**МИНИСТЕРСТВО СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**ФГБОУ ВО «НОВОСИБИРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АГРАНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

**ИЗОП**

**Кафедра экономики**

**УТВЕРЖДАЮ**

Зав. кафедрой

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

«\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2016 г.

**Выпускная квалификационная работа**

На тему: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

*Автор:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_*

(ф.и.о., подпись)

***Направление подготовки* 38.03.02 Менеджмент**

***Профиль* Логистика и управление цепями поставок**

***Руководитель****:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_*

(ученая степень, должность, ф.и.о., подпись)

***Консультант:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_***

 (ученая степень, должность, ф.и.о., подпись)

Новосибирск 2016

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ…………………………………………………………………………..3

1. Теоретические аспекты экономической эффективности
транспортной деятельности организации.................................................................6
1.1. Роль транспорта в деятельности предприятия.................................................6
1.2.Показатели оценки эффективность работы
 транспорта.....................................................................................................................
2.Современное состояние транспортной деятельности ОАО
«Новосибирскавтодор» г.Новосибирск.......................................................................
 2.1. Анализ хозяйственной деятельности предприятия............................................

 2.3.Анализ эффективности использования транспорта............................................
3.Экономическое обоснование предложений по повышению
эффективности транспортной деятельности филиала ДСУ ОАО
«Новосибирскавтодор» г.Новосибирск.......................................................................

 3.1.Оптимизация загрузки подвижного состава.......................................................
 3.2.Эффективность от приобретения нового подвижного
состава взамен транспорта с большим сроком службы.............................................

ЗАКЛЮЧЕНИЕ……………………………………………………………………..70

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ………………………………73

ПРИЛОЖЕНИЯ…………………………………………………………………….78

ВВЕДЕНИЕ

Сеть автомобильных дорог — важнейший элемент экономики России. Ее эффективное функционирование и устойчивое развитие являются необходимым условием перехода к экономическому росту, обеспечения целостности и национальной безопасности страны, повышения уровня и улучшения условий жизни населения. Автомобильные дороги являются важнейшей составляющей транспортной инфраструктуры.

За последние 20 лет число населенных пунктов сократилось с 200 до 148 тыс., или более чем на четверть. Главная причина — отсутствие подъездных автодорог. С исчезновением населенных пунктов забрасываются или резко теряют продуктивность прилегающие сельхозугодья, что является одной из причин деградации агропромышленного комплекса.

Неудовлетворительная транспортная доступность части территории и низкое качество автомобильных дорог являются причиной целого ряда негативных социальных последствий, включая:

– сдерживание развития культуры и образования в труднодоступных районах;

– сокращение количества свободного времени за счет увеличения времени пребывания в пути к месту работы, отдыха, торговым центрам и т.д.;

– снижение продуктивности сельскохозяйственного производства и доходов работников, занятых в сельском хозяйстве;

– увеличение вредных выхлопов и шумового воздействия от автомобилей из-за низкого качества автомобильных дорог.

По данным Росстата, по состоянию на 1 января 2016 года общая протяженность автомобильных дорог общего пользования в России составила 1 480 800,1 км, из них более 20% (256 686,5 км) приходится на Сибирский федеральный округ.

Разветвленная сеть автомобильных дорог высокого качества, способствует созданию условий для развития экономики и национальных ресурсов, повышения культурного уровня жизни и деловой активности населения, созданию новых рабочих мест. Дорожное строительство невозможно без транспортного обслуживания, в котором значительная доля приходится на автомобильный транспорт. Учитывая объемы строительства автодорог, можно говорить об организации логистического подхода при транспортном обслуживании дорожно-строительных работ как одной из перспективных сфер деятельности.

Технологические особенности дорожного строительства, необходимость обеспечения согласованных действий большого числа участников строительных работ и требования точности в определении сроков, места доставки и количества перевозимых грузов затрудняют применение традиционных методов управления к перевозкам дорожно-строительных грузов и позволяют рассматривать строительство автодороги как объект для приложения логистики.

Анализ литературы по проблемам транспортной логистики показал, что при распределительных перевозках рассматриваются два-три вида грузообра-зующих объектов, на которых формируются отправки, как правило, штучных грузов; некоторые модели доставки грузов имеют допущения, затрудняющие применение модели на практике, ряд подходов представляет собой иллюстрацию какого-либо примера; все модели учитывают, что отправители и получатели грузов имеют постоянное местоположение. Все это говорит о том, что из-за особенностей транспортного обслуживания дорожного строительства потребуется либо корректировка существующих моделей, либо разработка новых, адекватно отражающих особенности логистики при строительстве автодорог. Это позволяет говорить об актуальности совершенствования методической базы перевозок дорожно-строительных грузов с применением логистического подхода.

В данной выпускной квалификационной работе рассматривается проблема эффективного использования транспортной деятельности организации дорожно-строительного направления. Яркий представитель отрасли - ОАО «Новосибирскавтодор» - одна из ведущих дорожно-строительных компаний, осуществляющая свою деятельность за Уралом, которая оказывает весь спектр услуг по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог и инженерных сооружений. Компания, созданная в 1995 году, имеет 14 филиалов, расположенных в Сибирском федеральном округе. Один из этих филиалов – Дорожно-Строительное Управление (ДСУ) – и будет являться объектом нашего исследования. Предмет исследования – эффективность транспортной деятельности ДСУ с точки зрения экономики. Целью поставлено достижение положительного эффекта при внедрении методов оптимизации перевозок.

Исходя из поставленной цели были поставлены следующие задачи:

* определить роль транспортной деятельности в жизни организации, оценить её действующую эффективность;
* проанализировать хозяйственную деятельность предприятия;
* разработать предложения по повышению эффективности транспортной деятельности компании;
* обосновать экономическую эффективность при внедрении разработанных предложений.

В процессе выполнения задач были использованы теорико-методологические и практические разработки отечественных и зарубежных ученых в области менеджмента, логистики и экономики дорожно-строительной отрасли. Практическую значимость для организации составляет оптимизация затрат, что в свою очередь приводит к повышению экономической эффективности. Научная же значимость исследования являет собой исследование результатов применения логистического подхода к транспортной деятельности предприятий дорожно-строительной отрасли.

1. Теоретические аспекты экономической эффективности транспортной деятельности организации

1.1. Роль транспорта в деятельности предприятия

Транспорт является одной из важнейших частей производственной инфраструктуры нашей страны. Он удовлетворяет необходимость перемещения грузов и пассажиров, создает рабочие места, существенно влияет на расширение торговли, являясь потребителем продукции ряда других, взаимосвязанных между собой отраслей промышленности: машиностроения, топливоэнергетики, металлургии и многих других. Транспорт является неотъемлемой частью автодорожного комплекса, под которым мы понимаем совокупность автомобильных дорог, автотранспортных средств, складских, терминальных, погрузочно-разгрузочных и прочих сооружений, задействованных для перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом. Одними из основных составляющих автодорожного комплекса является подвижной состав и автомобильные дороги.

Обслуживающей системой, обеспечивающей возможность непрерывного функционирования автодорожного комплекса и включающей в себя обследования, проектирование, строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автодорог общего пользования, а так же подготовку кадров, проведение научных исследований, ремонт дорожной техники, добычу и переработку нерудных материалов является дорожное хозяйство.

Выполнение строительно-монтажных работ в всегда неразрывно связано с потреблением, а значит, и с перемещением значительного количества грузов. Транспорт же является связующим звеном между объектом строительства и поставщиками материалов, конструкций, деталей, оборудования, и от его четкой работы во многом зависит результат деятельности строительной организации.

Ключевая роль транспортировки в дорожно-строительной организации объясняется не только большой долей транспортных расходов в общем составе логистических издержек, но и тем, что без транспортировки невозможно само существование материального потока. Транспортный сервис, дополненный операциями грузопереработки, включает подавляющее большинство логистических активностей для внешних и интегрированных микрологистических систем предприятия. Роль транспортировки в дорожном управлении настолько велика, что вопросы, относящиеся к этой логистической активности, выделены в отдельную дисциплину – транспортную логистику

При применении логистического менеджмента, на предприятии дорожно-строительного комплекса управление транспортировкой состоит из нескольких основных этапов:

* выбор способа транспортировки;
* выбор типа транспорта;
* выбор транспортного средства;
* выбор перевозчика и логистических партнеров по транспортировке;
* оптимизация параметров транспортного процесса.

Исследуемое нами предприятие имеет собственный автопарк, состоящий из различных типов подвижного состава, предназначенный для нужд производства. Исходя из этого, вопрос выбора способа транспортировки практически не рассматривается - абсолютное большинство материалов для строительства автодорог перевозится к строительному участку именно автомобильным транспортом разнообразной специализации. При выборе транспортного средства учитывается номенклатура груза, к примеру: автомобили-самосвалы задействованы для перевозки инертных материалов, седельные тягачи с полуприцепами-тралами для перевозки дорожно-строительной техники и крупногабаритных грузов, автогудронаторы для транспортирования и распределения жидких битумных материалов и т.п. Перевозчиком при произведении строительных работ является само же предприятие.

Важнейшей характеристикой, определяющей состояние производственно-технической базы, является структура основных производственных фондов предприятия. Основные фонды транспорта – это средства труда, которые неоднократно участвуют в производственном процессе, сохраняя при этом свою натуральную форму и перенося свою стоимость на вновь созданный продукт частями по мере своего износа. Основные фонды являются наиболее значимой составной частью имущества предприятия и его внеоборотных активов. Основные средства – это основные фонды, выраженные в стоимостном измерении [4].

По данным бухгалтерского баланса компании ОАО «Новосибирскавтодор» за 2013-2015 года, чьим филиалом является рассматриваемый нами объект исследования ДСУ, доля транспортных средств в основных средствах компании составляет от 18 до 23 процентов, что в масштабах организации играет весьма немаловажную роль (Таблица 1).

Таблица 1 – Доля транспортных средств в основных средствах компании ОАО «Новосибирскавтодор» за 2013-2015гг.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | 2013г. | 2014г. | 2015г. | Динамика 2015г. к 2013г., %  |
| Основные средства (всего), тыс.руб. | 1124953 | 1300326 | 1210914 | 107,6 |
| Транспортные средства, тыс.руб. | 250025 | 242415 | 281549 | 112,6 |
| Доля от общей стоимости, % | 22,23 | 18,64 | 23,25 | 104,6 |

Перевозка материалов для строительства производится, в абсолютном большинстве случаев, автомобильным транспортом. Преимущества автомобильного транспорта:

* большая гибкость, подвижность и маневренность в работе, позволяющая наиболее полно извлекать полезные ископаемые, производить разработку залежей неправильного контура, дорабатывать экскаваторные заходки;
* допустимость уклонов дорог при выездах из карьеров: в грузовом направлении 7-10%, в порожняковом до 12-15%, т.е. в 2,5-3 раза больше, чем при железнодорожном транспорте;
* возможность сокращения длины заездов в карьер и общей длины перевозки по сравнению с железнодорожным транспортом в 2-2,5 раза, за счет больших уклонов и меньших радиусов закруглений дорожных трасс;
* меньшая, примерно в 1,5-2 раза, трудоемкость устройства и перемещения дорожных трасс по сравнению с железнодорожными путями;
* снижение капитальных затрат на строительство карьеров на 20-25% по сравнению с затратами при строительстве карьеров с железнодорожным транспортом за счет сокращения объемов горнокапитальных работ;
* увеличение производительности экскаваторов на 20-25% по сравнению с производительностью железнодорожного транспорта, благодаря значительному сокращению простоев экскаватора из-за ожидания подачи транспортных средств и производства маневров;
* возможность легко и быстро переносить места погрузки в карьере;
* отсутствие зависимости работы всего карьера от аварий с одним из транспортных агрегатов, работающих в карьере или на данном участе выполнения работ;
* простота устройств для хранения автомобилей, особенно в период строительства карьеров, когда предоставляется возможность ограничиться открытыми стоянками и прочее [6].

Парк машин и механизмов ОАО «Новосибирскавтодор» насчитывает более 3000 единиц. В машинном парке компании присутствует техника таких производителей с мировым именем как Wirtgen, Ermont, Ammann, Bomag, Titan, Vogele, Hitachi. Компания продолжает начатую несколько лет назад целенаправленную работу по повышению качества выполняемых работ.

Рассмотрим подвижной состав предприятия. Дорожно-строительное управление ОАО «Новосибирскавтодор» является одним из самых крупных филиалов компании, на 31 декабря 2015 года парк автотранспорта и дорожно-строительной техники насчитывает более двухсот единиц, включая следующие:

* девять автобусов марок ГАЗ, Нефаз, ПАЗ, УАЗ и Toyota;
* четыре автогудронатора на базе КамАЗ и ЗИЛ;
* два автокрана на базе КамАЗ;
* семь грузовых бортовых автомобилей отечественных и зарубежных марок;
* два грузовых фургона на базе ГАЗ и КамАЗ;
* четыре грузовых бортовых автомобиля с краном манипулятором марок Daewoo, Hyundai, Isuzu;
* шесть грузопассажирских автомобилей марок ГАЗ, УАЗ;
* четыре машины комбинированных уборочных на базе КамАЗ и ЗИЛ;
* девятнадцать легковых автомобилей отечественных и зарубежных марок;
* восемнадцать автомобилей самосвалов марок КамАЗ, МАЗ;
* пять топливозаправщиков на базе ГАЗ, КамАЗ;
* шесть седельных тягачей марок КамАЗ, MAN, один гусеничный тягач ГАЗ 71.

Процентное соотношение автомобилей Дорожно-строительного управления можно увидеть на Рисунке 1.

Рисунок 1 – Процентное соотношение парка автомобилей ДСУ по типу ПС

Основная масса перевозимого груза является строительным. К строительным грузам в настоящее время относят различные материалы, конструкции, детали, технологическое оборудование, а также грузы, которые возникают в процесса самого строительства (грунт, строительный мусор и т.д.) [6].

1.2. Показатели оценки эффективности работы транспорта

Для обеспечения достижения стратегических, а так же оперативных целей предприятия, необходима независимая, объективная оценка состояния эффективности работы транспортной деятельности с отражающими состояние основных процессов показателями. Таковыми, в классическом способе оценке автотранспортного предприятия, являются показатели, характеризующие рациональность использования, техническую готовность и четкость организации транспортного процесса, а именно:

* коэффициент технической готовности - отношение количества технически исправных автомобилей к их списочному количеству, имеющееся на автотранспортном предприятии. Характеризует готовность подвижного состава к транспортной работе и показывает, насколько хорошо поддерживается техническое состояние автомобилей в парке;
* коэффициент выхода на линию - отношение фактического количества дней автомобиля на линии к количеству дней нахождения данного автомобиля в исправном состоянии;
* коэффициент использования пробега - отношение производительного пробега (пробега с грузом) к общему пробегу автомобиля;
* коэффициент использования грузоподъемности - отношение массы фактически перевезенного груза к грузоподъемности автомобиля;
* выполненная работа в тонно-километрах.

Данные показатели предполагают работу автомобилей по определенной утвержденной схеме, что в сфере дорожного строительства применимо не ко всем типам подвижного состава. К примеру, легковые автомобили ДСУ закреплены за руководством, в то время как в классическом АТП работают по заявкам или маршруту; автобусы занимаются доставкой персонала до места работы и работают по заявкам, в классическом же АТП – работают по маршрутам. Наиболее просчитываемое, поддающееся оценке передвижение в процессе транспортировки материального потока является у автомобилей-самосвалов, составляющих, к тому же, наибольший процент грузовых автомобилей парка ДСУ.

 Самосвалы являются оптимальным вариантом при перемещении необходимых материалов от АБЗ, ЦБЗ или карьера до объекта строительства, на их примере и будем рассчитывать показатели оценки эффективности работы транспорта. Рассмотрим более подробно оцениваемый автотранспорт (на 31 декабря 2015г) в Таблице 2.

 Таблица 2 – Общие сведения об автомобилях-самосвалах ДСУ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Модель, марка | Год выпуска\* | Количество, ед | Грузоподъемность, тонн |
| КАМАЗ 55111 | 1994 | 4 | 10 |
| КАМАЗ 55111 | 1986 | 2 | 10 |
| КАМАЗ 55111 | 1991 (2006) | 3 | 10 |
| КАМАЗ 55111 | 1989 | 1 | 10 |
| КАМАЗ 55111А | 1999 (2012) | 1 | 10 |
| КАМАЗ 55111 | 1995 | 1 | 10 |
| КАМАЗ 6520 | 2011 | 5 | 20 |
| МАЗ 551605 | 2003 | 1 | 20 |
| Общее количество | 18 |  240 |

\*в скобках указан год капитального ремонта двигателя

Как видно из таблицы, парк самосвалов в ДСУ состоит целиком из автомобилей отечественного производства. Последние несколько лет подвижной состав организации не обновлялся и с каждым годом морально и физически устаревает. Старение подвижного состава приводит к увеличению издержек на ремонт и обслуживание, понижает рентабельность и повышает стоимость грузовых перевозок. Исходя из вышесказанного, мы можем выделить 3 категории по сроку службы: до 10 лет, от 10 до 15 и свыше 15 лет. Структура подвижного состава по сроку эксплуатации приведена в Таблице 3.

Таблица 3 – Структура подвижного состава по сроку эксплуатации

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Срок эксплуатации | Количество, ед | Структура, % |
| До 10 лет | 5 | 27,8 |
| От 10 до 15 лет | 1 | 5,6 |
| Свыше 15 лет | 12 | 66,7 |
| ИТОГО | 18 | 100 |

Из таблицы 3 видно, что 66,7% всего парка автосамосвалов составляют автомобили со сроком эксплуатации свыше 15 лет, с учётом того, что подвижного состава со сроком службы менее 10 лет всего 27,8%, всего устаревших автомобилей 72,2%. Руководству предприятия следует рекомендовать постепенную замену устаревших автомобилей на более новые транспортные средства.

В зависимости от грузоподъёмности, автомобили принято разделять на следующие классы:

* особо малой грузоподъемности (до 0,5т);
* малой грузоподъемности (0,5-2т);
* средней грузоподъемности (2-8т);
* большой грузоподъемности (8-16т);
* особо большой грузоподъемности (свыше 16 т).

Характеристика грузоподъемности автомобилей-самосвалов филиала ОАО «Новосибирскавтодор» ДСУ предоставлена в Таблице 4.

Таблица 4 – Структура автосамосвалов по грузоподъемности

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Класс грузоподъемности | Количество, ед | Структура, % |
| Малой грузоподъемности (0,5-2т) | - | - |
| Средней грузоподъемности (2-8т) | - | - |
| Большой грузоподъемности (8-16т) | 13 | 72,2 |
| Особо большой грузоподъемности (свыше 16т) | 5 | 27,8 |
| ИТОГО | 18 | 100 |

В парке ДСУ преобладают автосамосвалы большой грузоподъемности и составляют 72,2% от общего числа, остальные 27,8% приходятся на автомобили особо большой грузоподъемности, так же задействованные при перевозке навалочных грузов и асфальто- цементобетона к объекту строительства.

Для предложения методов повышения эффективности транспортной деятельности филиала ОАО «Новосибирскавтодор» ДСУ необходимо выявить «слабое место» в работе автопарка, чему поможет анализ следующих технико-экплуатационных показателей (исходные данные взяты с первичной документации – путевых листов автомобилей-самосвалов ДСУ за 2013-2015гг.)

 Таблица 5 – Показатели работы парка автосамосвалов за 2013-2015гг.

|  |  |
| --- | --- |
| Показатели, ед.измерения | год |
| 2013 | 2014 | 2015 |
| Списочное количество автомобилей, Асп, ед | 18 | 20 | 18 |
| Автомобиле-дни списочные, АД сп, а-дни | 6450,00 | 6591,00 | 6565,00 |
| Автомобиле-дни в работе, АД раб, а-дни | 4064,00 | 3341,00 | 3344,00 |
| Автомобиле-дни исправные, АДисп, а-дни | 4479,00 | 3647,00 | 3613,00 |
| Общий пробег, L общ, км | 683551,51 | 371431,00 | 508065,00 |
| Пробег с грузом, L гр, км | 538235,27 | 248148,72 | 382029,50 |
|  Коэффициент технической готовности, αт.г. | 0,69 | 0,55 | 0,55 |
|  Коэффициент выхода на линию, αв | 0,63 | 0,51 | 0,51 |
|  Коэффициент использования пробега, β | 0,79 | 0,67 | 0,75 |
| Коэффициент использования грузоподъемности, γстат | 0,98 | 1,04 | 0,92 |
| Объем выполненной работа, Р, ткм | 2655935,96 | 2184517,35 | 3347059,90 |

Важным моментом в повышении эффективности работы автодорожного предприятия является изучении вопросов неравномерности при перевозках грузов, обуславливаемые следующими факторами:

* сезонность производства дорожно-строительных работ;
* особенности технологии (разнообразие выполняемых работ);
* эксплуатационные и технические условия работы транспорта;
* разнообразная номенклатура перевозимых грузов.

Исходя из перечисленного, необходимо предусмотреть мероприятия, которые должны смягчить влияние действия неравномерности в транспортной деятельности на эффективность работы дорожного хозяйства.

К примеру, перевозка асфальтобетонной смеси, являющейся необходимым материалов для строительства большинства автодорог, достигает наибольшего объема перевозок на весенне-летний период. Смесь отправляется с АБЗ, имея высокую температуру, значительное снижение температуры к моменту доставки смеси в пункт укладки приводит к потере качеств массы. Поэтому, при выборе подвижного состава для подобного вида работ необходимо планировать такой вид автомобилей, чтобы обеспечивалась максимальная скорость доставки смеси от завода к объекту строительства. На перевозку грунта влияют климатические условия, такие как низкие температуры и выпадение осадков.

Повышение производительности подвижного состава на предприятии возможно за счет следующих изменений:

* оптимальный выбор типа автомобиля для выполнения определенной работы;
* рациональная организация транспортного процесса;
* снижение времени на погрузо-разгрузочные работы;
* повышение производительности вследствие обновления автопарка.

 2. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОАО «НОВОСИБИРСКАВТОДОР» Г.НОВОСИБИРСК

2.1. Анализ хозяйственной деятельности предприятия

Исследуемое нами предприятие является филиалом компании ОАО «Новосибирскавтодор», головной офис которой находится в центральном районе г. Новосибирска. Основная цель компании – своевременное, и, главное, качественное строительство автомобильных дорог, повышение уровня качества содержания дорог на территории Сибирского федерального округа и всей Российской Федерации. География деятельности ОАО «Новосибирскавтодор» не ограничивается Новосибирской областью и широко распространяется и за ее пределами. Так, компания, созданная в 1995 году, имеет 14 филиалов, расположенных в Сибирском федеральном округе. С этого времени компанией отремонтировано и построено более 5000 километров дорог, реализованы крупнейшие за Уралом дорожно-строительные проекты.

Наиболее крупными объектами, в строительстве которых принимало и принимает по сей день участие компания:

* строительство автомобильной дороги «118 км К-18р „Новосибирск — Камень-на-Оби“», Новосибирская область;
* строительство Северного обхода г. Новосибирска;
* строительство подъездной автомобильной дороги к международному пассажирскому терминалу аэропорта «Кневичи» в рамках подготовки к саммиту АТЭС-2012 г., в Приморском крае;
* строительство автомобильной дороги общего пользования с путепроводом через железнодорожные пути от ул.Петухова до Советского шоссе в Кировском районе г.Новосибирска.
* строительство автомобильной дороги «Барышево – Орловка - Кольцово» с автодорожным тоннелем под железной дорогой в Новосибирской области;
* реконструкция автомобильной дороги М-53 «Байкал» км 1155 - км 1159 в Красноярском крае;
* капитальный ремонт автомобильной дороги А-166 Чита – Забайкальск до границы с Китайской народной республикой км 383 – км 389; км 389 - км 404; км 404 – км 420 в Забайкальском крае;
* реконструкция и строительство автомобильной дороги М-51 "Байкал" на участке км 1392 - км 1422, Новосибирская область.

Графическое отображение объектов строительства ОАО «Новосибирскавтодор» указано в Приложении 1.

Основными заказчиками ОАО «Новосибирскавтодор» за 2015 год стали:

* ФКУ "Сибуправтодор";
* ФКУ «Байкалуправтодор»;
* ФКУ Упрдор «Южный Урал»;
* ФКУ «Упрдор Забайкалье»;
* ГКУ НСО ТУАД;
* муниципальные образования (в том числе МЭРИЯ г. Новосибирска в лице МКУ УДС).

Таблица 6 – Состояние чистых активов ОАО «Новосибирскавтодор»

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | 2013 | Структура, % | 2014 | Структура, % | 2015 | Структура, % |
| Активы: |   |   |   |   |   |   |
| внеоборотные активы | 1178988 | 49,38% | 1767523 | 45,39% | 1682218 | 48,53% |
| оборотные активы | 1208709 | 50,62% | 2126845 | 54,61% | 1783979 | 51,47% |
| дебиторская задолженность учредителей по взносам в уставный капитал, по оплате акций |   |   |   |   |   |   |
| ИТОГО активы, принимаемые к расчету: | 2387697 | 100% | 3894368 | 100% | 3466197 | 100% |
| Пассивы: |   |   |   |   |   |   |
| долгосрочные обязательства | 35941 | 3,35% | 62264 | 3,01% | 78745 | 5,56% |
| краткосрочные обязательства | 1037500 | 96,65% | 2003726 | 96,99% | 1338706 | 94,44% |
| доходы будущих периодов | 0 | 0,00% | 0 | 0% | 0 | 0,00% |
| ИТОГО пассивы, принимаемые к расчету: | 1073441 | 100% | 2065990 | 100% | 1417451 | 100,00% |
| Стоимость чистых активов: | 1314256 |   | 1828378 |   | 2048746 |   |

Чистые активы — это величина, определяемая путем вычитания из суммы активов организации, принимаемых к расчету, суммы ее обязательств, принимаемых к расчету [1].

Чистые активы, а именно их стоимостное выражение, используется для оценки степени ликвидности организации [2]. Ликвидность представляет собой способность активов быть проданными и превращенными в денежные средства без существенных потерь для держателей [3]. Для наглядности отобразим динамику стоимость чистых активов общества на графике (рисунок 2).



Рисунок 2 – Динамика стоимости чистых активов Общества за 2013-2015гг., тыс.руб.

Как мы видим, ОАО «Новосибирскавтодор» является динамично развивающейся крупной компанией, сохраняющей лидерство на рынке дорожно-строительных работ в Новосибирской области.

Основным конкурентом предприятия на рынке Новосибирской области является компания ОАО «Сибмост», охватывающая различные направления дорожно-строительной деятельность, такие как транспортное строительство, проектирование и строительство аэродромов. На рынке содержания автомобильных дорог НСО конкурентом является ООО «Новосибирскагропромстрой».

По итогам работы компании в 2015 году была получена валовая прибыль в размере 1 116 483 тыс. руб., чистая прибыль — 514 444 тыс. руб., рентабельность продаж в 2015 году составила 15,6 %.

Следует отметить, что за последние пять лет доля компании на рынке Новосибирской области выросла более чем в два раза и достигла 56,2% в 2015г., что подтверждает её как сильного, динамично развивающегося технологического и идеологического лидера (рисунок 3).



Рисунок 3 – Динамика доли ОАО «Новосибирскавтодор» на рынке дорожно-строительных работ НСО в 2011-2015гг.

В последние годы компания вела целенаправленную работу по выходу на новые отраслевые рынки и теперь приоритетными направлениями для ОАО «Новосибирскавтодор» являются оптимизация производственной деятельности, эффективное управление проектами и закрепление на новых рынках. При этом с учетом кризисных явлений в экономике, существующих на протяжении 2015 года, финансовой стратегией компании на 2016 год является увеличение эффективности инвестиций, доход на капитал и увеличение рентабельности по чистой прибыли. Компания ставит своей целью сохранить финансовую устойчивость при одновременном расширении присутствия в соседних регионах.

Филиал ОАО «Новосибирскавтодор» ДСУ занимается строительством, реконструкцией и капитальным ремонтом автомобильных дорог. Структуру выполненных работ (в млн.руб.) можно увидеть на рисунке 4.

Рисунок 4 – Структура реализации компании в 2015 г.по видам работ

2.2. Анализ эффективности использования транспорта

Уровень технико-эксплуатационных показателей, характеризующих интенсивность использования подвижного состава, во многом влияет на эффективность работы предприятия в целом.

Анализ данных показателей поможет нам выявить направления для повышения эффективности деятельности транспорта. Для оценки результатов работы транспорта, для каждого показателя мы рассчитаем абсолютный прирост, а так же темп прироста и темп роста по следующим формулам:

$Aпр=A^{'}i-Ai$*,* (1)

где Aпр – абсолютный прирост, характеризует изменение уровня ряда за определенный промежуток времени;

A’i, Ai - отчётное и базисное значение исходного параметра соответственно, базисным периодом взят предыдущий год;

$Tпр=\left(\frac{Aпр}{Ai}\right)∙100\%$, (2)

где Tпр – темп прироста, показывает относительную величину прироста, измеряется в процентах и показывает, на сколько процентов анализируемый уровень больше или меньше уровня, принятого за базу сравнения;

$Tр=\left(\frac{A^{'}i}{Ai}\right)∙100\%$, (3)

где Тр – темп роста, показывает интенсивность изменения уровня ряда, выражается в процентах.

Для оценки динамики изменения показателей взяты данные за последние три года – 2013-2015гг. Анализу будут подвергнуты 11 показателей эффективности использования автомобилей-самосвалов из Таблицы 5.

Парком подвижного состава предприятия называется общее количество автомобилей, находящихся в распоряжении предприятия и числящихся на его балансе. Этот парк принято называть списочным парком подвижного состава Асп [5]. Рассмотрим анализ этого показателя в Таблице 7.

Таблица 7 – Изменение списочного количества автомобилей-самосвалов ДСУ в 2013-2015 гг.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатель | Единицы измерения | годы |
| 2013 | 2014 | 2015 |
| Списочное количество а/м | Асп, ед | 18 | 20 | 18 |
| Абсолютный прирост | Апр,ед. | - | 2 | -2 |
| Темп прироста | Тпр,% | - | 11,1 | -10 |
| Темп роста | Тр,% | - | 111,1 | 90 |

Как видно из таблицы, в 2014г. происходит увеличение количества подвижного состава на 2 единицы, что обусловлено добавлением на баланс ДСУ двух автосамосвалов КамАЗ-55111 1989 и 1994 года выпуска из других филиалов компании. В 2015г. списочное количество автомобилей вновь снижается на 2 единицы, т.к. автомобили КамАЗ-55111 1989 года выпуска передаются на баланс другого филиала.

Следующий показатель – Автомобиле-дни списочные. Этот показатель напрямую зависит от списочного количества автомобилей на предприятии и количества дней нахождения их на балансе предприятия во взятом отчетном периоде, т.е. году. Автомобиле-дни списочные состоят из следующих слагаемых:

$∑АДсп=АДраб+АДрем+АДто+АДпр$,(4)

где АДраб – количество автомобиле-дней в работе, а-д;

АДрем – количество автомобиле-дней в ремонте, а-д;

АДто – количество автомобиле-дней в техническом обслуживании, а-д;

АДпр – количество автомобиле-дней простоя, а-д.

Таблица 8 – Изменения автомобиле-дней списочных

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатель | Единицы измерения | годы |
| 2013 | 2014 | 2015 |
| Автомобиле-дни списочные | АДсп, ед | 6450 | 6591 | 6565 |
| Абсолютный прирост | Апр,ед. | - | 141 | -26 |
| Темп прироста | Тпр,% | - | 2,2 | -0,4 |
| Темп роста | Тр,% | - | 102,2 | 99,6 |

Изменение количества списочных автомобиле-дней обусловлено изменением списочного количества автомобилей. Не смотря на то, что в 2014г. наблюдается расширение парка на 2 единицы автосамосвалов, поступили они в филиал уже в конце года, в декабре, соответственно их показатель АДсп намного ниже, чем у подвижного состава, находящихся на балансе предприятия весь отчетный период. В начале 2015г. также был обмен автомобилями между филиалами – 01.01.2015г. автомобиль убыл, а с 05.01.2015г. был заменен так же автомобилем-самосвалом КамАЗ-55111, что снизило показатель автомобиле-дней списочных на 5 ед.

Для учета работы автомобиля за определенный период времени используют такой показатель, как автомобиле-дни в работе. Автомобиле-дни в работе обозначаются как АДраб и определяются путём умножения списочного количества подвижного состава Асп на количества дней в работе – Др. Обращаем внимание, что количество дней в работе для каждого автомобиля различное.

$∑АДраб=∑Асп∙Др$, (5)

Таблица 9 – Изменение автомобиле-дней в работе

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатель | Единицы измерения | годы |
| 2013 | 2014 | 2015 |
| Автомобиле-дни в работе | АДраб, ед | 4064 | 3341 | 3344 |
| Абсолютный прирост | Апр,ед. | - | -723 | 3 |
| Темп прироста | Тпр,% | - | -17,8 | 0,1 |
| Темп роста | Тр,% | - | 82,2 | 100,1 |

В 2014 году наблюдается максимальное снижение анализируемого показателя, можно предположить, что это связано с тем, что в конце 2014г. дорожно-строительный рынок России, как и экономика в целом впал в новый кризис, а соответственно, общие объёмы работ уменьшились.

Также предлагается проанализировать показатель автомобиле-дней исправных. Этот показатель показывает, сколько дней в определенном периоде парк подвижного состава находился в технически исправном, готовом к работе состоянии, обозначается АДисп и находится по формуле:

$∑АДисп=АДраб+АДпр$. (6)

Таблица 9 – Изменение автомобиле-дней исправных

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатель | Единицы измерения | годы |
| 2013 | 2014 | 2015 |
| Автомобиле-дни исправные | АДисп, ед | 4479 | 3647 | 3613 |
| Абсолютный прирост | Апр,ед. | - | -832 | -34 |
| Темп прироста | Тпр,% | - | -18,6 | -0,9 |
| Темп роста | Тр,% | - | 81,4 | 99,1 |

Так же, как и в предыдущем показателе, здесь наблюдается резкое снижение в 2014г. Данный факт вызван тем, что на протяжении всего года две единицы автомобилей-самосвалов простояли в неисправном состоянии.

Коэффициент технической готовности определяет готовность парка подвижного состава к перевозкам. Он может определяться для всего парка за отчетный период времени, за один день или за отчетный период времени для одного автомобиля. Для всего парка за определенный период времени коэффициент технической готовности находится следующим образом:

$αт.г.=\frac{АДисп}{АДсп}$ , (7)

При расчете αт.г. парка количество дней простоя берут с учетом простоя во всех видах ремонта и технического обслуживания, требуемого снятия подвижного состава с линии. Простой автомобиля по организационным причинам (отсутствие эксплуатационных материалов, работы или водителей) на коэффициент технической готовности не влияет.

Таблица 10 – Изменение коэффициента технической готовности автомобилей-самосвалов

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатель | Единицы измерения | годы |
| 2013 | 2014 | 2015 |
| Коэффициент технической готовности | αт.г. | 0,69 | 0,55 | 0,55 |
| Абсолютный прирост | Апр,ед. | - | -0,14 | 0 |
| Темп прироста | Тпр,% | - | -20,3 | 0 |
| Темп роста | Тр,% | - | 79,7 | 100 |

Коэффициент технической готовности парка во многом зависит от организации работы технической службы предприятия, условий эксплуатации, технического состояния подвижного состава и мастерства водителей [5].

Значение коэффициента технической готовности считается удовлетворительным при 0,75. Из проведенного анализа можно сделать выводы, что техническое состояние подвижного состава филиала ОАО «Новосибирскавтодор» ДСУ расценивается как неудовлетворительное, планомерно снижающееся. Учитываю условия работы (работа в карьере, езда на пониженных передачах), ежегодно автомобили устаревают морально и изнашиваются физически, что и приводит к снижению данного коэффициента.

Так же одним из ключевых технико-эксплуатационных показателей работы транспорта является коэффициент выхода подвижного состава на линию. Он определяет степень выпуска автомобилей в эксплуатацию, обозначается αв и рассчитывается по формуле:

$αв=\frac{АДраб}{АДсп}$. (8)

Таблица 11 – Изменение коэффициента выхода на линию

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатель | Единицы измерения | годы |
| 2013 | 2014 | 2015 |
| Коэффициент выхода на линию | αв | 0,63 | 0,51 | 0,51 |
| Абсолютный прирост | Апр,ед. | - | -0,12 | 0 |
| Темп прироста | Тпр,% | - | -19 | 0 |
| Темп роста | Тр,% | - | 81 | 100 |

На передовых автотранспортных предприятиях коэффициент выхода на линию составляет, в среднем, 0,75-0,8. На величину этого показателя влияет много факторов, таких как техническое состояние автомобилей и степень их готовности к работе, четкое планирование перевозок управленческим аппаратом, обеспечение своевременным снабжением запасными частями и эксплуатационными материалами, соответствие штата водителей с численностью подвижного состава и режимом работы на предприятии, природно-климатические условия и т.п. Без четкой, слаженной организации выпуска автомобилей на линию выполнение плановых работ невозможно. В 2014г. мы видим снижение данного показателя, что было прогнозируемо, учитывая анализ коэффициента технической готовности.

За время работы на линии подвижной состав проходит определенный путь, называемый пробегом и измеряемый в километрах. Общий пробег, совершаемый автомобилем можно подразделить на производительный пробег и непроизводительный. Производительным называется тот пробег, при котором автомобиль перевозит какой-либо груз, то есть груженый. Непроизводительный пробег, соответственно, без груза, и называется холостым. Отношение груженого пробега к общему называется коэффициентом использования пробега и обозначается β. Посмотрим на изменения β за последние три года в ДСУ:

Таблица 12 – Изменение коэффициента использования пробега

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатель | Единицы измерения | годы |
| 2013 | 2014 | 2015 |
| Коэффициент использования пробега | β | 0,79 | 0,67 | 0,75 |
| Абсолютный прирост | Апр,ед. | - | -0,12 | 0,08 |
| Темп прироста | Тпр,% | - | -15,2 | 11,9 |
| Темп роста | Тр,% | - | 84,2 | 111,9 |

Величина коэффициента использования пробега оказывает большое влияние на уровень производительности подвижного состава, чем он больше – тем выше производительность. В 2014г., как и у большинства анализируемых технико-экономических показателей, выявлено довольно резкое снижение коэффициента использования пробега – на 15,2%. Можно предположить, что это вызвано снижением общих объемов работ.

При организации грузоперевозок предприятия стремятся к максимальному использованию грузоподъемности автомобилей, так как повышение степени использования номинальной грузоподъемности способствует увеличению объема перевозок, при фиксированных объемах – снижение количества задействованных транспортных средств, и снижению затрат на перевозку вцелом. Степень этого использования называется коэффициентом грузоподъемности, и рассчитывается по следующей формуле:

$γ=\frac{Qобщ}{qн∙Асп}$, (9)

Структура парка самосвалов филиала ДСУ ОАО «Новосибирскавтодор» неоднородна, присутствуют автомобили грузоподъемностью 10 и 20 тонн. Для определения коэффициента грузоподъемности была найдена средняя грузоподъемность парка и среднее количество фактически перевезенного груза за одну ездку.

Таблица 13 – Изменение коэффициента использования грузоподъемности

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатель | Единицы измерения | годы |
| 2013 | 2014 | 2015 |
| Коэффициент использования грузоподъемности | γ | 0,98 | 1,04 | 0,97 |
| Абсолютный прирост | Апр,ед. | - | 0,06 | -0,07 |
| Темп прироста | Тпр,% | - | 6,1 | -6,7 |
| Темп роста | Тр,% | - | 106,1 | 93,3 |

Как можно увидеть из таблицы, в 2014г. наблюдается недопустимое значение коэффициента – больше единицы – а значит, автомобили работали с перегрузом. В погоне за увеличением объема выполненных перевозок и грузооборота, в следствии перегруза страдают многие системы автомобиля. С экономической точки зрения это влияет на повышение расходов на ТО и РА, на повышение расхода топлива автомобиля, повышенный износ узлов и агрегатов. Так же перегруз влияет на управление автомобилем и, как следствие, безопасность. Происходит увеличение тормозного пути, потеря устойчивости, медленный разгон.

В 2013 и 2015гг. коэффициент использования грузоподъемности в пределах нормы и на очень высоком уровне. Можно предположить, что, учитывая низкие коэффициенты выхода на линию и технической готовности, руководители предприятия старались использовать возможности подвижного состава по максимуму, чтобы не отставать от производственного процесса.

Также следует отметить, что такие высокие показатели обусловлены, отчасти, и классом перевозимых грузов – в основном это массовые навалочные и насыпные грузы, перевозимые большими объемами и обеспечивающие полную загрузку подвижного состава.

Следующим анализируемым показателем является выполненная работа в тонно-километрах.

Таблица 14 – Изменение объема выполненной работы

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатель | Единицы измерения | годы |
| 2013 | 2014 | 2015 |
| Объем выполненной работы | Р, ткм | 2655935,96 | 2184517,35 | 3347059,90 |
| Абсолютный прирост | Апр,ед. | - | -471418,61 | 1162542,55 |
| Темп прироста | Тпр,% | - | -17,7 | 53,22 |
| Темп роста | Тр,% | - | 82,3 | 153,22 |

В 2014г. выявлен резкий спад уровня выполняемой работы в тонно-километрах, что может быть вызвано снижением количества подписанных контрактов на реконструкцию, кап.ремонт и строительство дорог в области. В 2015г. мы видим большой прирост показателя, более чем на 50% по сравнению с 2014г. Возможно, это вызвано вновь увеличенным количеством объектов строительства.

Рассматривая все 11 показателей в целом, видно что большинство технико-эксплуатационных показателей предприятия ниже прогрессивного уровня, состояние парка и организация работ не увеличивается, как того следует ожидать от компании с высокой долей присутствия на рынке дорожно-строительных работ и хорошей репутацией, а снижается с каждым годом. Беря во внимание структуру подвижного состава по году выпуска и низкий коэффициент технической готовности, рекомендуется обновить парк автомобилей-самосвалов филиала ОАО «Новосибирскавтодор» ДСУ.

3. ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ФИЛИАЛА ДСУ ОАО «НОВОСИБИРСКАВТОДОР» Г. НОВОСИБИРСК

3.1. Обновление подвижного состава взамен транспорта с большим сроком службы

Как показывают данные таблицы 3 главы 1, в структуре подвижного состава филиала ОАО «Новосибирскавтодор» ДСУ, по сроку эксплуатации, наибольшую долю (66,7%) занимают транспортные средства 3 категории – то есть со сроком эксплуатации более 15 лет. Это свидетельствует о достаточно высоком уровне физического износа автопарка предприятия в целом. Всего устаревшего автотранспорта – 72,2% из всей совокупности, как показывают данные таблицы 2.

Проанализируем эффективность обновления парка автомобилей-самосвалов.

Затраты на приобретение зависят от способа финансирования покупки транспортного средства и от вида рынка приобретения подвижного состава. При приобретении подвижного состава необходимо рассмотреть несколько возможных вариантов осуществления капитальных вложений и выбрать наиболее приемлемый и экономически оправданный. Любое предприятие, желающее приобрести подвижной состав, может выбрать один из пяти альтернативных вариантов, которые представлены в таблице 3.1.

Таблица 3.1. – Сравнительная характеристика вариантов приобретения подвижного состава

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Способ приобретения ПС | Достоинство варианта | Недостатки варианта | Условия приобретения варианта |
| Приобретения подвижного состава за счет собственных средств | * Отсутствие некоторых существенных статей расходов таких как % за пользование кредитом, отсутствие затрат связанных с договором, плата за предоставление гарантий
* Отсутствие дополнительных рисков и обязательств, связанных с привлечением заемных средств
* Право собственности на приобретаемый ПС переходит к предприятию в самом начале осуществления проекта
 | * Высокие единовременные затраты, связанные с приобретением подвижного состава,
* Часто основной фактор при выборе – это стоимость техники, а не ее технические и экологические характеристики
* Невозможность единовременного приобретения нескольких единиц ПС
* Отвлечение значительных сумм оборотных средств предприятия
 | Вариант приемлем для АТП, достигших срока самоокупаемости, имеющих достаточный объем оборотных средств |
| ПриобретениеПС за счет кредитных ресурсов | * Предприятие получает возможность купить больше автотранспортного подвижного состава при самофинансировании
* Возможность диверсификации подвижного состава
* Возможность выбрать автотранспортный подвижной состав по наилучшим техническим и экологическим характеристикам
 | * Предприятие часто должно предоставлять какой-либо дополнительный залог.
* Проценты, уплачиваемые банку, нельзя в полном объеме относить к расходам по налогу на прибыль
* В ряде случаев условием кредитования является открытие предприятием своего финансового положения
 | Вариант является приемлемым в основном для предприятий с хорошим финансовым положением, достаточным объемом оборотных средств |
| Приобретения ПС с использованием механизма лизинга | * Автомобиль полностью амортизируется за срок лизинга.
* Возможность зачесть НДС по лизинговым платежам.
* Лизинговые платежи в полном объеме ложатся на себестоимость и уменьшают налогооблагаемую базу по налогу на прибыль.
 | * Право собственности на технику переходит к лизингополучателю только по окончании всех расчетов по договору лизинга
 | Для мелких и средних фирм лизинг часто является единственно возможным способом финансирования и инвестиций |
| Совместное финансирование:привлечение собственных и заемных средств | * Предприятие получает возможность ориентироваться на собственные потребности в подвижном составе при его приобретении
* Право собственности на приобретаемый ПС переходит к предприятию в самом начале осуществления проекта
 | * Появление дополнительных затрат, связанных с выплатой процентов за кредит и предоставлением гарантий
* Высокий финансовый риск проекта, связанный с последствиями возможного невозврата кредита
 | Данный вариант подходит для всех автотранспортных предприятий |
| Выкуп ПС с зачетом стоимости (трейд-ин) | * Экономия денежных средств при продаже старого автомобиля
* Возможность покупки в кредит
* Гарантия на техническую исправность автомобиля.
* Обменять можно любой автомобиль, не обязательно купленный по системе Трейд-ин.
 | * В среднем за подержанный автомобиль салоны, практикующие Трейд-ин, предлагают цену на 10-15% ниже, чем на рынке.
* Ограниченность выбора
* Покупаем автомобиль взамен старого (трейд-ин)
 | Данный вариант подходит для всех автотранспортных предприятий |

Таким образом, для филиала ОАО «Новосибирскавтодор» приемлемым будет приобретение подвижного состава с использованием механизма лизинга. Поэтому с целью приобретения данного подвижного состава в лизинг необходимо сотрудничество с автолизинговой компанией ПАО «Европлан».

ПАО «Европлан» — крупнейшая автолизинговая негосударственная компания.

Данная компания признана лучшей автофинансовой и лизинговой компанией России в соответствии с международной премией Global Banking & Finance Review Awards.

  Европлан с 2007 года занимает 1 место в сегменте автолизинга (лизинг транспорта и самоходной техники) среди негосударственных лизинговых компаний России (по данным ежегодных рейтингов РА «Эксперт» и «Лизинг ревю»).

ПАО «Европлан» с 2013 года входит в десятку крупнейших лизингодателей в Европе: компания занимает 6 и 17 места (данные Leaseurope) по объему лизинга коммерческого транспорта и легковых автомобилей соответственно.

Проанализируем все возможные предложения ПАО «Европлан» для филиала ОАО «Новосибирскавтодор».

В качестве нового транспортного средства предлагается закупить грузовой самосвал КАМАЗ 651115 в количестве 6 единиц.

Данная модель считается самым популярным среднетоннажным самосвалом от Камского автозавода.

Рассмотрим подробнее характеристики:

Грузоподъемность: 13500-14500 кг груза;

Объем грузовой платформы: от 10 до 20,9 м3;

Длина: 6690; ширина: 2500 мм, высота: 3010 мм;

Вместимость бака: 350л.

Для расчета эффективности применения лизинга при покупке транспорта определим среднегодовую стоимость 1 единицы (таблица 3.2.).

Покупная первоначальная стоимость грузового автомобиля КАМАЗ 651115 в ПАО «Европлан» составляет 2250 тысяч рублей без учета дополнительных затрат.

Таблица 3.2. – Расчет среднегодовой стоимости транспортного средства приобретаемого в лизинг при линейном методе

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Период | Стоимость оборудования на начало периода, тыс. руб | Годовая сумма амортизации, тыс. руб | Стоимость оборудования на конец периода, тыс. руб | Среднегодовая стоимость оборудования |
| 1 | 2250.00 | 562.50 | 1687.50 | 1968.75 |
| 2 | 1687.50 | 562.50 | 1125.00 | 1406.25 |
| 3 | 1125.00 | 562.50 | 562.50 | 843.75 |
| 4 | 562.50 | 562.50 | 0.00 | 281.25 |

Как показывает таблица 3.2. срок лизинга составляет 4 года по условиям ПАО «Европлан». Предполагается полное начисление амортизации за срок лизинга, поэтому годовая норма амортизации составит 25%и годовая сумма отчислений – 562,50 тысяч рублей. Месячная сумма амортизации по данному объекту составит 46875 рублей.

Далее определим размер лизингового платежа по годам.

Таблица 3.3. – Расчет суммы лизинговых платежей при линейном методе

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Период | Амортизационные отчисления | % за кредит | Компенсация лизинговой компании | Выручка облагаемая НДС | НДС | Общая сумма лизинговых платежей |
| 1 | 562.5 | 334.69 | 196.88 | 531.56 | 95.68 | 1189.74 |
| 2 | 562.5 | 239.06 | 140.63 | 379.69 | 68.34 | 1010.53 |
| 3 | 562.5 | 143.44 | 84.38 | 227.81 | 41.01 | 831.32 |
| 4 | 562.5 | 47.81 | 28.13 | 75.94 | 13.67 | 652.11 |
| ИТОГО | 2250.0 | 765.00 | 450.00 | 1215.00 | 218.70 | 3683.70 |

Общая сумма лизинговых платежей в первый год составит:

1 – амортизационные отчисления = 562,5 тысяч рублей;

2 – Процент за кредит = 1968,75 \* 17% / 100 = 334,69 тысяч рублей;

3 – Компенсация лизинговой компании = 1968,75\*10%/100 = 196,88 тысяч рублей;

4 – Выручка, облагаемая НДС = 334,69+196,88 = 531,57 тысяч рублей;

5 – НДС = 531,57 \* 18 /100 = 95,68 тысяч рублей;

6 – Общая сумма лизинговых платежей = 562,5+531,56+95,68 = 1189,74 тысяч рублей.

На рисунке 3.1. приведен график динамики лизинговых платежей ПАО «Европлан» в расчете на 1 единицу автотранспортного средства.

Рисунок 3.1. – Динамика общей суммы лизинговых платежей, тыс руб

Данные графика наглядно отображают тенденцию к снижению объема лизинговых платежей от года к году. Сумма лизингового платежа за 4 год лизинга будет составлять не более 55% от суммы первого платежа в периоде.

Первая глава данной работы содержит аналитические данные относительно имеющегося парка самосвалов.

В рамках наших предложений предполагается замена 8 единиц транспорта 6 более совершенствованными моделями с высокой грузоподъемностью.

Перечень заменяемого транспорта представлен в таблице 3.4.

Так же в рамках определения эффективности от обновления части парка подвижного состава филиала ОАО «Новосибирскавтодор» ДСУ необходимо показать возможный эффект от продажи заменяемого транспорта. Стоит учесть, что по всем единицам амортизация начислена полностью.

Таблица 3.4. – Расчет выручки от продажи заменяемого автотранспорта

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Марка  | Год выпуска | Выручка от продажи | НДС | Выручка от продажи без НДС |
| КАМАЗ 55111 | 1986 | 270000 | 48600 | 221400 |
| КАМАЗ 55111 | 1986 | 270000 | 48600 | 221400 |
| КАМАЗ 55111 | 1989 | 325000 | 58500 | 266500 |
| КАМАЗ 55111 | 1994 | 380000 | 68400 | 311600 |
| КАМАЗ 55111 | 1994 | 380000 | 68400 | 311600 |
| КАМАЗ 55111 | 1994 | 380000 | 68400 | 311600 |
| КАМАЗ 55111 | 1994 | 380000 | 68400 | 311600 |
| КАМАЗ 55111 | 1995 | 400000 | 72000 | 328000 |
| **ИТОГО** |   | 2785000 | 501300 | 2283700 |

Как показывают данные таблицы 3.4. максимально возможный объем выручки от продажи 8 единиц самосвалов транспортного парка филиала ОАО «Новосибирскавтодор» составляет 2283,7 тысяч рублей.

Определим общую сумму затрат, необходимую для приобретения всего состава транспортных средств.

Таблица 3.5. – Итоговая сумма затрат на обновление транспортного парка филиала ОАО «Новосибирскавтодор» ДСУ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Период | Сумма лизинговых платежей за 1 единицу автотранспорта | Общая сумма лизинговых платежей |
| 1 | 532.56 | 3195.375 |
| 2 | 381.69 | 2290.125 |
| 3 | 230.81 | 1384.875 |
| 4 | 79.94 | 479.625 |
| ИТОГО | 1225.00 | 7350.00 |

Данные таблицы 3.5. показывают, что общая сумма лизинговых платежей по всей закупаемой технике составит 7350 тысяч рублей.

Рассмотрим динамику общей суммы лизинговых платежей по всему обновляемому транспортному парку.

Рисунок 3.2. – Динамика общей суммы лизинговых платежей по обновляемому автопарку, тысяч рублей.

Данный график наглядно иллюстрирует снижение размера лизинговых платежей от года к году и в конце срока действия договора лизинга общая сумма по всем единицам транспорта составит за последний год – 479625 рублей.

Основным преимуществом обновления транспортного парка является снижение затрат на ремонт и обслуживание автотранспорта.

В целом затраты на ремонт и технологическое обслуживание устаревших единиц автопарка филиала ОАО «Новосибирскавтодор» ДСУ составили 847,6 тысяч рублей. Примем эту величину за средний ежегодный размер затрат на обслуживание и ремонт существующего автопарка.

Таким образом эффективность обновления будет состоять в сокращении затрат на ремонт и техническое обслуживание автопарка предприятия, а так же снижение расхода топлива.

Определим размер первоначальных инвестиций и размер экономии от использования новых единиц транспорта.

Таблица 3.6 – Определение размера экономии и перерасхода от покупки новых единиц автопарка

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Период | Экономия от сокращения затрат на обслуживание и ремонт | Сумма лизинговых платежей | Экономия, перерасход (+;-) |
| 1 | 847.6 | 3195.38 | -2347.78 |
| 2 | 847.6 | 2290.13 | -1442.53 |
| 3 | 847.6 | 1384.88 | -537.28 |
| 4 | 847.6 | 479.63 | 367.98 |
| ИТОГО | 3390.4 | 7350.00 | -3959.60 |

Как показывают данные таблицы 3.6., экономия от сокращения затрат на обслуживание и ремонт существующего парка не покроет размера ежегодных лизинговых платежей. Стоит отметить, что данные приведены без учета полученной выручки от продажи устаревшей техники.

Таким образом, полный результат от покупки новой техники составит:

2283,7 – 3959,6 = -1675,9 тысяч рублей.

Полученный результат показывает, что в результате обновления предприятие затратит 1675,9 тысяч рублей, что предполагается окупить за счет полученной прибыли по итогам года. Так же предполагается сокращение затрат на содержание новых единиц техники, за счет уменьшения их количества (с 8 до 6), а так же экономии топлива по причине более рационального расхода исходя из характеристик потребления новых моделей. Данный вопрос будет рассмотрен в пункте 3.2.

Так же в рамках данных предложений следует рассмотреть возможность создания эффективной системы управления транспортным парком предприятия.

В качестве этой системы предлагается применить аутсорсинг транспортной системы предприятия.

Преимуществами применения аутсорсинга в данном случае будут:

Во-первых, решение кадровых вопросов в сфере логистики, проверка обоснованности расхода ГСМ, запчастей, расширения/обновления парка автотранспорта, взаимодействие с надзорными органами и другие задачи отнимают много времени, отвлекая от основного производства;

Во-вторых, в борьбе по обоснованию расходов руководство предприятия проигрывает транспортникам, так как на стороне последних весомый аргумент — нехватка транспортных ресурсов увеличивает риски срыва плана производства;

В-третьих, как правило, на предприятии нет однозначной системы определения структуры затрат транспорта и логистики, а потому каждый считает на свой лад — сегодня так, завтра по-другому. В конце концов либо нужно привлекать консультантов, которые разберутся в хитросплетениях постоянных, переменных, прямых и косвенных, а также скрытых затрат на перевозки, либо снижать затраты в приказном порядке, что многие и делают. Но в этом случае все быстро возвращается на круги своя;

В-четвёртых, полезные наработки консультантов в области логистики надо внедрять, чтобы разработанные методологии использовали специалисты компании-заказчика. Однако далеко не каждый сотрудник способен быстро изменить привычный стиль работы, отказаться от наработанных приемов и процедур. Требуются неустанные усилия руководства по внедрению и поддержке разработанных решений. И мы возвращаемся к самому началу перечня проблем — руководство вынуждено отвлекаться от основного процесса. Круг замкнулся.

Передавая свой транспорт на аутсорсинг, руководство в общем и целом ждет сокращения затрат и избавления от головной боли, отвлекающей от настоящего дела — производства и продаж.

При этом очень хотелось бы потратить меньше денег на переходный период и максимально его сократить. Только профессиональные аутсорсинговые компании с навыками консалтинга и проектной работы (далее — АК) способны эти мечты осуществить.

Чтобы не обмануть ожиданий промышленных компаний, аутсорсеры должны:

- не просто сократить расходы (снижение транспортно-логистической составляющей в себестоимости продукции), но и увеличить показатель качества обслуживания клиентов (своевременность доставки и сохранность продукции). В данном случае клиентами выступают не только потребители продукции компании, но и производственные, и вспомогательные цеха, и снабженцы. Оптимизация расходов с увеличением рисков срыва перевозок для клиентов никому не нужна;

- взять все вопросы управления транспортом и логистикой на себя, отвечая рублем за результат. Управленцы-клиенты должны вздохнуть свободно и полностью переключиться на производство и продажи (увеличивая тем самым объемы заказов и для АК);

- предоставить возможность планирования транспортного бюджета на год вперед;

- обеспечить дальнейшее развитие АК (совершенствование процессов, повышение сервиса для клиентов, автоматизацию, обновление активов) за счет получаемого экономического эффекта, без привлечения дополнительных инвестиций.

3.2. Снижение затрат на топливо при обновлении

Практический интерес данной работы представляют расчеты неиспользованных резервов роста рентабельности, основой которого является снижение затрат.

Данные, приведенные в пункте 3.1. показывают, что выбранная модель КАМАЗ 651115, в характеристиках содержит расход меньше чем у моделей, используемых на данный момент.

Рассмотрим расход топлива на существующие на данный момент в составе автопарка филиала ОАО «Новосибирскавтодор» ДСУ по автомобилям, а так же на новые модели.

Таблица 3.7. – Расход топлива автопарка

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Марка | Год выпуска | Количество единиц транспорта | Норма расхода, л на 100 км |
| КАМАЗ 55111 | 1986 | 2 | 33,4 |
| КАМАЗ 55111 | 1989 | 1 | 32,6 |
| КАМАЗ 55111 | 1994 | 4 | 32,0 |
| КАМАЗ 55111 | 1995 | 1 | 31,0 |

Стоит отметить, что норма расхода на предлагаемый к приобретению вид транспорта – КАМАЗ 651115 2016 г.в. норма расхода топлива на 100 км составляет 26,5 литров, то есть на 4,5 литра меньше, чем по последней приведенной марке существующего парка.

Затраты на расходуемое топливо при существующем автопарке в расчете на 1000 км приведены в таблице 3.8.

Таблица 3.8. – Затраты на топливо по существующему автопарку

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Марка | Количество единиц транспорта | Расход на 1000 км, л | Затраты, руб |
| КАМАЗ 55111 | 2 | 334 | 23460.16 |
| КАМАЗ 55111 | 1 | 326 | 11449.12 |
| КАМАЗ 55111 | 4 | 320 | 44953.6 |
| КАМАЗ 55111 | 1 | 310 | 10887.2 |
| ИТОГО |   | 1290 | 90750.08 |

Действующая цена на 1 литр дизельного топлива на 01.06.2016 г. составляет 35,12 рублей.

Итоговая сумма затрат на топливо в расчете на 1000 км по существующему автопарку составляет 90750,08 рублей.

Итоговые затраты на топливо по обновленному автопарку приведены в таблице 3.9.

Таблица 3.9. – Затраты на топливо по обновленному автопарку

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Марка | Количество единиц транспорта | Расход на 1000 км, л | Затраты, руб |
| КАМАЗ 55111 | 6 | 265 | 55840.8 |

Таким образом, сумма экономии на затратах на топливо от обновления автопарка филиала ОАО «Новосибирскавтодор» в расчете на 1000 км по 1 единице транспорта составит:

90750,08-55840,8 = 34909,28 рублей.

Разница между величиной затрат графически представлена на рисунке 3.3.

Рисунок 3.3. – Затраты по существующему и новому автопарку филиала ОАО «Новосибирскавтодор»

Так же кроме экономии затрат на топливо при обновлении подвижного состава филиала ОАО «Новосибирскавтодор», возможны и другие направления повышения эффективности транспортной компании, а так же рациональности содержания и обслуживания автопарка предприятия.

В качестве средства контроля за эффективностью и рациональностью деятельности транспортной системы можно предложить внедрение комплекса мониторинга.

Такие параметры, как риски потери груза, автомобиля, деловой репутации и упущенной выгоды и т.п. необходимо учитывать с учетом специфики деятельности конкретного предприятия.

Даже без учёта вышеперечисленного, эффективность внедрения системы мониторинга транспорта только по одному критерию «снижение затрат на топливо» достаточно оправдывает расходы по её внедрению и по установке GPS трекеров на автотранспорт. Как показывает статистика пользователей системы мониторинга GPShome.ru, расход топлива при грамотном и последовательном мониторинге транспорта уменьшается на 25-30 %. Используя эти цифры, можно определить выгоду от внедрения системы мониторинга. Для примера рассмотрим расчет для малотоннажной техники. Статистика показывает, что расход топлива уменьшается в среднем с 20 до 16 литров топлива на 100 километров пробега. При среднем ежедневном пробеге в 300 км в течение 22 рабочих дней удастся сэкономить около 264 литров топлива в месяц, что при цене топлива в 30 рублей за литр составляет 7920 рублей в месяц, что за год даст экономию 95040 рублей. Таким образом, одна только экономия топлива способна с лихвой окупить мониторинг транспорта, а ведь есть ещё множество факторов, влияющих на успех транспортного подразделения, на которые мониторинг транспорта влияет самым непосредственным образом и о которых шла речь выше.

Основные возможности эффективного использования автопарка с применением системы мониторинга транспорта:

- Контроль расхода топлива. Исключение слива топлива;

- Исключение нецелевого использования транспорта и «левых» рейсов;

- Исключение приписок километража;

- Мониторинг отклонения от заданного маршрута;

- Мониторинг соблюдения скоростного режима;

- Сокращение простоев автотранспорта;

- Возможность информирования водителя о пробках и маршрутах объездов;

- Рациональное составление маршрутов с учётом пробок.

 Уменьшение расхода топлива и мониторинг пробега при использовании системы мониторинга транспорта экономит средства не только за счет меньших затрат на топливо и смазочные материалы, но также за счет затрат, связанных с техническим обслуживанием автотранспорта. Если пробег жёстко контролируется системой мониторинга, то он снижается, что ведёт к увеличению периода между очередными ТО, что, соответственно, уменьшает и издержки на эксплуатацию автопарка.

Исключение приписок пройденного пути и мониторинг случаев отклонения от маршрута очень сильно влияют на реальный расход топлива, связанный с выполнением поставленного задания. При последовательном и грамотном администрировании данных параметров существенно снижаются общие эксплуатационные затраты предприятия на автотранспорт.

Контроль скоростного режима с помощью системы мониторинга транспорта GPShome.ru позволяет только по данному параметру добиться снижения расхода топлива до 20%. Существует много факторов, прямо или косвенно влияющих на расход горючего. Одним из существенных факторов является стиль вождения. Интенсивные разгоны и торможения, движение на повышенной скорости приводит не только к повышенному расходу топлива, но и к увеличенному износу резины и предельным нагрузкам на двигатель, трансмиссию и тормозную систему автомобиля. Кроме того, контролируя скоростной режим, система мониторинга позволяет добиться снижения аварийности. Для этого каждый зафиксированный случай отклонения от заданных параметров должен фиксироваться системой мониторинга транспорта. В дальнейшем по совокупности случаев принимается решение о наказании или премировании водителя.

Причинами увеличения расходов являются:

1 - Несовершенная система управления и контроля автотранспорта;

2 - Безграмотное управление и низкий профессиональный уровень персонала;

3 - Мошенничество;

4 - Небережливое (халатное) отношение к имуществу компании и равнодушное отношение к происходящим в компании процессам.

В результате вышеуказанных причин компания имеет нецелевое и нерациональное использование транспорта.

Расход топлива можно отслеживать двумя способами:

1 - Контроль топлива с помощью ДУТ (датчика уровня топлива).

Датчик устанавливается непосредственно в топливный бак ТС. Он определяет уровень топлива в каждый момент времени, и по изменению уровня позволяет судить о расходе топлива. Диспетчерская программа отображает график изменения уровня топлива в баке. Фиксируются значимые для этого вида контроля события: заправки, сливы, расход на холостом ходу и под нагрузкой. На этом этапе можно зафиксировать случаи повышенного расхода и сливы.

2 -  Контроль топлива с помощью ДРТ (датчика расхода топлива).
Врезается в топливную магистраль ТС. Позволяет определять текущий расход топлива. Используются только в тех случаях, когда производственные размеры бака не позволяют установить обычный ДУТ.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Способы** | **Преимущества** | **Недостатки** |
| **ДУТ** | 1. Сравнительно небольшая стоимость для заявленной точности.
2. Позволяет зафиксировать места заправок и сливов.
3. Не имеет механически изнашивающихся подвижных частей.
 | 1. Требуется врезка в топливный бак.
2. Зависимость показаний от состояния окружающей среды: влажности и температуры.
3. Наличие «мертвой зоны» - отступ от дна бака во избежание замыкания обкладок имеющимся в баке конденсатом.
 |
| **ДРТ** | 1. Предоставляет точную информацию расходе топлива;
2. Погрешность не более 1,5%;
3. Наиболее удобный датчик для установки на ТС с нестандартными топливными баками.
 | 1. Требуется врезка в топливную магистраль ТС;
2. Не позволяет фиксировать места заправок и сливов топлива.
3. Высокая цена.
 |
| **Контроль по нормам** | 1. Это самый простой и дешёвый контроль горючего.
 | 1. Непроверенная и неподтверждённая информация, которая может быть сфальсифицирована по сговору.
 |

Так же для определения соответствии я расхода топлива установленным нормам необходимо провести проверку всех документов, касающихся эксплуатации и обслуживания транспорта.

**Путевой лист** - главный документ первичной документации учёта работы водителя и пробега, а также маршрута автомобиля, выдаваемый ежедневно (ежемесячно) водителям транспортных средств.

Не смотря на то, что есть законодательные акты, регламентирующие и описывающие, как заполнять данный документ, он часто заполняется неправильно. Основных причин две: неграмотность и мошенничество. Поэтому при проверке необходимо обратить внимание насколько полно и правильно заполняются путевые листы в компании в принципе, делаются ли отметки о прохождении предрейсового и послерейсового медицинских осмотров, а также отметки уполномоченного (обученного) лица о выпуске на линию. И особо необходимо обратить внимание на  графы: показания спидометра (выход на линию/приезд в гараж), расход топлива. На оборотной стороне важно изучить маршруты движения, время простоя, пробег по конкретному маршруту, время в пути.

Далее просчитываются данные путевых листов выборочно или в полном объеме. Необходимо провести расчёты и проверить общий пробег за день по спидометру и по сумме маршрутов. Проанализировать время в пути и время простоев между маршрутами. Для понимания ситуации можно проверить маршруты по карте, как с учётом пробок, так и без учёта. И, конечно, анализ расхода топлива – понять, сколько реально расходуется. Точнее сказать, сколько расходуется согласно путевым листам, а далее эти данные сравнить как с характеристиками транспортных средств, так и рекомендациями Минтранса.

Если в компании существует система заявок, провести проверку путевых листов в привязке к заявкам. Это позволит понять, как выстроена система обеспечения разъездным транспортом сотрудников компании. Если количество заявок не соответствует количеству поездок, если маршруты не совпадают заявками, понять, почему это происходит. Насколько грамотно и эффективно выстраиваются маршруты. В итоге это поможет провести глубокий анализ логистики поездок, который также необходим для понимания общей картины с использованием и эксплуатацией транспорта в компании.  Если система заявок отсутствует или имеет условный формат, определить, как происходит обеспечение транспортом сотрудников.

Далее следует проверка и изучение регламентов и инструкций, касающихся управления транспортом и персонала. В реальности часто встречается частичное или полное отсутствие таких документов. Также, крайне часто встречается формальный подход: не прописаны алгоритмы эксплуатации и использования ТС, нет пошаговых инструкций тех или иных процессов и действий, нет правил заполнения документов, нет четко определённых норм и сроко.

Необходимо обратить внимание на должностные инструкции  водителей, руководителей транспортных подразделений  и сотрудников ответственных за транспорт.  Также здесь часто присутствует формальный подход, не прописываются четко обязанности и ответственность. Важно выяснить оформлялся ли Акт приёма-передачи транспортного средства водителю или иному лицу. Для всех ли водителей оформлены данные документы и это только документ бухгалтерского учёта или существует еще форма акта, где отражено, в каком состоянии передан автомобиль сотруднику, есть описание автомобиля, его повреждений или фиксация их отсутствия, его состояние на момент передачи?

Обязательно, в рамках проверки документации, необходимо изучить журналы и карточки. Также частая ситуация, когда они отсутствуют, либо они не ведутся должным образом. Перечень данных журналов достаточно большой, но это очень важные документы, так как многие из них касаются безопасности и должны вестись согласно законодательству (журнал инструктажа на рабочем месте, журнал инструктажей по технике безопасности, журнал по проведению инструктажей с водительским составом по безопасности дорожного движения, журнал предрейсового и послерейсового медицинского осмотра, журнал учёта ДТП и т.п.).  Кроме того, данные журналы и карточки помогают вести учёт различных мероприятий по обслуживанию транспортных средств и расходных материалов и документов (карточка учёта работы автомобильной шины, журнал учёта путевых листов, журнал учёта неисправностей, журналы учёта и регистрации выдачи различных документов и материалов и т.п.).

Кроме того, необходимо на основании данных документов провести серьёзный анализ закупок и их обоснованность. Выявить какие услуги и товары приобретаются за наличный расчёт, а какие - по безналичному. Провести проверку произведенных ремонтных и обслуживающих работ и мероприятий, провести анализ их стоимости. Обратить внимание на частоту проведения ремонтных работ и мероприятий, особенно если они повторяются. Важно понять, насколько это возможно, обоснованность проведённых работ. Бывает такое, что провели ремонт какого-либо узла, а в заказ-наряде указаны дополнительные работы или запчасти, которые к данному узлу не имеют никакого отношения или в рамках проведённого ремонта неисправность указана одна, а если смотреть на работы или запчасти, то получается, что поломка должна быть совсем другой.

И последним этапом является изучение договоров. Определить в первую очередь, какие услуги оказываются по договорам, а какие без них. Внимательно прочитать все договоры, обратить особое внимание на их условия и выявить, где кроются основные риски и потери.

Для получения полной картины, какова ситуация с транспортом в компании, помимо изучения и анализа всех документов и логистики поездок, необходимо провести анализ рынка на аналогичные товары и услуги в области эксплуатации и обслуживания транспорта. В результате этой работы понять, завышена ли стоимость товаров и услуг, получаемых компанией, или всё предоставляется по вполне адекватной цене.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транспорт - одна из важнейших отраслей хозяйства, выполняющая функцию своеобразной кровеносной системы в сложном организме страны. Он не только обеспечивает потребности хозяйства и населения в перевозках, но вместе с городами образует некий комплекс территории, является крупнейшей составной частью инфраструктуры, служит материально-технической базой формирования и развития территориального разделения труда, оказывает существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и страны в целом.

Рассматривая транспорт как отрасль материального производства, необходимо отметить ряд его специфических особенностей. Специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит новой продукции, а только участвует в ее создании, обеспечивая сырьем, материалами, оборудованием производство и, доставляя готовую продукцию потребителю, увеличивая тем самым её стоимость на величину транспортных издержек, которые включаются в себестоимость продукции. По некоторым отраслям промышленности транспортные издержки очень значительны, как, например, в лесной, нефтяной промышленности, где они могут достигать 50%.

Объектом анализа в данной работе выступило ОАО «Новосибирскавтодор», основным направлением деятельности которого выступает строительство автомобильных дорог, а так же повышение уровня качества дорог на территории Сибирского федерального округа.

По анализируемому объекту доля транспортных средств в общей доле основных средств на конец 2015 года составляет 23,25%. Их объем вырос в отчетном периоде по сравнению с 2014 годом на 4,6%.

Данное предприятие обладает достаточно большим автопарком, включающим более 200 единиц техники.

В структуре парка автомобилей ДСУ по типу подвижного состава наибольшую долю занимают легковые автомобили – 22% и автосамосвалы – 21%.

Основная масса перевозимого груза является строительным, к которому относятся различные конструкции, детали, оборудование, а так же грунт, строительный мусор и т.д.

В работе был проведен подробный анализ парка автосамосвалов, который показал что в основном данная часть автопарка состоит из автомобилей отечественного производства. 66,7% данного парка составляют автомобили со сроком эксплуатации – более 15 лет. Это говорит о физическом и моральном устаревании автопарка.

Исходя из результатов проведенного анализа в работе предложены мероприятия по обновлению автопарка в части замены самосвалов.

В качестве источника приобретения для данного предприятия выбран лизинг. В рамках предложений этого продукта на рынке выбрано предложение компании ПАО «Европлан».

В качестве транспортного средства предлагается закупить автосамосвал КАМАЗ 651115 в количестве 6 единиц.

Расчеты, приведенные в экономическом обосновании показали, что общая сумма лизинговых платежей по приобретению оборудования составляет 7350 тысяч рублей. Предприятие предполагает продажу заменяемого автотранспорта по рыночной стоимости на сумму 2283,7 тысяч рублей.

Кроме того, предполагается экономия за счет сокращения затрат на обслуживание и ремонт транспортных средств в размере 3990,4 тысяч рублей.

В целом предполагается окупить всю сумму первоначальных инвестиций за счет экономии затрат на топливо в связи с меньшей нормой расхода по приобретаемой модели автосамосвала.

Так же к качестве средств эффективного управления и контроля за расходованием топлива и работой транспортной системы предприятия предлагается внедрение комплекса мониторинга GPShome.ru , использование которой приводит к снижению расхода топлива при грамотном и последовательном мониторинге транспорта на 25-30 %.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Организация перевозочных услуг и безопасность транспортного процесса примеры и расчеты. Автор: Клюшин А.И. Редактор: Александрова Л.И
2. Бочкарева М.М. Количественная оценка качества транспортных услуг / М.М. Бочкарева, В.А. Гудков, Н.В. Дулина // Автотранспортное предприятие. 2007. - № 12. - С. 49 – 53
3. Методические указания к выполнению практических работ по дисциплине «Ресурсосбережение при проведении технического обслуживания и ремонта». / Сост. В.Ц. Раднатаров. Улан-Удэ: ВСГТУ, 2008. -79 с.
4. [Кондраков Н. П.. Бухгалтерский (финансовый, управленческий) учет: учебник. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Проспект,2011. — 504 с., 2011 - перейти к содержанию учебника](http://economic.social/ucheta-buhgalterskogo-osnovyi/buhgalterskiy-finansovyiy-upravlencheskiy.html) (1)
5. [Войтоловский Николай Викторович](https://www.google.ru/search?hl=ru&tbo=p&tbm=bks&q=inauthor:%22%D0%92%D0%BE%D0%B9%D1%82%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9+%D0%9D%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D0%BB%D0%B0%D0%B9+%D0%92%D0%B8%D0%BA%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87%22), [Калинина А. П.](https://www.google.ru/search?hl=ru&tbo=p&tbm=bks&q=inauthor:%22%D0%9A%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D0%BD%D0%B0+%D0%90.+%D0%9F.%22), [Мазурова И. И.](https://www.google.ru/search?hl=ru&tbo=p&tbm=bks&q=inauthor:%22%D0%9C%D0%B0%D0%B7%D1%83%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B0+%D0%98.+%D0%98.%22) "Издательский дом ""Питер""", 24 нояб. 2011 г. - Всего страниц: 576 (2)
6. Оценка организации (предприятия, бизнеса). Учебник [Под ред. Асаула А.Н.](https://www.google.ru/search?hl=ru&tbo=p&tbm=bks&q=inauthor:%22%D0%9F%D0%BE%D0%B4+%D1%80%D0%B5%D0%B4.+%D0%90%D1%81%D0%B0%D1%83%D0%BB%D0%B0+%D0%90.%D0%9D.%22) "Издательство ""Проспект""", 18 февр. 2016 г. - 292 с. (3)
7. Годовой отчет открытого акционерного общества по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог и инженерных сооружений «Новосибирскавтодор» по итогам работы за 2015 год
8. Годовой отчет открытого акционерного общества по строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог и инженерных сооружений «Новосибирскавтодор» по итогам работы за 2014 год
9. Лавриков, И.Н. Экономика автомобильного транспорта : учебное пособие /И.Н. Лавриков, Н.В. Пеньшин; под науч. ред. д-ра экон. наук, проф. И.А. Минакова. – Тамбов : Изд-во ГОУ ВПО ТГТУ, Тамбов. – 2011. – 116 с. (4)
10. Учебное пособие / М. Е. Майборода, В. В. Беднарский. — Изд. 2-е. — Ростов на Дону: Феникс, 2008. — 442 с. (5)
11. Грузовые автомобильные перевозки: Учебник для вузов / А.В. Вельможин, В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, А.В. Куликов. – М.: Горячая линия – Телеком, 2006 – 560с. [6]
12. Гуртовой И.Б. Микрологистическя система предприятия дорожно-строительного комплекса: диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук:08.00.05/Гуртовой Игорь Борисович. – Роснов-на-Дону, 2009. – 166с [7]
13. Мигачев В.А. Критерии оценки эффективности подвижного состава автомобильного транспорта [Текст] / Ю.В. Родионов, М.Ю. Обшивалкин, В.А. Мигачев // Мир транспорта и технологических машин. - 2011. - № 2. - С. 17-22. - ISSN 2073-7432.