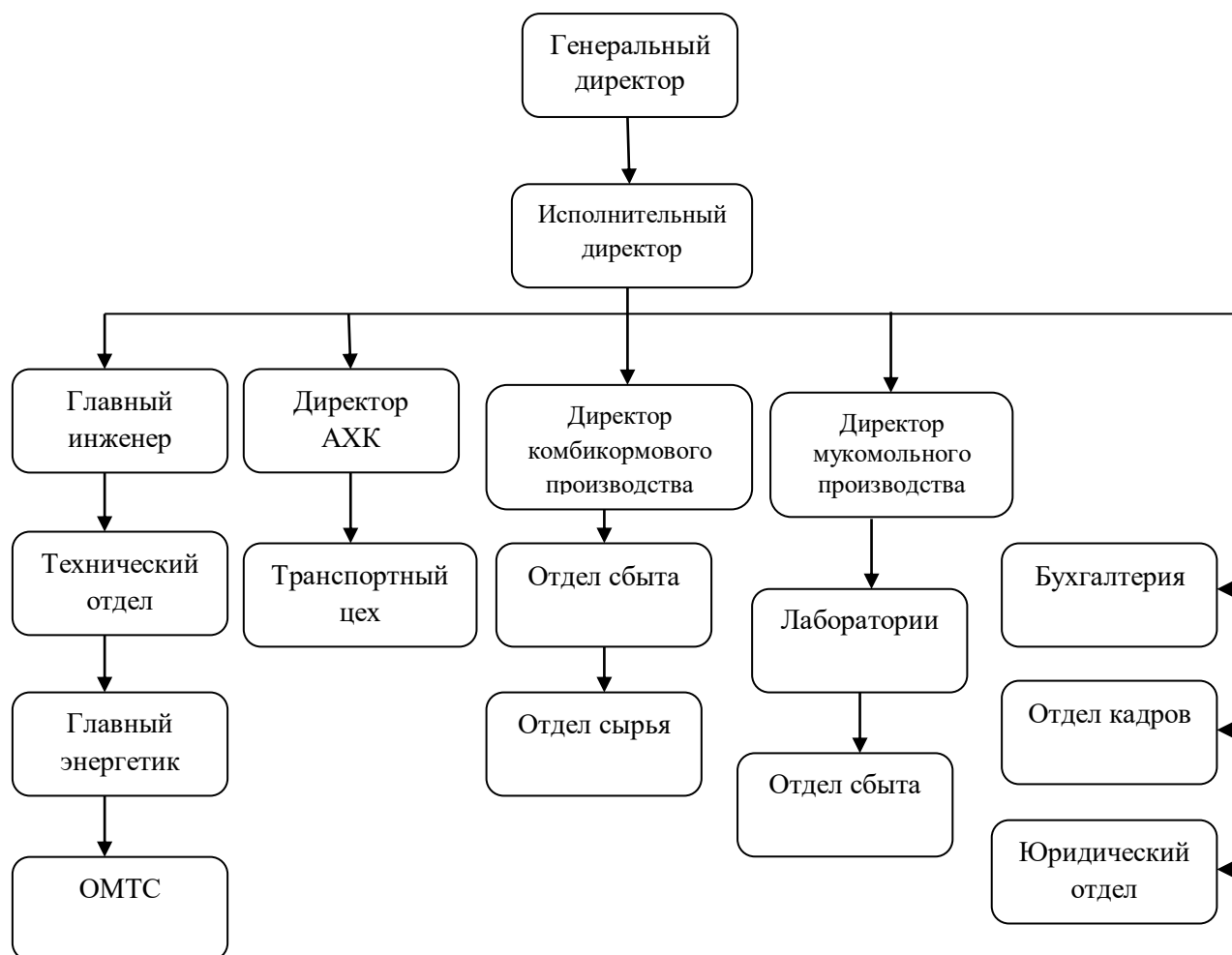


Рисунок 2.2 – Организационная структура ЗАО «МКХП-Ситно»

SWOT-анализ – это легкий в применении инструмент быстрой оценки стратегического положения компании. Применяя метод SWOT-анализа, удастся установить линии связи между силой и слабостью, которые присущи организации и внешними угрозами и возможностями.

На практике применяется несколько различных форм проведения SWOT-анализа:

1. Экспресс SWOT-анализ.
2. Сводный SWOT-анализ.
3. Смешанный SWOT-анализ.

Таблица 2.1 – SWOT-анализ ЗАО «МКХП-Ситно»

Сильные стороны (внутренний потенциал) (S)	Слабые стороны (внутренние недостатки) (W)
<ol style="list-style-type: none"> 1) Собственные технологии 2) Налаженная сеть по сбыту 3) Высокий уровень качества 4) Стабильный темп роста производства 5) Высоко квалифицированный персонал 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Недостатки в рекламной политике 2) Недостаточный уровень логистики 3) Изношенный подвижной состав 4) Недостаток собственный средств
Внешние возможности (O)	Имеющиеся угрозы (Т)
<ol style="list-style-type: none"> 1) Развитие маркетинговой политики 2) Стимулирования роста продаж 3) Снижение цен на готовую продукцию и сырье 4) Снижение безработицы 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Появление новых конкурентов 2) Рост требований покупателей 3) Изменения в торговой политике РФ

На основе данных SWOT-анализа, можно сказать, что предприятию характерен баланс сильных и слабых сторон, а также возможностей и угроз. Сильные и слабые стороны дают возможность спланировать необходимые изменения, слабые стороны необходимо минимизировать, опираясь на сильные стороны. Поддержка сильных сторон позволит усилить позиции на рынке. Исходя из данных анализа можно сформировать стратегию деятельности на долгосрочный период.

I. Общие положения транспортного цеха

1. Транспортный цех является отдельным структурным подразделением.
2. ТЦ создается и ликвидируется приказом генерального директора.
3. ТЦ подчиняется непосредственно исполнительному директору
4. ТЦ возглавляет начальник, назначаемый на должность приказом генерального директора.
5. Начальник транспортного отдела имеет 1 заместителя(механика).

6. Обязанности заместителя определяются начальником ТЦ.

7. Заместитель и начальники структурных подразделений в составе транспортного цеха, другие работники цеха назначаются на должности и освобождаются от должностей приказом исполнительного директора предприятия по представлению начальника транспортного цеха.

8. В своей деятельности цех руководствуется:

8.1 Уставом предприятия.

8.2 Настоящим положением.

II. Структура

1. Структуру и штатную численность отдела утверждает директор предприятия исходя из условий и особенностей деятельности предприятия по представлению начальника транспортного отдела и по согласованию с отделом кадров.

2. Транспортный отдел имеет в своем составе структурные подразделения:

2.1 Гараж.

2.2 Склад ГСМ.

2.3 Экономический отдел.

III. Задачи

1. Предоставление транспорта для нужд предприятия.

2. Поддержание исправного технического состояния подвижного состава.

IV. Функции

1. Разработка и составление годового бюджета ТЦ.

2. Организация внутренних перевозок.

3. Разработка маршрутов движения.

4. Разработка и утверждения графиков работы водителей.

5. Расчет и определение затрат.

6. Рациональное использование транспортных средств в соответствии с установленными нормами их грузоподъемности и вместимости.

7. Передача материально – технических ресурсов на склады предприятия и передача готовой продукции на склады покупателей.
8. Проверка сохранности упаковки и наличия вложений в соответствии с сопроводительными документами, составление в установленных случаях актов на обнаруженную недостачу или порчу грузов, документов.
9. Справочно-информационная работа о прибывающих и отправляемых грузах, сроках доставки, условиях перевозки и других вопросах перевозочных, погрузочно-разгрузочных и коммерческих операций.
10. Ведение планов-графиков о наличии транспортных средств под погрузкой и выгрузкой по периодам суток, о работе механизмов.
11. Составление отчетов по планам грузоперевозок.
12. Организация, корректировка и контроль за выполнением оперативных планов работы по погрузке, выгрузке и централизованному завозу-вывозу грузов на сутки и смену.
13. Обработка перевозочных документов, информационное обеспечение перевозочного процесса и ведение установленных форм отчетности.
14. Оформление транспортной документации.
15. Разработка и выполнение мероприятий, обеспечивающих:
 - сокращение простоя транспорта под грузовыми операциями;
 - увеличение пропускной способности и рациональное использование площадок и путей подъезда транспортных средств;
 - рациональное использование погрузочно-разгрузочных машин, механизмов и транспортных средств;
 - устранение причин преждевременных возвратов транспортных средств с линий из-за технических неисправностей.
16. Содержание подвижного состава транспортных средств в технически исправном состоянии.

17. Содержание в надлежащем состоянии мест производства погрузочно-разгрузочных работ, автоподъездов, ограждений, весовых приборов и других средств контроля.

18. Ремонт и техническое обслуживание транспортных средств, их узлов и деталей, подъемных механизмов и другого оборудования в соответствии с установленной технологией.

19. Проведение мероприятий по ликвидации и предупреждению несохранности грузов при перевозках, погрузке, выгрузке и сортировке.

20. Приобретение и создание запасов горюче-смазочных материалов, их хранение и отпуск в соответствии с установленным порядком.

21. Заключение договоров с транспортными организациями на обслуживание транспортом общего пользования, выполнение транспортных и погрузочно-разгрузочных операций, транспортную экспедицию.

22. Обеспечение текущего ремонта зданий, сооружений и оборудования гаража.

V. Права

1. Транспортный отдел имеет право:

1.1 Требовать от производственных, сбытовых и снабженческих подразделений предприятия предоставления необходимых материалов, отчетов и информации для планирования и организации работы транспортного отдела.

1.2 Не принимать от отдела сбыта, производственных подразделений продукцию в ненадлежащей упаковке (таре) и без сопроводительных документов.

1.4 Самостоятельно вести переписку по вопросам транспортного обслуживания предприятия, а также по другим вопросам, входящим в компетенцию отдела и не требующим согласования с руководителем предприятия.

1.5 Представительствовать в установленном порядке от имени предприятия по вопросам, относящимся к компетенции отдела, во

взаимоотношениях с государственными и муниципальными органами, а также другими предприятиями, организациями, учреждениями.

1.6 Давать разъяснения, рекомендации и указания по вопросам, входящим в компетенцию отдела.

2. Начальник транспортного отдела подписывает транспортно-сопроводительные документы.

3. Начальник транспортного отдела также вправе:

3.1 Вносить предложения в отдел кадров и руководству предприятия о перемещении работников отдела, их поощрении за успешную работу, а также предложения о наложении дисциплинарных взысканий на работников, нарушающих трудовую дисциплину.

VI. Взаимоотношения (служебные связи).

Для выполнения функций и реализации прав, предусмотренных настоящим положением, транспортный отдел взаимодействует:

1. С производственными подразделениями по вопросам:

1.1 Получения:

– сведений о выполнении производственных планов для корректировки планов прямых перевозок;

– заявок на выделение транспортных средств производственным и техническим подразделениям.

1.2 Предоставления:

– транспортных средств по заявкам технических и производственных подразделений;

2. С отделом сбыта по вопросам:

2.1 Получения:

– планов поставки продукции по заключенным договорам и планов отгрузки;

– заявок на подачу транспортных средств;

– инструкций и требований к перевозке продукции различными видами транспорта.

2.2. Предоставления:

– оперативных, месячных, квартальных и годовых планов-графиков транспортных перевозок продукции;

– отчетов о передаче товаров покупателям или сдаче сторонним организациям-перевозчикам;

– транспортно-экспедиционной документации с отметками о передаче и приеме продукции;

– отчетов о выполнении планов по погрузке и выгрузке, централизованному вывозу продукции.

3. С отделом материально-технического снабжения по вопросам:

3.1 Получения:

– планов закупки материально-технических ресурсов по заключенным договорам;

– заявок на подачу транспортных средств;

– инструкций и требований к перевозке материально-технических средств различными видами транспорта.

3.2 Предоставления:

– оперативных, месячных, квартальных и годовых планов-графиков транспортных перевозок материально-технических ресурсов;

– графиков подачи транспортных средств под загрузку материально-технических ресурсов, принятых у поставщиков;

– транспортно-экспедиционной документации с отметками о приеме материально-технических средств от поставщиков;

– отчетов о выполнении планов по погрузке и выгрузке, централизованному завозу материально-технических ресурсов.

4. С планово-экономическим отделом по вопросам:

4.1 Получения:

- планов отгрузки продукции;
- утвержденных планов производственно-хозяйственной деятельности транспортного отдела;
- утвержденных смет расходов на содержание транспортных средств, погрузочно-разгрузочных механизмов, помещений и зданий транспортного отдела.

4.2 Предоставления:

- планов перевозки продукции поставщикам;
- планов доставки материально-технических средств на предприятие;
- проектов тарифов на перевозки для сторонних организаций;
- отчетов о доставке продукции предприятия поставщикам и доставке материально-технических средств на предприятие;
- смет расходов на содержание транспортных средств, погрузочно-разгрузочных механизмов, помещений и зданий транспортного отдела.

5. С главной бухгалтерией по вопросам:

5.1 Получения:

- инструкции о ведении учета в транспортном отделе;
- инструкций о приемке грузов.

5.2 Предоставления:

- транспортно-сопроводительной документации;
- отчетов о расходовании горюче-смазочных материалов, запасных частей, средств на содержание парка транспортных средств, погрузочно-разгрузочных механизмов и их ремонт.
- документов, необходимых для списания транспортных средств;

6. С отделом маркетинга по вопросам:

6.1 Получения:

- предложений по изменению маршрутов доставок;
- предложений по изменению графиков погрузки и выгрузки на основе предложений контрагентов;

- заявок на выделение транспортных средств для перевозки продукции, рекламных материалов, оборудования для участия в выставках, ярмарках;
- данных о разработках новых видов погрузочно-разгрузочных средств, внедрение которых позволяет сократить простои транспортных средств под загрузкой и выгрузкой;
- предложений по размещению на транспортных средствах рекламы.

6.2 Предоставления:

- оперативных, месячных, квартальных и годовых планов-графиков транспортных перевозок продукции предприятия покупателям, а также материально-технических ресурсов от поставщиков;
- транспортных маршрутов;
- транспортных затрат на доставку;
- сведений о маршрутах и сроках поставки продукции покупателям предприятиями-конкурентами.

7. С юридическим отделом по вопросам:

7.1 Получения:

- согласованных условий договоров по перевозке продукции;
- предъявленных контрагентами претензий и исков по поводу нарушения или неисполнения обязательств по перевозке;
- сведений о нарушениях контрагентами договорных обязательств по приему доставленной продукции, подготовке подъездных путей, иных нарушениях, обусловивших простой транспорта;
- заявок на поиск необходимых нормативно-правовых документов и на разъяснение действующего законодательства.

7.2 Предоставления:

- результатов правовой экспертизы представленных для визирования договоров, приказов, распоряжений, инструкций;
- проектов договоров по перевозке продукции;

– заключений и ответов на предъявленные контрагентами претензии и иски по поводу неисполнения предприятием обязательств по перевозке;

– согласованных претензий и исков к контрагентам по поводу нарушения ими договорных обязательств;

– разъяснений действующего законодательства и порядка его применения.

VII. Ответственность

1. Ответственность за надлежащее и своевременное выполнение функций отдела несет начальник транспортного отдела.

2. На него, в частности, возлагается персональная ответственность в случае:

2.1 Несоответствия законодательству издаваемых отделом инструкций, приказов, выписываемых счетов, нарушения правил учета и отчетности.

2.2 Составления, утверждения и представления недостоверной транспортной отчетности и нарушения сроков ее представления в соответствующие подразделения предприятия.

2.3 Не обеспечения сохранности грузов, транспортных средств, погрузочно-разгрузочных механизмов.

2.4 Не обеспечения или ненадлежащего обеспечения руководства предприятия информацией по вопросам работы транспортного отдела.

2.5 Нарушения правил технической эксплуатации транспортных средств, правил технической безопасности, прочие.

2.6 Недостоверности информации о готовности для загрузки и перевозки транспортных средств, а также о состоянии погрузочно-разгрузочных механизмов, складов, подъездных путей.

2.7. Перерасхода горюче-смазочных материалов, средств, выделенных на содержание отдела.

2.8. Несоблюдения трудового распорядка сотрудниками отдела.

3. Ответственность сотрудников транспортного отдела устанавливается должностными инструкциями.

2.2 Анализ деятельности автотранспорта ЗАО МКХП-СИТНО

Показатель затрат на автотранспорт позволяет оценивать работу предприятия не только с качественной стороны, но одновременно отражает и количественные результаты его работы, поскольку ощутимое снижение затрат, в первую очередь, достигается путем правильного использования подвижного состава, что непосредственно связано с правильным управлением производственным коллективом и технологическими процессами предприятия.

Основные задачи анализа деятельности автотранспорта:

1. Своевременное выявление и устранение недостатков в финансовой деятельности, и поиск резервов улучшения финансового состояния отдела.

2. Прогнозирование возможных финансовых результатов экономической рентабельности, исходя из реальных условий хозяйственной деятельности и наличия собственных и заемных ресурсов, разработка моделей финансового состояния при разнообразных вариантах использования ресурсов.

3. Разработка конкретных мероприятий, направленных на более эффективное использование финансовых ресурсов и укрепление финансового состояния организации.

4. Объективная всесторонняя оценка результатов функционирования организации и ее подразделений.

5. Разработка и контроль за осуществлением мероприятий, направленных на более эффективное использование ресурсов, распространение передового опыта, ликвидацию негативных явлений и причин плохой работы.

Проведем анализ деятельности автотранспорта (таблица 2.2).

Таблица 2.2 – Анализ автотранспорта

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	ГРУЗОВЫЕ (дизельное топливо)												
			КамАЗ 6460 X 088 PX		Полуприцеп Цистерна ARDOR цементовоз		КамАЗ 6460 X 089 PX		КамАЗ 54115 В 908 МА		КамАЗ 55111 X 630 AX		КамАЗ 55111 X 631 AX		
			Игошев И.В., Седин И.К.		Головачёв С.Г. 16		Вожжов В.Т. 3, Брехов Н.А. 7, Варавин В.В. 3		Стыценко Д.В.		Зотов А.С.				
ФИО водителя			за март	с начала года	за март	с начала года	за март	с начала года	за март	с начала года	за март	с начала года	за март	с начала года	
1	Общий пробег	км	10 873	40 791	10 873	40 791	11 797	17 133	4 160	28 160	3 019	11 130	3 284	6 888	
2	Пробег с грузом	км	5 610	21 230		0	6 510	9 074	15 926	27 816	5 603	9 768	2 350	4 280	
3	Факт. топливо	л	5 981	22 436		0	6 496	9 562	2 112	14 485	1 684	6 256	1 758	3 873	
4	Перевезено грузов	т	1 205	4 556		0	1 073	1 429	272	2 139	206	901	404	1 091	
5	Грузооборот	ткм	132 593	491 228		0	126 664	177 537	30 038	218 791	19 719	69 637	29 105	50 606	
6	В ремонте	день	10	11		4	2	26	9	16	7	14	2	17	
7	Работа по часовому тарифу	ч		0		0		35	17	36	35	233	25	213	
	Доходы (зерно)	руб		0		0	48 390	97 443		0	34 069	61 724	85 969	122 205	
	Доходы (мука)	руб	510 000	1 930 000		0	487 000	550 500	153 000	1 125 000	10 000	10 000		0	
	Доходы (мучка)	руб		0		0		0		0	45 000	178 000	18 000	51 000	
	Доходы (часы)	руб	0	0	0	0	0	70 500	8 500	18 000	17 500	116 500	12 500	106 250	
	ДОХОДЫ		510 000	1 930 000	0	0	535 390	718 443	161 500	1 143 000	106 569	366 224	116 469	279 455	
	Расходы всего														
1	Топливо	цена за 1 л ст-ть	руб.	27,26	26,87	0,00		27,26	27,16	27,26	26,77	27,26	26,86	27,26	26,91
		руб.	163 042,06	602 832	0,00	0	177 080,96	259 730	57 573,12	387 752	45 905,84	168 015	47 923,08	104 196	
2	Смазочные материалы	руб.	6 016,95	8 506	6 576,27	6 576		6 819	2 100,60	8 583	1 953,05	4 244	361,10	3 745	
	Зарплата к получению "на рук"	руб.	75 028,48	256 785	0,00	0	53 249,49	101 013	44 959,47	201 530	29 088,16	98 871	22 975,22	90 026	
	НДФЛ	руб.	12 108,04	39 267	0,00	0	8 593,37	15 730	7 255,53	30 651	4 694,23	15 121	3 707,72	13 727	
	Резерв отпусков (8 %)	руб.	6 002,28	22 716	0,00	0	4 259,96	8 652	3 596,76	17 994	2 327,05	8 744	1 838,02	8 004	
3	Зарплата ВСЕГО	руб.	93 138,80	318 767		0	66 102,81	125 395	55 811,76	250 176	36 109,44	122 736	28 520,96	111 756	
4	Начисления на з/плату (31,1 %)	руб.	28 966,17	99 137		0	20 557,97	38 998	17 357,46	77 805	11 230,04	38 171	8 870,02	34 756	
5	Запасные части	руб.	31 652	47 489	6 653	6 653	47 581	86 624		51 229		1 466		814	
6	Резина	руб.	31 057	82 469	5 350	25 034	52 260	64 960	41 855	49 527	13 282	22 872	63 627	71 299	
7	Лизинговый платеж (а/м + п/л)	руб.	46 222,0	128 911	46 222,0	46 222		37 570		0		0		0	
8	Транспортный налог	руб.	2 833,3	8 500		0	2 833,3	8 500	1 300,0	3 900	1 137,5	3 413	1 137,5	3 413	
9	Страхование	руб.	1 605,0	4 815		0	1 605,0	4 815	891,7	2 675	663,2	1 990	1 127,4	3 382	
10	Амортизация(а/м+п/п)	руб.		0	10 088,8	30 266		0		0		0		0	
11	Аренда	руб.		0		0		0		0		0		0	
12	Услуги сторонних организаций (ТО, ремонт)	руб.		0		0		0		0		0		0	
13	Прочие (энергоносители, материалы) (3,55 %)	руб.	12 072,6	73 090		0	10 322,1	27 633	4 099,7	51 399	2 980,9	19 990	2 726,6	14 485	
	РАСХОДЫ	руб	416 605,90	1 374 515,08	74 889,91	114 751,08	378 342,98	661 045,27	180 988,91	883 045,98	113 261,82	382 896,41	154 293,66	347 845,98	
	ПРИБЫЛЬ	руб	93 394	555 485		x	157 047	57 398	-19 489	259 954	-6 693	-16 672	-37 825	-68 391	
	Затраты на 1 ткм всего	руб.	3,14	2,80		x	2,99	3,72	6,03	4,04	5,74	5,50	5,30	6,87	

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	КамАЗ 355111 У 589 РТ		КамАЗ 54115 С 410 МУ		ГАЗ 27901 С 903 ТМ		ГАЗ 578801 С 326 СЕ		ИТОГО по грузовому автотранспорту	
			Ротанов Е.Е.		Хаматвалеев Д.Г. 24, Вожжов В.Т. 3, Алляяров Р.Н. 2		Лутовинов А.В. 17, Варавин В.В. 3		Кузнецов Е.А.		за март	с начала года
ФИО водителя			за март	с начала года	за март	с начала года	за март	с начала года	за март	с начала года	за март	с начала года
1	Общий пробег	км	3 708	12 642	7 390	19 375	1 497	3 806	1 200	3 085	57 801	183 801
2	Пробег с грузом	км	1 747	6 323	3 760	9 700		0		0	41 506	88 191
3	Факт. топливо	л	2 044	7 047	3 621	9 792	46	593	538	982	24 280	75 025
4	Перевезено грузов	т	326	1 219	395	1 086		89	58	171	3 939	12 680
5	Грузооборот	ткм	23 402	77 134	43 407	119 480		0		0	404 928	1 204 413
6	В ремонте	день	9	16	1	7	1	1	1	1	42	113
7	Работа по часовому тарифу	ч	13	261		106	154	386	177	461	421	1 731
	Доходы (зерно)	руб	53 453	109 034		0		26 318		0	221 881	416 724
	Доходы (мука)	руб		63 000	135 000	375 000		0		0	1 295 000	4 053 500
	Доходы (мучка)	руб		84 000	144 000	336 000		63 000		0	243 000	712 000
	Доходы (часы)	руб	6 250	130 500	0	53 000	77 000	193 000	78 000	203 153	199 750	890 903
	ДОХОДЫ		95 703	386 534	279 000	764 000	77 000	282 318	78 000	203 153	1 959 632	6 073 128
	Расходы всего											
1	Топливо	цена за 1 л	руб. 27,26	26,88	27,26	27,00	27,26	26,75	27,26	27,03	27	27
		ст-ть	руб. 55 719,44	189 467	98 708,46	264 367	1 253,96	15 857	14 665,88	26 542	661 873	2 018 758
2	Смазочные материалы	руб.	1 411,40	3 702	2 461,70	8 199		814		631	20 881	51 820
	Зарплата к получению "на руки"	руб.	10 334,42	92 069	33 520,12	137 618	31 458,52	85 409	24 003,07	70 626	324 617	1 133 947
	НДФЛ	руб.	1 667,76	13 881	5 409,45	20 964	5 076,75	13 138	3 873,60	10 840	52 386	173 321
	Резерв отпусков (8 %)	руб.	826,75	8 343	2 681,61	12 254	2 516,68	7 478	1 920,25	6 207	25 969	100 391
3	Зарплата ВСЕГО	руб.	12 828,94	114 293	41 611,18	170 837	39 051,95	106 025	29 796,92	87 673	402 973	1 407 659
4	Начисления на з/плату (31,1 %)	руб.	3 989,80	35 545	12 941,08	53 130	12 145,16	32 974	9 266,84	27 266	125 325	437 782
5	Запасные части	руб.		449		21 030		25 479		8 381	85 886	249 613
6	Резина	руб.	26 367	34 039	61 204	68 876	6 627	6 627	23 229	23 229	324 856	448 932
7	Лизинговый платеж (а/м + п/п)	руб.		0		0		0		0	92 444	212 703
8	Транспортный налог	руб.	1 137,5	3 413	1 300,0	3 900	393,3	1 180	396,7	1 190	12 469	37 408
9	Страхование	руб.	891,7	2 675	1 605,0	4 815	473,7	1 421	710,6	2 132	9 573	28 720
10	Амортизация(а/м+п/п)	руб.		0		0		0		0	10 089	30 266
11	Аренда	руб.		0		0		0		0	0	0
12	Услуги сторонних организаций	руб.		0		0		0		0	0	0
13	Прочие (энергоносители,	руб.	2 483,6	21 422	5 068,7	30 097	1 430,9	9 801	1 578,4	7 872	42 764	255 789
	РАСХОДЫ	руб	104 829,05	400 332,76	224 900,01	625 250,52	61 375,62	200 177,44	79 644,18	184 918,02	1 789 132,04	5 179 449,96
	ПРИБЫЛЬ	руб	-9 126,05	-18 470,19	54 099,99	138 749,48	15 624,38	82 140,56	-1 643,82	18 235,46	170 499,72	893 677,92
	Затраты на 1 ткм всего	руб.	4,48	5,25	5,18	5,23	х	х	х	х	4,07	3,98

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	ВАЗ 2114 Т 376 АХ (92)		Fiat Dukato Н 129 HE (Д/Т)		ВАЗ 111830 "Калина"с641ов (92)		ИТОГО по легковому автотранспорту	
			Гольник О. А.		Савельев Ю.И. 5, Чернов А.А. 19, Чижанов А.В. 3		Пацок А.Б. 2, Муваракон И.Д. 15, Вожжев В.Т 2			
			за март	с начала года	за март	с начала года	за март	с начала года	за март	с начала года
	ФИО водителя									
1	Общий пробег	км	2 409	6 349	7 003	19 751	5 693	16 668	15 105	42 768
2	Пробег с грузом	км		0		0		0	0	0
3	Факт.топливо	л	278	733	840	2 378	538	1 553	1 656	4 664
4	Перевезено грузов	т		0		0		0	0	0
5	Грузооборот	ткм		0		0		0	0	0
6	В ремонте	день		0		0		0	0	0
7	Работа по часовому тарифу	ч	158	431	217	565	158	505	533	1 501
	Доходы (зерно)	руб		0		0		0	0	0
	Доходы (мука)	руб		0		0		0	0	0
	Доходы (мучка)	руб		0		0		0	0	0
	Доходы (часы)	руб	47 400	123 488	108 500	517 301	78 750	210 471	234 650	851 260
	ДОХОДЫ		47 400	123 488	108 500	517 301	78 750	210 471	234 650	851 260
	Расходы всего									
1	Топливо	цена за 1 л	29,51	29,18	27,26	26,92	27,26	27,86	x	x
		ст-ть	8 203,78	21 389	22 898,40	64 021	14 665,88	43 274	45 768	128 685
2	Смазочные материалы	руб.	525,42	1 249	2 118,54	4 491	1 446	2 644	2 644	7 186
	Зарплата к получению "на руки"	руб.	17 248,74	63 837	30 444,80	100 887	38 208,22	107 615	85 902	272 340
	НДФЛ	руб.	2 783,59	9 745	4 913,16	15 439	6 166,02	16 537	13 863	41 721
	Резерв отпусков (8%)	руб.	1 379,90	5 664	2 435,58	8 913	3 056,66	9 439	6 872	24 016
3	Зарплата ВСЕГО	руб.	21 412,23	79 245	37 793,54	125 239	47 430,89	133 592	106 637	338 077
4	Начисления на з/плату (31,1%)	руб.	6 659,20	24 645	11 753,79	38 949	14 751,01	41 547	33 164	105 142
5	Запасные части	руб.		576		76		0	0	653
6	Резина	руб.	5 753	5 753	1 499	1 499	875	875	8 127	8 127
7	Лизинговый платеж (а/м + п/п)	руб.		0		0		0	0	0
8	Транспортный налог	руб.		0		0	29,9	90	30	90
9	Страхование	руб.	254,7	764	370,5	1 112	764,2	2 293	1 389	4 168
10	Амортизация(а/м+п/п)	руб.		0		0		0	0	0
11	Аренда	руб.	847,5	2 542	1 000,0	3 000		0	1 847	5 542
12	Услуги сторонних организаций	руб.		0		0		0	0	0
13	Прочие (энергоносители,	руб.	1 070,0	6 827	2 229,8	12 629	2 204,4	11 460	5 504	30 917
	РАСХОДЫ	руб	44 725,61	142 991,84	79 663,74	251 018,21	80 721,07	234 576,47	205 110	628 587
	ПРИБЫЛЬ	руб	2 674	-19 503	28 836	266 283	-1 971	-24 106	29 540	222 674
	Затраты на 1 ткм всего	руб.	x	x	x	x	x	x	x	x

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	АВТОБУСЫ (дизельное топливо)						
			ЛИАЗ 525635 866 ЕО		ЛИАЗ 525635 865 ЕО		Итого по автобусам		
			Чиканов А.В.		Савельев Ю.И.				
ФИО водителя		за март	с начала года	за март	с начала года	за март	с начала года		
1	Общий пробег	км	2 053	5 331	2 051	5 634	4 104	10 965	
2	Пробег с грузом	км		0		0	0	0	
3	Факт.топливо	л	1 241	3 329	1 149	3 284	2 390	6 613	
4	Перевезено грузов	т		0		0	0	0	
5	Грузооборот	ткм		0		0	0	0	
6	В ремонте	день		0		0	0	0	
7	Работа по часовому тарифу	ч	217	613	210	618	427	1 231	
	Доходы (зерно)	руб		0		0	0	0	
	Доходы (мука)	руб		0		0	0	0	
	Доходы (мучка)	руб		0		0	0	0	
	Доходы (часы)	руб	194 933	550 664	188 645	555 156	383 578	1 105 820	
	ДОХОДЫ		194 933	550 664	188 645	555 156	383 578	1 105 820	
	Расходы всего								
1	Топливо	цена за 1 л	руб.	27,26	26,94	27,26	26,92	27,26	26,93
		ст-ть	руб.	33 829,66	89 709	31 321,74	88 408	65 151,40	178 117,69
2	Смазочные материалы	руб.	180,55	832	722,20	1 556	902,75	2 387,19	
	Зарплата к получению "на руки"	руб.	30 547,98	93 392	28 087,48	97 181	58 635,46	190 573,61	
	НДФЛ	руб.	4 929,81	14 320	4 532,74	14 857	9 462,55	29 177,45	
	Резерв отпусков (8 %)	руб.	2 443,84	8 223	2 247,00	8 600	4 690,84	16 823,08	
3	Зарплата ВСЕГО	руб.	37 921,63	115 936	34 867,22	120 639	72 788,85	236 574,14	
4	Начисления на з/плату (31,1 %)	руб.	11 793,63	36 056	10 843,71	37 519	22 637,33	73 574,56	
5	Запасные части	руб.		21 347		1 034	0,00	22 381,37	
6	Резина	руб.	22 517	28 873	38 509	38 509	61 025,71	67 381,64	
7	Лизинговый платеж (а/м + п/п)	руб.		0		0	0,00	0,00	
8	Транспортный налог	руб.	1 900,0	5 700	1 900,0	5 700	3 800,00	11 400,00	
9	Страхование	руб.	710,6	2 226	757,9	2 369	1 468,51	4 594,91	
10	Амортизация(а/м+п/п)	руб.		0		0	0,00	0,00	
11	Аренда	руб.		0		0	0,00	0,00	
12	Услуги сторонних организаций	руб.		0		0	0,00	2 362,00	
13	Прочие (энергоносители,	руб.	2 553,6	15 054	2 375,3	13 894	4 928,93	28 948,17	
	РАСХОДЫ	руб.	111 406,58	315 733,58	121 296,90	311 988,09	232 703,48	627 721,67	
	ПРИБЫЛЬ	руб.	83 527	234 930	67 348	243 167	150 874,89	478 097,94	
	Затраты на 1 ткм всего	руб.	x	x	x	x	x	x	

№ п/п	Наименование	Ед. изм.	СПЕЦТРАНСПОРТ		Тракторные (дизельное топливо)												Всего по автотранспорту		
			КамаЗ 53215 В 015 ММ автокран (д/т)	с начала года	МКСМ - 800 "Н" 47 ХР мультикар		Mustang 2076 ХР 60-13		Mustang 2076 0096		МТЗ-82 4842 ХВ		Итого тракторные		за март	с начала года	за март	с начала года	
					Матвеев С.Б.	Брехов А.А.	Чернавских С.А.		Сарсимбаев А.С.		Зиганшин Э.В.								
ФИО водителя			за март	с начала года	за март	с начала года	за март	с начала года	за март	с начала года	за март	с начала года	за март	с начала года	за март	с начала года	за март	с начала года	
1	Общий пробег	км		3 151		0		0		0		0		0		0	77 010	240 685	
2	Пробег с грузом	км		0		0		0		0		0		0		0	41 506	88 191	
3	Факт.топливо	л	1 509	4 059	927	927	1 136	3 656	484	1 452	800	8 295	3 347	8 295			33 182	98 656	
4	Перевезено грузов	т		0		0		0		0		0		0		0	3 939	12 680	
5	Грузооборот	ткм		0		0		0		0		0		0		0	404 928	1 204 413	
6	В ремонте	день		0		0		0		0		0		0		0	42	113	
7	Работа по часовому тарифу	ч	183	504	179	203	285	929	122	455	223	2 180	809	2 180			2 372	7 146	
	Доходы (зерно)	руб		0		0		0		0		0		0		0	221 881	416 724	
	Доходы (мука)	руб		0		0		0		0		0		0		0	1 295 000	4 053 500	
	Доходы (мука)	руб		0		0		0		0		0		0		0	243 000	712 000	
	Доходы (часы)	руб	155 085	427 120	98 602	111 823	156 992	511 740	67 204	240 637	73 704	195 992	396 502	1 070 191			1 369 566	4 345 295	
	ДОХОДЫ		155 085	427 120	98 602	111 823	156 992	511 740	67 204	250 637	73 704	195 992	396 502	1 070 191			3 129 447	9 527 519	
	Расходы всего																		
1	Топливо	цена за 1 л	руб.	27,26	26,96	27,26	27,26	26,89	27,26	26,93	27,26	26,93	27,26	26,95			x	x	
		ст-ть	руб.	41 135,34	109 412	25 270,02	25 270	30 967,36	98 314	13 193,84	39 096	21 808,00	60 855	91 239	223 535			905 167	2 658 507
2	Смазочные материалы	руб.	1 986,05	3 079	4 516,95	4 517	6 525	1 949,15	4 915			1 093	6 466	17 051			32 880	81 523	
	Зарплата к получению "на рук	руб.	35 461,60	103 240	25 208,40	55 759	55 259,40	173 492	22 503,65	69 715	29 494,14	85 682	132 466	384 647			637 081	2 084 748	
	НДФЛ	руб.	5 722,77	15 851	4 068,11	8 633	8 917,72	26 585	3 631,62	10 686	4 759,74	13 156	21 377	59 060			102 812	320 707	
	Резерв отпусков (8 %)	руб.	2 836,93	9 069	2 016,67	4 826	4 420,75	15 293	1 800,29	6 142	2 359,53	7 526	10 597	33 786			50 967	182 508	
3	Зарплата ВСЕГО	руб.	44 021,30	128 160	31 293,19	69 218	68 597,88	215 370	27 935,56	86 542	36 613,41	106 364	164 440	477 493			790 860	2 587 963	
4	Начисления на з/плату (31,1 %)	руб.	13 690,62	39 858	9 732,18	21 527	21 333,94	66 980	8 687,96	26 915	11 386,77	33 079	51 141	148 500			245 957	804 856	
5	Запасные части	руб.		2 080		25		0		0		508		534			85 886	275 261	
6	Резина	руб.	15 421	15 421	62 696	62 696	9 245	9 245	10 127	10 127	8 254	10 754	90 323	92 823			499 752	632 684	
7	Лизинговый платеж (а/м + п/т)	руб.		0		0		0		0		0		0			92 444	212 703	
8	Транспортный налог	руб.	1 218,6	3 656	110,3	110	37,6	113	178,5	536	170,8	513	497	1 492			18 015	54 045	
9	Страхование	руб.	856,0	2 568		0		0		0	168,6	506	169	506			13 456	40 557	
10	Амортизация(а/м+п/т)	руб.		0		331		0	20 833,3	62 500		0	20 833	62 500			30 922	92 766	
11	Аренда	руб.		0		0		0		0		0		0			1 847	5 542	
12	Услуги сторонних	руб.		0		0		0		0		0		0			0	2 362	
13	Прочие (энергоносители,	руб.		6 087	2 168,3	5 490	3 534,6	21 325	1 529,3	8 426	2 074,0	10 848	9 306	46 089			9 306	52 176	
	РАСХОДЫ	руб.	118 328,64	310 320,73	135 787,17	189 073,72	133 716,76	417 871,86	84 434,42	239 056,68	80 475,81	224 519,73	434 414,16	1 070 521,99			2 779 688,75	7 816 600,87	
	ПРИБЫЛЬ	руб.	36 757	116 799	-37 185	-77 251	23 275	93 868	-17 231	11 580	-6 772	-28 527	-37 912	-331			349 758	1 710 918	
	Затраты на 1 ткм всего	руб.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x	x	

На основании таблицы 2.2 видно, что в целом работа транспортного отдела удовлетворительна. Чистая прибыль составила за первый квартал 2017г. 1 710 918 руб. Однако можно так же выделить, что транспортному отделу требуется снизить размер расходов на определенные автомобили. Видно не эффективное использование автотранспорта. Выделяются автомобили которые мало перевозят груза с большим затратами. Это обуславливается тем, что большая часть подвижного состава имеет год выпуска не младше 2006 года. Этот фактор так же влияет на частые поломки и долгое время простоя в ремонтной зоне. Мероприятием по снижению затрат и повышению эффективности подвижного состава можно предложить обновление определенных машин автопарка.

2.3 Анализ транспортных затрат

Важнейшим фактором, способствующим успешному выполнению производственной программы по перевозкам, ТО и ТР подвижного состава, является своевременное и полное обеспечение предприятия необходимыми материальными ресурсами (топливо, смазочные материалы, запасные части и другие материалы) [51].

Целью анализа материально-технического снабжения является установление правильности определения потребности в материальных ресурсах, степени удовлетворения потребности в оборотных средствах и уровня использования средств (таблица 2.3).

Основными задачами при анализе материально-технического обеспечения и использования материальных ресурсов являются:

1. Определение уровня обеспеченности АТО необходимыми ресурсами.
2. Выявление сверхнормативных или дефицитных видов материальных ценностей.
3. Оценка резервов снижения затрат на МТР.

Таблица 2.3 – Транспортные расходы

Наименование	Январь		Февраль		Март		За 3 месяца		Абсол. Отклонение
	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	
РАСХОДЫ									Сумма р.
Материалы	1 374 573	956 104	1 565 410	1 289 130	1 457 763	1 636 769	4 397 746	3 882 003	-515 743
ГСМ	1 133 145	586 168	1 031 637	850 311	1 127 245	1 120 991	3 292 027	2 557 470	-734 557
Бензин АИ-76	1 263	0	1 141	0	1 263	0	3 667	0	-3 667
Бензин АИ-92	24 384	20 000	22 024	40 000	24 384	25 000	70 792	85 000	14 208
Бензин АИ-95	19 269	20 500	17 404	40 000	19 269	25 000	55 942	85 500	29 558
Дизельное топливо	1 041 029	507 528	943 868	709 921	1 041 029	1 033 811	3 025 926	2 251 260	-774 666
Масла, жидкости	47 200	38 140	47 200	60 390	41 300	37 180	135 700	135 710	10
Материалы на собственные нужды	241 428	369 936	533 773	438 819	330 518	515 778	1 105 719	1 324 533	218 814
Запасные части	212 400	324 601	224 200	371 527	212 400	264 920	649 000	961 048	312 048
Автомобили		37 000	280 840	12 900	84 960	244 200	365 800	294 100	-71 700
Аккумуляторы	23 600	0	23 600	39 552	23 600	1 360	70 800	40 912	-29 888
СИЗ, спецодежда	4 720	7 565	3 894	14 030	8 850	0	17 464	21 595	4 131
Канцелярские товары		0	118	0	0	0	118	0	-118
Прочие материалы	708	770	708	810	708	2 773	2 124	4 353	2 229
Песок		0		0		0	0	0	0
Инструмент		0	413	0		2 525	413	2 525	2 112
Услуги сторонних организаций	9456	49152	75878	13992	91856	103722	177 190	166 866	-10 324
Страхование		37 919	57 000	13 152	47 000	17 622	104 000	68 693	-35 307
Услуги связи	472	0	472	0	472	3 000	1 416	3 000	1 584
Ремонт ТС	0	0	0	0	35400	18 450	35 400	18 450	-16 950
Аренда автомашин	2 179	0	2 179	0	2 179	0	6 537	0	-6 537
Плата за проезд по федеральным трассам	3 540	0	3 540	0	3 540	0	10 620	0	-10 620
ТО прибора безопасности ОНК-140		9 533	9 533	0		0	9 533	9 533	0
Мед. осмотр	1 141	0	1 030	0	1 141	0	3 312	0	-3 312
Прочие услуги	2 124	0	2 124	0	2 124	0	6 372	0	-6 372
Гос. рег. ТС		1 700		840		64 650	0	67 190	67 190
Прочие услуги		0		0		0	0	0	0
		0		0		0	0	0	0
Лизинговые платежи	128 434	110 578	1 887 806	110 002	527 003	109 084	2 543 243	329 664	-2 213 579
Орг.-тех. Мероприятия	0	0	0	0	0	14 573	0	14 573	14 573
Ремонт бочки муковоза		0		0		14 573	0	14 573	14 573
Платеж по договору лизинга		0		0		0	0	0	0
		0		0		0	0	0	0
ИТОГО РАСХОДОВ	1 512 463	1 115 834	3 529 094	1 413 124	2 076 622	1 849 575	7 118 179	4 378 533	-2 739 646

На основании данных таблицы 2.3 видно, что произошли изменения в структуре затрат на материалы и ГСМ: уменьшилось абсолютное отклонение ГСМ на 734 557руб. и увеличилось абсолютное отклонение материалов на 218 814руб. Уменьшение затрат на ГСМ является положительным фактором, так как на единицу продукции приходится меньшая сумма затрат. Уменьшение затрат увеличивает прибыль.

2.4 Анализ расходов на ГСМ

Организации, использующие собственные или арендованные автомобили, ведут учет поступления и расхода ГСМ. Существуют нормы, которых следует придерживаться при списании топлива. Так как списание по нормативу подразумевает погрешности, организация должна периодически сверять данные, отраженные в бухучете, и фактические остатки [50].

Приобретение ГСМ еще не свидетельствуют о фактическом их расходе на автомобиль, используемый в служебных целях. Подтверждением того, что топливо было потрачено в производственных целях, является путевой лист, который и является основанием для списания ГСМ на себестоимость.

Поскольку большинство организаций эксплуатирует служебные легковые машины или грузовые автомобили, то они используют формы путевых листов для этих машин [54].

Путевой лист грузового автомобиля является основным первичным документом для расчетов за перевозки грузов, списания ГСМ на расходы.

С помощью анализа расхода ГСМ по плану и по факту можно выявить отклонения, т.е. экономию либо перерасход по каждому транспортному средству за определенный период. Также можно произвести отбор по конкретным транспортным средствам или конкретным материально ответственным лицам (таблица 2.4).

Таблица 2.4 – Загагы на ГСМ

Марка ТС	Модель ТС	Гос.Номер	Вид топлива	Базовая норма	Январь		Февраль		Март		За 3 Месяца		Абсолютное отклонение
					план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	
ГАЗ	3307	х286ес	АИ-76	33,55	40,00		35,00		20,00		95,00	0,00	-95,00
ВАЗ	21144	е448ау	АИ-92	7,50	450,00	525,00	450,00	490,00	560,00	538,00	1460,00	1553,00	93,00
ВАЗ	21154	т376ах	АИ-92	7,50	600,00	247,00	550,00	208,00	500,00	278,00	1650,00	733,00	-917,00
Фиат	Ducato	н129не	ДТ	9,00	1000,00	766,00	800,00	773,00	700,00	840,00	2500,00	2379,00	-121,00
Toyota	Land Cruiser	е100вм	АИ-95	15,50	650,00		470,00		360,00		1480,00	0,00	-1480,00
ПГА-3		81-90хн	ДТ	4,00	150,00		150,00		155,00		455,00	0,00	-455,00
Mustang	2076	0096	ДТ	3,60	630,00	424,00	260,00	544,00	660,00	484,00	1550,00	1452,00	-98,00
Mustang	2076	хр60-13	ДТ	3,60	960,00	1288,00	1000,00	1232,00	1100,00	1136,00	3060,00	3656,00	596,00
МКСМ	800 Н	90-47хр	ДТ	3,00	290,00		150,00		200,00	927,00	640,00	927,00	287,00
МТЗ	82	4842хв	ДТ	4,50	600,00	685,00	700,00	778,00	700,00	800,00	2000,00	2263,00	263,00
ГАЗ	27901	с903тм	ДТ	17,00	350,00	298,00	330,00	249,00	300,00	46,00	980,00	593,00	-387,00
ГАЗ	578801	с326се	ДТ	17,00	300,00	210,00	370,00	234,00	600,00	538,00	1270,00	982,00	-288,00
ЛИАЗ	525635	х866ео	ДТ	40,00	1500,00	918,00	1500,00	1170,00	1400,00	1241,00	4400,00	3329,00	-1071,00
ЛИАЗ	525635	х865ео	ДТ	40,00	2000,00	1021,00	1800,00	1114,00	2100,00	3284,00	5900,00	5419,00	-481,00
КАМАЗ	53215-15	в015мм	ДТ	40,00	1300,00	1012,00	1500,00	1538,00	1700,00	1509,00	4500,00	4059,00	-441,00
МАЗ	5334 кс 3577	о206га	ДТ	33,00	400,00		400,00		900,00		1700,00	0,00	-1700,00
КАМАЗ	55111	х631ах	ДТ	35,00	1313,00	1606,00	1230,00	509,00	1313,00	1758,00	3856,00	3873,00	17,00
КАМАЗ	55111	х630ах	ДТ	35,00	1313,00	2500,00	1230,00	2072,00	1313,00	1684,00	3856,00	6256,00	2400,00
КАМАЗ	55111	у589рх	ДТ	35,00	1313,00	2493,00	1230,00	2510,00	1313,00	2044,00	3856,00	7047,00	3191,00
КАМАЗ	54115	в908ма	ДТ	35,00	2000,00	7363,00	2000,00	5010,00	2000,00	1112,00	6000,00	13485,00	7485,00
КАМАЗ	54115	о410му	ДТ	31,00	4300,00	1526,00	4300,00	4645,00	4300,00	3621,00	12900,00	9792,00	-3108,00
КАМАЗ	6460	х088рх	ДТ	50,00	4000,00	8333,00	4000,00	8122,00	4000,00	5981,00	12000,00	22436,00	10436,00
КАМАЗ	6460	х089рх	ДТ	50,00	3000,00	0,00	3000,00	3066,00	4000,00	6494,00	10000,00	9560,00	-440,00
Скания Зшт			ДТ	50,00	13000,00		13000,00		13000,00		39000,00	0,00	-39000,00
ИТОГО по ДТ			ДТ		39719,00	30443,00	38950,00	33566,00	41754,00	33499,00	120423,00	97508,00	-22915,00
ИТОГО по АИ-76			АИ-76		40,00	0,00	35,00	0,00	20,00	0,00	95,00	0,00	-95,00
ИТОГО по АИ-92			АИ-92		1050,00	772,00	1000,00	698,00	1060,00	816,00	3110,00	2286,00	-824,00
ИТОГО по АИ-95			АИ-95		650,00	0,00	470,00	0,00	360,00	0,00	1480,00	0,00	-1480,00
ИТОГО					41459,00	31215,00	40455,00	34264,00	43194,00	34315,00	125108,00	350010,00	224902,00

На основании данных таблицы 2.4 видно, что в целом расход ГСМ по транспортному отделу удовлетворительный. Наблюдается снижение расходов ГСМ, что является положительным фактором. Это можно обусловить тем, что автомобили переходят на летнее дизельное топливо, сокращается время прогрева автомобиля и общий расход топлива. Однако можно выделить автомобили по которым идет перерасход ГСМ. Следует принять меры по сокращению расходов на ГСМ.

Выводы по второй главе:

Предприятия компании «СИТНО» – динамически развивающиеся производственные структуры, где отмечается ежегодное увеличение объемов и ассортимента выпускаемой продукции, расширение рынков сбыта. Сегодня продукция с маркой «СИТНО» известна в регионе, на Западе страны, в средней полосе России и на Дальнем Востоке. Главным в работе всех предприятий компании «СИТНО» является обеспечение достойного качества выпускаемой продукции, забота о здоровье потребителей, расширение ассортимента с целью удовлетворения запросов покупателей, умеренная ценовая политика.

Замкнутый производственный цикл предприятий компании, позволяет производить натуральные, качественные и экологически чистые продукты питания для здоровья человека, сохраняя в продуктах питания «СИТНО» природную силу и энергию зерна, витамины и микроэлементы, полезные для здоровья человека.

Основными конкурентами являются:

1. ОАО «Макфа».
2. АПК «Агрос».
3. ООО «Алтан».
4. ООО «Союз-пищепром».

Транспортный цех осуществляет грузоперевозки и перевозку пассажиров, а также все производственные функции по техническому обслуживанию, ремонту, хранению и снабжению автопарка.

По организации производственной деятельности транспортный цех является комплексным, осуществляющим транспортную работу, все виды технического обслуживания (ТО), текущего ремонта (ТР) и хранение подвижного состава.

Управление транспортного цеха должно обеспечить общее руководство, выполнение перевозочного процесса, организацию труда и заработной платы, анализ выполнения плановых показателей, проверка документации и отчетности, комплектование квалифицированными работниками и их обучением.

Грузовые автомобили осуществляют перевозку внутреннего груза предприятия между дочерними компаниями.

Пассажирский транспорт осуществляет перевозку персонала до места и с места работы автобусами. Легковые автомобили перевозят документацию и внутренний персонал.

Транспортный цех имеет специализированные места для ремонта подвижного состава, квалифицированный персонал по ремонту и обслуживанию подвижного состава.

Непосредственно оперативное управление производственным процессом осуществляет исполнительный директор. Организационно-производственную структуру предприятия формируют следующие отделы и службы: технический отдел, ОМТС, АТЦ, ПТЛ (лаборатории), отдел сбыта, отдел сырья, бухгалтерия, отдел кадров, юридический отдел.

Важнейшим фактором, способствующим успешному выполнению производственной программы по перевозкам, ТО и ТР подвижного состава, является своевременное и полное обеспечение предприятия необходимыми материальными ресурсами (топливо, смазочные материалы, запасные части и другие материалы).

Организации, использующие собственные или арендованные автомобили, ведут учет поступления и расхода ГСМ. Существуют нормы, которых следует придерживаться при списании топлива. Так как списание по нормативу

подразумевает погрешности, организация должна периодически сверять данные, отраженные в бухучете, и фактические остатки [50].

Приобретение ГСМ еще не свидетельствуют о фактическом их расходе на автомобиль, используемый в служебных целях. Подтверждением того, что топливо было потрачено в производственных целях, является путевой лист, который и является основанием для списания ГСМ на себестоимость.

На основе данных SWOT-анализа, можно сказать, что предприятию характерен баланс сильных и слабых сторон, а также возможностей и угроз. Сильные и слабые стороны дают возможность спланировать необходимые изменения, слабые стороны необходимо минимизировать, опираясь на сильные стороны. Поддержка сильных сторон позволит усилить позиции на рынке. Исходя из данных анализа можно сформировать стратегию деятельности на долгосрочный период.

По данным проведенных анализов можно сказать, что целом работа транспортного отдела удовлетворительна. Чистая прибыль составила за первый квартал 2017г. 1 710 918 рублей. Однако можно так же выделить, что транспортному отделу требуется снизить размер расходов на определенные автомобили.

Уменьшилось абсолютное отклонение ГСМ на 734 557 руб. и увеличилось абсолютное отклонение материалов на 218 814 руб. Уменьшение затрат на ГСМ является положительным фактором, так как на единицу продукции приходится меньшая сумма затрат. Уменьшение затрат увеличивает прибыль. Однако видно не эффективное использование автотранспорта. Выделяются автомобили, которые мало перевозят груза с крупными затратами. Это обуславливается тем, что большая часть подвижного состава имеет год выпуска не младше 2006 года. Этот фактор так же влияет на частые поломки и долгое время простоя в ремонтной зоне.

3 ПРАКТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО ОТДЕЛА ЗАО МКХП-СИТНО

3.1 Повышение эффективности трансп. Отдела ЗАО «МКХП-СИТНО» путем приобретения нового подвижного состава

Замена изношенного подвижного состава на новый является эффективным способом повысить прибыльность работы предприятий, так как значительно снижает время ремонта транспорта, и, соответственно, повышается коэффициент выпуска автомобилей на линию, грузооборот, количество отработанных автомобиле-часов и другие важные показатели.

Для проведения расчетов представим состав автомобильного парка по времени их пребывания в эксплуатации.

Состав автомобильного парка по времени их пребывания в эксплуатации.

Таблица 3.1 – Состав автомобильного парка

Наименование автотранспорта	Всего, кол-во	До 3-х лет		3-9 лет		9-12лет		12-14 лет	
		кол-во	проц.	кол-во	проц.	кол-во	проц.	кол-во	проц.
Грузовой	12	2	16	3	25	3	25	4	33
Автобусы	2	-	-	2	100	-	-	-	-
Спец. автотранспорт	5	-	-	-	-	4	80	1	20
Легковой автотранспорт	4	-	-	2	50	2	50	-	-
ИТОГО	23	2	9	10	43	9	36	5	22

Как видно из таблицы, 58% подвижного состава имеет срок службы более девяти лет, т.е. полностью изношены. Изменение процентного соотношения транспорта в сторону обновления изменит основные показатели.

Для повышения эффективности работы предлагается замена грузового транспорта. А именно замена Камаз 55111 на Камаз 6520.

Из таблицы 2.3 видно, что:

1. Камаз 55111 х630ах за первый квартал 2017 года работает не эффективно, много находится на ремонте и несет убытки в размере 16 672 руб.
2. Камаз 55111 х631ах так же несет убытки в размере 68 391руб.
3. Камаз 55111 у589рт несет убытки в размере 18 470 руб.

Для расчета прогноза работы Камаз 6520 учитываются общие затраты и планируемый доход на 2018г, что видно из таблицы 3.2.

Преимущество новой техники заключатся в меньшем расходе топлива, большей грузоподъемностью, меньшем временем нахождения на ремонте.

Большая доля простоев происходит по причине большого износа автомобилей и их частыми поломками. Опираясь на расчеты, основанные на обновлении автопарка можно сказать что, после списания данных автомобилей прибыль транспортного цеха увеличится на 103 533 руб., а после приобретения одного автомобиля Камаз 6520 транспортных цех увеличит чистую прибыль на 194 646 руб. От приобретения трех единиц чистая прибыль возрастет на 376 872руб. на первый квартал 2018 года.

Таблица 3.2 – Расчет прибыли

Расчетная ведомость по машинам за февраль 2018г.																					
КАМАЗ 6520	ДОХОД					РАСХОД														Всего расхода	ПРИБЫЛЬ
	Грузоподъемность, тонн	километраж	Количество рабочих	Всего доход	расход дизтопливо, л	стоимость топлива в	расход топлива всего в сумме	Лизинговый платеж	Ремонт, замена масла	Колеса	ТО-1	Техосмотр, экология, страховка	Зарплата	Зарплата для	Налоги зарп	НДФЛ	ЕНВД	Транспортный			
03.03.14-09.03.14	351270,00	1900,00	6,00	87667,56	1074,00	29,60	31790,40						9643,00		0,00	0,00			41433,40	46234,16	
10.03.14-16.03.14	250560,00	1416,00	4,00	64715,67	800,00	27,50	22000,00						7765,88		0,00	0,00			29765,88	34949,79	
17.03.14-23.03.14	280990,00	1822,00	5,00	74743,34	1030,00	27,50	28325,00						8969,20		0,00	0,00			37294,20	37449,14	
24.03.14-31.03.14	248710,00	1446,00	8,00	69271,72	817,00	27,50	22467,50						8312,61						30780,11	38491,61	
ВСЕГО ЗА МЕСЯЦ	1131530,00	6584,00		296398,29	3721,00		104582,90	80935,00	14787,00	0,00	9900,00	312,61	34690,69	9660,00	2965,62	1255,80	753,00	0,00	153204,82	143193,47	
КХП 2 РЕЙСА																					
1 МАШИНА, 1 ВОДИТЕЛЬ, 5-ДНЕВКА, 8-ЧАСОВАЯ																					

Расчетная ведомость по машинам за январь 2018г.

Расчетная ведомость по машинам за январь 2018г.																					
КАМАЗ 6520	ДОХОД					РАСХОД														Всего расхода	ПРИБЫЛЬ
	Грузоподъемность, тонн	километраж	Количество рабочих смен	Всего дохода	расход дизтопливо, л	стоимость топлива в руб.	расход топлива всего в сумме	Лизинговый платеж	Ремонт, замена масла	Колеса	ТО-1	Техосмотр, экология, страховка	Зарплата	Зарплата для	Налоги зарплат	НДФЛ	ЕНВД	Транспортный			
03.02.14-08.02.14	298520,00	1808,00	5,00	84010,18	1022,00	31,70	32397,40						10081,22		0,00	0,00			42478,62	41531,56	
10.02.14-16.02.14	282650,00	1638,00	5,00	75184,90	925,00	31,70	29322,50						9022,19		0,00	0,00			38344,69	36840,21	
17.02.14-23.02.14	250180,00	1461,00	5,00	66547,88	825,00	31,70	26152,50						8485,75		0,00	0,00			34638,25	31909,63	
24.02.14-28.02.14	222640,00	1278,00	5,00	59222,24	736,00	29,60	21785,60						7106,67						28892,27	30329,97	
ВСЕГО ЗА МЕСЯЦ	1053990,00	6185,00		284965,20	3508,00	31,28	109658,00	82174,00	9480,60	0,00	5580,00	4006,00	34695,82	7590,00	2330,13	987,00	753,00	0,00	166503,55	118461,65	
КХП 2 РЕЙСА																					
1 МАШИНА, 1 ВОДИТЕЛЬ, 5-ДНЕВКА, 8-ЧАСОВАЯ																					

Расчетная ведомость по машинам за март 2018г.		ДОХОД													РАСХОД										Всего расхода		ПРИБЫЛЬ
КАМАЗ 6520	Грузоподъемность, тонн	километраж	Количество рабочих смен	Всего доход	расход дизтопливо, л	стоимость топлива в расход	топлива в руб.	расход топлива всего в сумме	Лизинговый платеж	Ремонт, замена масла ФАКТ	Колеса	ТО-1	Техосмотр, экология, страховка и	Зарплата	Зарплата для	Налоги зарп	НДФЛ	ЕНВД	Транспортн	Всего расхода	ПРИБЫЛЬ						
																						334576,00	600,00	4,00	55135,20	336,00	27,50
418220,00	750,00	5,00	31419,00	420,00	27,50	11550,00								4712,85		0,00	0,00			16262,85	15156,15						
418220,00	750,00	5,00	31419,00	420,00	27,50	11550,00								4712,85		0,00	0,00			16262,85	15156,15						
418220,00	750,00	5,00	31419,00	420,00	27,50	11550,00								4712,85						16262,85	15156,15						
250932,00	450,00	3,00	28851,40	252,00	27,50	6930,00								4327,71						11257,71	17593,69						
								80200,00					4006,00		7590,00	2330,13	986,70	753,00		87289,13	-87289,13						
ВСЕГО ЗА МЕСЯЦ	1840168,00	3300,00		178243,60	1848,00		50820,00	80200,00	0,00	0,00	0,00	4006,00	26736,54	7590,00	2330,13	986,70	753,00	0,00	164845,67	13397,93							
																				164 846	13 398						
БУРАННЫЙ ЭЛЕВАТОР 3 РЕЙСА																											
1 МАШИНА, 1 ВОДИТЕЛЬ, 5-ДНЕВКА, 8-ЧАСОВАЯ																											

Расчетная ведомость по машинам		прогноз 2018г													РАСХОД										Всего расхода		ПРИБЫЛЬ
КАМАЗ 6520	Грузоподъемность, тонн	километраж	Количество рабочих смен	Всего доход	расход дизтопливо, л	стоимость топлива в расход	топлива в руб.	расход топлива всего в сумме	Лизинговый платеж	Ремонт, замена масла ФАКТ	Колеса	ТО-1	Техосмотр, экология, страховка	Зарплата	Зарплата для	Налоги зарп	НДФЛ	ЕНВД	Всего расхода	ПРИБЫЛЬ							
																					январь Сибай элев. Буран элев	837280,00	5035,00	18,00	284965,00	3508,00	31,28
февраль КХПП 2 рейса	1053990,00	6185,00	20,00	296398,00	3721,00	28,15	104746,15	80935,00	14787,00			9900,00	5386,00	34691,12	9660,00	2966,00	1255,80	753,00	254164,27	42233,73							
март КХПП 2 рейса	1131530,00	6584,00	23,00	178243,00	1848,00	27,50	50820,00	80935,00					4006,00	26736,00	7590,00	2330,00	986,70	753,00	165580,00	12663,00							
апрель Буран элев 3 рейса	1840168,00	3300,00	22,00	190000,00	1848,00	27,50	50820,00	80200,00					4006,00	22736,00	7590,00	2330,00	986,70	753,00	160845,00	29155,00							
май Буран элев 3 рейса	1755000,00	3000,00	20,00	132000,00	1640,00	27,50	45100,00	80000,00					4006,00	20100,00	7590,00	2330,00	986,70	753,00	152289,00	-20289,00							
июнь Буран элев 3 рейса	1755000,00	3000,00	20,00	132000,00	1640,00	27,80	45592,00	79650,00					5386,00	20100,00	7590,00	2330,00	986,70	753,00	153811,00	-21811,00							
июль Буран элев 3 рейса	1755000,00	3000,00	20,00	232000,00	1640,00	27,80	45592,00	79420,00	9000,00			9000,00	4006,00	20100,00	7590,00	2330,00	986,70	753,00	170201,00	61799,00							
август Буран элев 4 рейса	2340000,00	4000,00	20,00	176000,00	2188,00	28,50	62358,00	78500,00					4006,00	26000,00	7590,00	2330,00	986,70	753,00	173947,00	2053,00							
сентябрь НХПП 2 рейса	1200000,00	5760,00	20,00	341920,00	3150,00	28,50	89775,00	78000,00					5386,00	30500,00	8280,00	2330,00	1076,40	753,00	206744,00	135176,00							
октябрь НХПП 2 рейса	1200000,00	5760,00	20,00	241920,00	3150,00	29,50	92925,00	77500,00	6000,00			7000,00	4006,00	30500,00	7590,00	2330,00	986,70	753,00	221014,00	20906,00							
ноябрь НХПП 2 рейса	1200000,00	5760,00	20,00	241920,00	3150,00	29,50	92925,00	77000,00					4006,00	30500,00	7590,00	2330,00	986,70	753,00	207514,00	34406,00							
декабрь Буран элев 4 рейса	2340000,00	4000,00	20,00	176000,00	2188,00	33,00	72204,00	76800,00	9000,00			9000,00	5386,00	26000,00	7590,00	2330,00	986,70	753,00	201473,00	-25473,00							
ВСЕГО ЗА ГОД	18407968,00	55384,00		2623366,00	29671,00		862587,39	951114,00	48267,00	0,00	40480,00	53592,00	322658,12	93840,00	28596,00	12199,20	9036,00		2316330,51	307035,49							

3.2 Повышение эффективности транспортного цеха ЗАО МКХП-СИТНО путем снижения затрат ГСМ.

Расход топлива и смазочных материалов на автомобиле бывает неоправданно высок. Это обусловлено целым рядом факторов:

1. Несоответствием применяемых топлив, масел и смазок конструктивным особенностям автомобиля и условиям его эксплуатации.

2. Техническим состоянием автомобиля и прежде всего топливной аппаратуры.

3. Мастерством вождения автомобиля.

4. Потерей топлива в результате проливов, утечек, испарения.

Обеспечить полный контроль параметров транспорта позволяют системы GPS мониторинга/ГЛОНАСС. Благодаря системам мониторинга транспорта водители начинают применять более безопасный стиль вождения, улучшается трудовая дисциплина на 98%, устраняются «левые» рейсы, за счет контроля местоположения транспорта с использованием транспортных терминалов. Эти мероприятия позволяют сэкономить на топливе, уменьшить случаи агрессивного вождения и, следовательно, повысят эффективность. Руководство компании, начальник транспортного подразделения благодаря системе ГЛОНАСС/GPS мониторинга может анализировать работу автотранспорта, оценивать эффективность и принимать меры по ее повышению.

«АвтоГРАФ-GSM+» – расширенный вариант контроллера, обладающий дополнительными функциями и интерфейсами, необходимыми для построения более сложных и многофункциональных систем.

Выполняет функции отображения:

1. Скорости автомобиля.
2. Состояния круиз-контроля, педали газа, тормоза и сцепления.
3. Расхода топлива, уровень топлива в баках (до 6 датчиков).
4. Оборотов двигателя, пробег до ТО, моточасы.

5. Температуры охлаждающей жидкости, масла и топлива.
6. Общего и суточного пробег автомобиля.

Датчик уровня топлива TKLS обладает большим количеством современных функций:

1. Дистанционное обновление ПО.
2. Дистанционная настройка.
3. Автотарировка.
4. Самодиагностика.
5. Герметичный корпус по стандарту IP69K.
6. Встроенный датчик угла наклона.

Таблица 3.3 – Затраты на установку и обслуживание

Наименование	Стоимость, руб.
Навигационный модуль АвтоГРАФGSM+	12 000
Датчик уровня топлива ТехноКом 750мм	7 200
Установка автомобильного навигационного терминала (радионавигатора) на транспортное средство	1 500
Подключение датчика уровня топлива	0
Абонентское обслуживание	500
Программное обеспечение АвтоГРАФрго	0
Итого на один автомобиль	21 200
Итого на восемь автомобилей	169 600

Таблица 3.4 – Показатели работы «АвтоГРАФ»

Марка автомобиля	Камаз
Тип кузова	Самосвал
Объем топливного бака, л	347
Данные, собранные с использованием системы мониторинга транспорта «АвтоГРАФ»	
Пробег за 22 рабочих дня, км	1 072
Израсходовано топлива, л	941
Средний расход топлива, л/км	87,8/100
Зафиксировано сливов топлива	7
Объем сливов топлива, л	380
Реальный расход топлива, л	51

При цене ДТ в 28р/л предприятие ежемесячно теряет 10 640 руб. Оборудование данного самосвала Камаз стоит 21 200руб. Тем самым окупает себя за два месяца, после чего предприятие будет получать на 10 640 руб. больше прибыли с одной машины и 85 120 руб. с восьми машин.

Выводы по третьей главе:

Замена изношенного подвижного состава на новый является эффективным способом повысить прибыльность работы предприятий, так как значительно снижает время ремонта транспорта, и, соответственно, повышается коэффициент выпуска автомобилей на линию, грузооборот, количество отработанных автомобиле-часов и другие важные показатели.

Опираясь на расчеты, основанные на обновлении автопарка можно сказать что, после списания данных автомобилей прибыль транспортного отдела увеличится на 103 533 руб. , а после приобретения одного автомобиля Камаз 6520 транспортных цех увеличит чистую прибыль на 194 646руб. От приобретения трех единиц чистая прибыль возрастет на 376 872руб. на первый квартал 2018 года.

После внедрения предложенных мероприятий прибыль транспортного отдела возрастет на 461 992 руб. Предложенные мероприятия должны носить разовый характер и должны внедряться постепенно.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Развитие рыночных отношений повышает ответственность и самостоятельность предприятий всех форм собственности в выработке управленческих решений по обеспечению эффективности их производственно-хозяйственной деятельности. Действенность этих решений зависят от разнообразных факторов, находящихся в разной степени взаимодействия не только между собой, но и с конечными результатами производства.

Сущность производственной деятельности состоит в создании экономических благ, необходимых для удовлетворения разнообразных потребностей общества. В рыночной экономике производство осуществляют те хозяйствующие субъекты, которые желают и способны принять наиболее эффективную организацию и технологию производства, поскольку они обеспечивают им наибольшую прибыль.

Автомобильный транспорт является одной из важнейших отраслей народного хозяйства. Практически нет ни одного предприятия промышленности, строительства, сельского хозяйства, которые не пользовались бы услугами автотранспорта. Велика его роль в удовлетворении потребностей населения в перевозках.

Автотранспорт самый мобильный из всех существующих видов транспорта. Он не зависит от наличия магистральных дорог и с его помощью осуществляется повседневная транспортная связь между предприятиями, учреждениями, организациями, между ними и другими видами транспорта.

Оценивая эффективность работы фирмы, необходимо сопоставить прибыль и производственные фонды, с помощью которых она создана именно посредством рентабельности.

Осуществление основных производственных процессов транспортирования грузов – основная задача эксплуатационных организаций автомобильного грузового транспорта. Общий объем перевозок, число пройденных километров, отработанных авточасов и другие показатели в рамках

установленных договорных отношений служат обязательным заданием или планом, предприятия по основной производственной деятельности на определенный период.

Произведенный анализ автотранспорта показал, что чистая прибыль составила за первый квартал 2017г. 1 710 918 руб.

Анализ транспортных затрат показал, что произошли изменения в структуре затрат на материалы и ГСМ: уменьшилось абсолютное отклонение ГСМ на 734 557 руб. и увеличилось абсолютное отклонение материалов на 218 814 руб. Уменьшение затрат на ГСМ является положительным фактором, так как на единицу продукции приходится меньшая сумма затрат. Уменьшение затрат увеличивает прибыль.

Анализ расходов на ГСМ показал, что наблюдается снижение расходов ГСМ, что является положительным фактором. Это обуславливается тем, что автомобили переходят на летнее дизельное топливо, сокращается время прогрева автомобиля и общий расход топлива. Однако можно выделить автомобили по которым идет перерасход ГСМ.

Первое мероприятие, связано с приобретением нового подвижного состава и заменой старого. Опираясь на расчеты, основанные на обновлении автопарка можно сказать что, после списания данных автомобилей прибыль транспортного отдела увеличится на 103 533 руб. а после приобретения одного автомобиля Камаз 6520 транспортных цех увеличит чистую прибыль на 194 646руб. От приобретения трех единиц чистая прибыль возрастет на 376 872руб. на первый квартал 2018 года.

Другим предлагаемым мероприятием является установка оборудования «АвтоГРАФ-GSM+» . Тем самым увеличив прибыль 85 120 руб.

После внедрения предложенных мероприятий прибыль транспортного отдела возрастет на 461 992 руб. Предложенные мероприятия должны носить разовый характер и должны внедряться постепенно.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1 Аверина, О.И. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: учебник / О.И. Аверина, В.В. Давыдова, Н.И. Лушенкова. – Москва: КноРус, 2012. – 432 с.
- 2 Акимова, Е.П. Механизм влияния различных стимулов на эффективность деятельности компании / Е.П.Акимова // Вестник Российской академии естественных наук. – 2012. – №16(1). – С. 40–43.
- 3 Аккофф, Р.Л. Планирование в больших экономических системах. М., 2013. – 220 с.
- 4 Александров, О.А. Экономический анализ: учебное пособие /
- 5 О.А. Александров, Ю.Н. Егоров. – Москва : ИНФРА – М, 2013. – 288 с. Артеменко, В.Г. Экономический анализ: учебное пособие / В.Г. Артеменко, Н.В. Анисимова. – Москва: КноРус, 2013. – 288 с.
- 6 Аюшиев А.Д. Финансы предприятия: Учебное пособие. / А.Д. Аюшиев. - Иркутск: Изд-во ИГЭА, 2014. - 334 с.
- 7 Базылев, Н.И. Экономическая теория: учебное пособие / Н.И. Базылев Москва: ИНФРА–М, 2014. – 672 с.
- 8 Балабанов, И.Т. Основы финансового менеджмента. М.: Финансы и статистика, 2012. – 383 с.
- 9 Балабанов, И.Т. Финансовый анализ и планирование хозяйствующего субъекта: учебник / И.Т. Балабанов. – Москва: Финансы и статистика, 2014. – 340 с.
- 10 Беренс, В. Руководство по оценке эффективности инвестиций / Пер. с англ. М.: Инфра – М, 2011. –287 с.
- 11 Бланк, И.А. Финансовый менеджмент. Учеб. Курс. Киев: Ника-Центр, Эльга, 2014. – 528 с.
- 12 Большаков, С.В. Финансовая политика государства и предприятия. Курс лекций. М.: Книжный мир, 2014. – 416 с.

- 13 Бочаров, В.В. Внутрифирменное финансовое планирование и контроль. СПб.: Издательство СПбГУЭФ, 2015. – 72 с.
- 14 Бреннер, Х. Руководство предприятием, обеспечивающее прибыль. Мюнхен, 2011. – 90 с.
- 15 Веретенникова, О.В. Финансовое планирование деятельности хозяйствующих субъектов Российской Федерации. Екатеринбург: Урал. Гос. Экон. Ун-та, 2012. – 277 с.
- 16 Виханский, О.С. Менеджмент: человек, стратегия, организация, процесс: учебник / О.С. Виханский, А.И. Наумов. – Москва: Изд-во МГУ, 2015. – 34 с.
- 17 Войтоловский, Н.В. Комплексный экономический анализ предприятия / Н.В. Войтоловский, А.П. Калинина. – Санкт-Петербург: Питер, 2014. – 256 с.
- 18 Выварец, А.Д. Экономика предприятия: учебник / А.Д. Выварец. – Москва: ЮНИТИ – Дана, 2012. – 543 с.
- 19 Гиляровская, Л.Т. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности / Л.Т. Гиляровская и др. – Москва: ТК Велби: Проспект, 2013. – 360 с.
- 20 Горемыкин В.А., Богомолов О.А. Экономическая стратегия предприятия. Учебник./ В.А. Горемыкин. - М.: Информационно-издательский дом «Филинь», Рилант, 2012. – 506 с.
- 21 Грузинов В.П., Грибов В.Д. Экономика предприятия: Учебное пособие. / В.П. Грузинов. - М.: Финансы и статистика, 2013. - 208 с.
- 22 Дубровский, В.Ж. Экономика и управление предприятием: Учебник. 3-е изд., Екатеринбург: Урал. Гос. Экон. Ун-та, 2013. – 351 с.
- 23 Дегтяренко В.Н. Основы логистики маркетинга. / В.Н. Дегтяренко. – Ростов-на-Дону: Издательство Ростовского университета, 2012. – 264 с.
- 24 Ефимова, О.В. Финансовый анализ: современный инструментарий для принятия экономических решений: учебник / О.В. Ефимова. – Москва: Омега – Л, 2014. – 348 с.

- 25 Зороастрова, И.В. Экономический анализ фирмы и рынка: учебник для студентов вузов / И.В. Зороастрова, Н.М. Розанова. – Москва: ЮНИТИ–ДАНА, 2013. – 279 с.
- 26 Идрисов, А.Б. Стратегическое планирование и анализ эффективности. М.: Филинь, 2014. – 286 с.
- 27 Казакова, Н.А. Экономический анализ: учебник / Н.А. Казакова. – Москва: ИНФРА – М, 2013. – 343 с.
- 28 Керимов, В.Э. Управленческий учет: учебник / В.Э. Керимов. – Изд. 3–е, изм. и доп. – Москва: Дашков и К, 2012. – 458 с.
- 29 Кейлер В.А. Экономика предприятия: Курс лекций. / В.А.Кейлер. - М.:ИНФРА-М, 2014. - 132с.
- 30 Ковалев, В.В. Корпоративные финансы и учет: понятия, алгоритмы, показатели / В.В. Ковалев, В.В. Ковалев. – Москва: Проспект, 2014. – 880 с.
- 31 Колачева, Н.В. Финансовый результат предприятия как объект оценки и анализа / Н.В. Колачева, Н.Н. Быкова // Вестник НГИЭИ. – 2015. – № 1(44). – с. 29–35.
- 32 Котова, Н.Н. Оценка эффективности бизнеса организации / Н.Н.Котова // Вестник ЮУрГУ. Сер. Экономика и менеджмент. – 2014. – № 2. – С.12–14.
- 33 Кравченко, В.Н., Лысенко А.Ю. Диагностика и оценка эффективности основной деятельности предприятия / Кравченко В.Н., Лысенко А.Ю. // Экономика промышленности. – 2013. – №4. – С. 145–152.
- 34 Лохов А.Н. Опыт совершенствования организации и управления грузовыми автомобильными перевозками. / А.Н.Лохов. – М.: Транспорт, 2014. – 88 с.
- 35 Левушкина, С.В. Триада взаимосвязи устойчивости, нового качества роста и эффективности как системная парадигма развития малых и средних бизнес – структур / С.В. Левушкина // Бизнес в законе. – 2013. – № 5. – С.157–162.

- 36 Лытнева, Н.А. Бухгалтерский учет и анализ / Лытнева Н.А., Парушина Н.В., Кыштымова Е.А. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2014. – 604 с.
- 37 Любушин, Н.П. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности : учеб.пособие / Н.П. Любушин. – 3-е изд., перераб. и доп. – Москва : Юнити–Дана, 2012. – 448 с.
- 38 Маркарьян, Э.А. Экономический анализ хозяйственной деятельности: учебное пособие / Э.А. Маркарьян, Г.П. Герасименко, С.Э. Маркарьян. – Москва: КноРус, 2013. – 536 с.
- 39 Маркин, Ю.П. Экономический анализ: учебное пособие для студентов вузов / Ю.П. Маркин. – Москва: Омега – Л, 2012. – 450 с.
- 40 Мельник, М.В. Экономический анализ в аудите: учебное пособие для студентов вузов / М.В. Мельник, В.Г. Когденко. – Москва: ЮНИТИ–ДАНА, 2013. – 543 с.
- 41 Мескон, М. Основы менеджмента / пер. с англ. М.: Дело, 2014. – 352 с.
- 42 Мягков М.И. Управление автотранспортными предприятиями: Учеб.пособие. / М.И.Мягков, А.А.Майер. – Л.: ЛИМТУ, 2014. – 111 с.
- 43 Наумкина, А.Н. Актуальные проблемы учета и определения финансовых результатов деятельности предприятия / А.Н. Наумкина, В.П. Шегурова // Молодой ученый. – 2014. – № 2. – С. 514–517.
- 44 Неруш Ю.М. Коммерческая логистика: Учеб. / Ю.М.Неруш. – М.: ЮНИТИ, 2013. – 271 с.
- 45 Павлова, Л.Н. Финансовый менеджмент. Учебник. М.: Инфра-М, 2015. – 298 с.
- 46 Панков, В.В. Экономический анализ: учебное пособие / В.В. Панков, Н.А. Казакова. – Москва: Магистр, ИНФРА – М, 2012. – 624 с.
- 47 Панов, М.М. Оценка деятельности и система управления компанией на 51 основе КРІ / М.М.Панов. – Москва: Инфра–М, 2013.

- 48 Парамонова, Л.А. Аналитические процедуры в аудите эффективности деятельности индивидуальных предпринимателей / Л.А.Парамонова // Экономика и управление: новые вызовы и перспективы. – 2012. – № 3. – С. 167–174.
- 49 Параскан, К.Н. Рентабельность предприятия и ее значение в современной экономической практике / К.Н. Параскан // Тотальные аспекты инновационных технологий. – Пятигорск, 2014. – С.88 – 91.
- 50 Переверзев, М.П. Менеджмент / М.П. Переверзев, Н.А.Шайденко. – Москва: Инфра – М, 2012.–394 с.
- 51 Попова, Л.В. Бизнес фирмы и бюджетирование поток денежных средств М.: Дело и Сервис,2013. – 192 с.
- 52 Райан, Б. Стратегический учет для руководителя / пер. с англ.; Под ред. В.А. Микрюкова. М.: Аудит, ЮНИТИ, 2013. – 616 с.
- 53 Романова, Л.Е. Экономический анализ: учебное пособие / Л.Е. Романова, Л.В. Давыдова, Г.В. Коршунова. – Санкт-Петербург: Питер, 2012. – 336 с.
- 54 Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия. / Г.В.Савицкая. – 2-е изд., перераб. и доп. – Минск: ИП «Экоперспектива», 2014 . – 276 с.
- 55 Савицкая, Г.В. Экономический анализ: учебник / Г.В. Савицкая. – Москва : НИЦ ИНФРА–М, 2013. – 649 с.
- 56 Самарина, В.П. Основы предпринимательства: учебное пособие / В.П. Самарина. – Москва: КНОРУС,2013. – 224 с.
- 57 Самуэльсон, П. Экономика / П. Самуэльсон. – Москва: Вильямс, 2014. – 1360 с.
- 58 Санович, М.А. Разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности компании [Электронный ресурс] / М.А.Санович //Nauka–rastudent.ru. – Электрон.журнал. – 2015. – Режим доступа: <http://naukarastudent.ru/13/2336/>. – Загл. с экрана.

- 59 Смахов А.А. Логистика и транспорт. / А.А.Смахов. – М.: Транспорт, 2013. – 118 с.
- 60 Стоянова, Е.С. Управление оборотным капиталом / под ред. Е.С. Стояновой. М.: Перспектива, 2015. – 128 с.
- 61 Скамай, Л.Г. Экономический анализ деятельности предприятия: учебник / Л.Г. Скамай, М.И. Трубочкина. – Москва: ИНФРА–М, 2013. – 378 с.
- 62 Толпегина, О.А. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: учебник для бакалавров / О.А. Толпегина, Н.А. Толпегина. – Москва: Юрайт, 2013. – 672 с.
- 63 Травин, В.В. Менеджмент персонала организации / В.В. Травин, В.А. Дятлов. – Москва: Дело, 2012. – 271с.
- 64 Федотова, А. Оценка эффективности деятельности и прогнозирование финансовых результатов компании на основе показателя экономического уровня технологии / А.Федотова // Риск: ресурсы, информация, снабжение, конкуренция.– 2012.– №2.– С. 281–286.
- 65 Финансовое планирование и контроль / пер. с англ.; Под ред. М.А. Поукок, А.Х. Тейлора. М.: Инфра –М, 2012. – 480 с.
- 66 Шарп, У.Ф. Инвестиции / Пер. с англ. М.: Инфра-М, 2011. – 321 с.
- 67 Шеремет, А.Д., Сайфулин Р.С. Финансы предприятия. М.: Инфра-М, 2011. – 343 с.
- 68 Чернов, В.А. Финансовая политика организации: Учеб. Пособие для вузов / под ред. Проф. М.И. Баканова. М.: Юнити – Дана, 2013. – 247 с.
- 69 Экономика предприятия / Пре. С нем. М.: Инфра-М, 2011. – 928 с.
- 70 Экономика предприятия: Учеб. / В.Я. Горфинкель, Л.В. Бабков, Г.А. Васильев и др.; Под ред. В.Я. Горфинкеля. – 3-е изд., перераб. – М.: ЮНИТИ–ДАНА, 2012. – 718 с.