

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Институт финансов, экономики и управления

(наименование института полностью)

Кафедра «Менеджмент организации»

(наименование кафедры)

38.03.02 «Менеджмент»

(код и наименование направления подготовки)

Производственный менеджмент

(направленность (профиль))

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему: «Разработка организационно-экономических мероприятий по повышению эффективности деятельности транспортной компании (на примере ООО «Транс-плюс»)»

Студент(ка)

Ю. А. Воробьева

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель,

Е.М. Шевлякова

к.э.н., доцент

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Допустить к защите

Зав.кафедрой «Менеджмент организации»

канд. экон. наук Васильева С.Е._

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

(личная подпись)

«___» _____ 2017 г.

Тольятти 2017

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Голыяттинский государственный университет»

Институт финансов, экономики и управления
(наименование института полностью)
Кафедра «Менеджмент организации»
(наименование кафедры)

УТВЕРЖДАЮ

Зав.кафедрой «Менеджмент организации»

_____ С.Е. Васильева
(подпись) (И.О. Фамилия)
« _____ » _____ 2016 г.

ЗАДАНИЕ
на выполнение бакалаврской работы

Студентка Воробьева Юлия Александровна

1. Тема «Разработка организационно-экономических мероприятий по повышению эффективности деятельности транспортной компании (на примере ООО «Транс-плюс»)»

2.Срок сдачи студентом законченной выпускной квалификационной работы 20 мая 2017 года.

3. Исходные данные к бакалаврской работе

3.1. Данные и материалы производственной преддипломной практики.

3.2. Материалы учебников по менеджменту, научных статей, стандартов, документов, по финансово-хозяйственной деятельности ООО «Транс-плюс».

4. Содержание бакалаврской работы:

1 Теоретические основы эффективной деятельности транспортной компании

1.1 Особенности деятельности транспортной компании и показатели эффективности ее работы

1.2 Организация технического обслуживания и ремонта подвижного состава как фактор эффективной деятельности транспортной компании

2 Анализ показателей деятельности транспортной компании ООО «Транс-плюс»

2.1 Организационно-экономическая характеристика исследуемого предприятия

2.2 Анализ организации технического обслуживания и ремонта подвижного состава ООО «Транс-плюс»

3. Мероприятия по улучшению работы транспортной компании ООО «Транс-плюс»

- 3.1 Мероприятие по снижению материальных затрат
- 3.2 Мероприятия по совершенствованию организации технического обслуживания и ремонта подвижного состава и сокращению затрат на них
- Заключение
- Библиографический список
- Приложения
5. Ориентировочный перечень графического и иллюстративного материала:
1. Титульный лист;
 2. Актуальность, цель и задачи исследования;
 3. Основные экономические показатели деятельности исследуемой организации;
 4. Табличные данные по результатам анализа управления процессом технического обслуживания и ремонта подвижного состава;
 5. Графические данные по результатам анализа управления процессом технического обслуживания и ремонта подвижного состава;
 6. Предложения по повышению эффективности деятельности организации;
 7. Результаты предполагаемого экономического эффекта от разработанных мероприятий.
6. Консультанты по разделам -
7. Дата выдачи задания 28 декабря 2016 г.

Руководитель выпускной
квалификационной работы

(подпись)

Е.М. Шевлякова

(И.О. Фамилия)

Задание принял к исполнению

(подпись)

Ю.А. Воробьева

(И.О. Фамилия)

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Институт финансов, экономики и управления

(наименование института полностью)

Кафедра «Менеджмент организации»

(наименование кафедры)

УТВЕРЖДАЮ

Зав.кафедрой «Менеджмент организации»

С.Е. Васильева

(подпись)

(И.О. Фамилия)

« _____ » _____ 2016 г.

КАЛЕНДАРНЫЙ ПЛАН

выполнения бакалаврской работы

Студентки Воробьева Ю. А.

по теме «Разработка организационно-экономических мероприятий по повышению эффективности деятельности транспортной компании (на примере ООО «Транс-плюс»)»

Наименование раздела работы	Плановый срок выполнения раздела	Фактический срок выполнения раздела	Отметка о выполнении	Подпись руководителя
Согласование темы бакалаврской работы с научным руководителем, получение задания	28.12.2016 – 28.12.2016	28.12.2016 – 28.12.2016		
Изучение и подбор необходимой литературы	20.03.2017 - 26.03.2017	20.03.2017 - 26.03.2017		
Глава 1 бакалаврской работы	27.03.2017 – 16.04.2017	27.03.2017 – 16.04.2017		
Глава 2 бакалаврской работы	17.04.2017 - 30.04.2017	17.04.2017 - 30.04.2017		
Глава 3 бакалаврской работы	01.05.2017 – 10.05.2017	01.05.2017 – 10.05.2017		
Подготовка, оформление и сдача руководителю бакалаврской работы	10.05.2017 – 15.05.2017	10.05.2017 – 15.05.2017		
Доклад, иллюстративный материал	20.05.2017 – 29.05.2017	20.05.2017 – 29.05.2017		

Руководитель выпускной квалификационной работы

(подпись)

Е.М. Шевлякова

(И.О. Фамилия)

Задание принял к исполнению

(подпись)

Ю.А. Воробьева

(И.О. Фамилия)

Аннотация

Бакалаврскую работу выполнил: Воробьева Ю.А.

Тема работы: «Разработка организационно-экономических мероприятий по повышению эффективности деятельности транспортной компании (на примере ООО «Транс-плюс»)».

Научный руководитель: к.э.н., доцент Шевлякова Е.М.

Цель исследования - разработка мероприятий по повышению эффективности работы транспортной компании ООО «Транс-плюс».

Объект исследования - ООО «Транс-плюс», основным видом деятельности, которого является оказание услуг по перевозке пассажиров, а также производство запасных частей и переоборудование транспортных единиц.

Предмет исследования – факторы и показатели эффективности деятельности организации, реализуемые в системе функционирования предприятия.

Методы исследования - факторный анализ, синтез, прогнозирование, статистическая обработка результатов, дедукция и т.д.

Краткие выводы по бакалаврской работе:

- в первой главе освещены вопросы, касающиеся особенностей деятельности транспортной компании и определены показатели эффективности ее работы, показано значение процессов технического обслуживания и ремонта подвижного состава как фактора эффективной работы транспортной компании;

- во второй главе проведен анализ показателей деятельности предприятия в целом и самого процесса технического обслуживания и ремонта подвижного состава. А также выявлены факторы, оказывающие наиболее существенное влияние на показатели эффективности деятельности предприятия;

- в третьей главе предложены к внедрению мероприятия, направленные на повышение эффективности деятельности исследуемого предприятия.

Практическая значимость работы заключается в том, что отдельные её

положения в виде материала подразделов 2.2, 3.1 и 3.2 могут быть использованы специалистами транспортных организаций.

Структура и объем работы. Работа состоит из введения, 3-х разделов, заключения, списка литературы из 21 источника. Общий объем работы, без приложений, 64 страниц машинописного текста, в том числе таблицы и рисунки.

Содержание

Введение	8
1 Теоретические основы эффективной деятельности транспортной компании.....	10
1.1 Особенности деятельности транспортной компании и показатели эффективности ее работы	10
1.2 Организация технического обслуживания и ремонта подвижного состава как фактор эффективной деятельности транспортной компании	19
2 Анализ показателей деятельности транспортной компании ООО «Транс-плюс»	27
2.1 Организационно-экономическая характеристика исследуемого предприятия.....	27
2.2 Анализ организации технического обслуживания и ремонта подвижного состава ООО «Транс-плюс»	41
3. Мероприятия по повышению эффективности работы транспортной компании ООО «Транс-плюс».....	49
3.1 Мероприятие по снижению материальных затрат	49
3.2 Мероприятия по совершенствованию организации технического обслуживания и ремонта подвижного состава и сокращению затрат на них .	51
Заключение	60
Библиографический список	62

Введение

В настоящее время трудно переоценить значение транспортных услуг для населения и для коммерческих организаций. После распада СССР в стране значительно увеличилось количество предприятий и организаций, которые стали заниматься коммерческими перевозками, включая перевозки и грузов и пассажиров. До рыночных отношений в нашей стране было очень ограниченное количество автомобильных транспортных компаний, так как перевозки осуществлялись преимущественно железнодорожным транспортом или небольшими грузовыми автомобилями. Сегодня эта отрасль представлена большим разнообразием как услуг по перевозке, так услуг по ремонту и техническому обслуживанию подвижного состава.

Транспортные компании, как и любые коммерческие предприятия, заинтересованы в получении прибыли. В связи с этим встает вопрос организации процессов, осуществляемых данными предприятиями так, чтобы они приводили к эффективной работе.

Актуальность выбранной темы обусловлена необходимостью снижения затрат и улучшения процессов технического обслуживания и ремонта подвижного состава, которые являются определяющим фактором эффективности деятельности транспортной компании.

Цель исследования - разработка мероприятий по повышению эффективности работы транспортной компании ООО «Транс-плюс».

Для достижения цели в бакалаврской работе решались следующие задачи:

1. изучение теоретических основ эффективной деятельности транспортной компании и процессов технического обслуживания и ремонта подвижного состава как фактора её эффективной работы;
2. проведение анализа деятельности транспортной компании и показателей эффективности ее работы,
3. проведение анализа процессов технического обслуживания и

ремонта подвижного состава и выявление факторов его улучшения;

4. разработка мероприятий, направленных на повышение эффективности деятельности исследуемого предприятия, заключающиеся в снижении материальных затрат и улучшении процессов организации и проведения технического обслуживания и ремонта подвижного состава.

Объект исследования - ООО «Транс-плюс», основным видом деятельности, которого является оказание услуг по перевозке пассажиров, а также производство запасных частей и переоборудование транспортных единиц. Предмет исследования – факторы и показатели эффективности деятельности организации, реализуемые в системе функционирования предприятия.

Нормативную и теоретическую базу исследования составили законодательные акты и законы РФ, а также труды современных исследований в области организации процессов технического обслуживания и ремонта подвижного состава.

В первой главе бакалаврской работы раскрыты особенности деятельности транспортной компании и показатели эффективности ее работы, показано значение процессов технического обслуживания и ремонта подвижного состава как фактора эффективной работы транспортной компании. Во второй главе бакалаврской работы проведен анализ показателей деятельности предприятия в целом и самого процесса технического обслуживания и ремонта подвижного состава. А также выявлены факторы, оказывающие наиболее существенное влияние на показатели эффективности деятельности предприятия. В третьей главе бакалаврской работы предложены мероприятия, которые направлены на снижение материальных затрат, а также на улучшение процессов организации и проведения технического обслуживания и ремонта подвижного состава. По предложенным мероприятиям рассчитан предполагаемый экономический эффект.

Структура работы: Работа состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка, приложений.

1 Теоретические основы эффективной деятельности транспортной компании

1.1 Особенности деятельности транспортной компании и показатели эффективности ее работы

В настоящее время перевозками пассажиров и грузов занимаются многие транспортные компании. Они предоставляют целый спектр услуг в области транспортной логистики: от Калининграда до Владивостока, и от перевозки мелких деталей до очень крупных, от перевозки пассажиров самолетами, поездами, автобусами и такси.

Транспорт является частью экономической деятельности, которая связана с увеличением степени удовлетворения потребностей людей при помощи изменения географического положения товаров и людей. Он может доставлять сырье к местам, где потребители могут их лучше использовать.

Современный транспорт представляет собой единую (в социально-экономическом отношении) транспортную систему, включая мощную сеть железнодорожных, морских, речных, автомобильных, воздушных, трубопроводных городских и промышленных коммуникаций. Перемещая ежегодно миллиарды тонн сырья, топлива, материалов, продукции, а также пассажиров с достаточно высоким уровнем комфорта и скорости, современный транспорт обеспечивает массовое индустриальное производство, глубокое разделение труда, внутреннюю и внешнюю торговлю, способствует развитию культуры и науки. [22]

В настоящее время перевозками пассажиров и грузов занимаются многие транспортные компании. Они предоставляют целый спектр услуг в области транспортной логистики: от перевозки пассажиров автобусами и маршрутными такси и до перевозки крупногабаритных грузов. Маршруты таких перевозок тоже разные от местных (внутригородских, межрайонных, междугородних) до международных.

В перевозках пассажиров заняты различные виды пассажирского транспорта. Еще не так давно в городах пассажиры перевозились городскими автобусами большой вместимости, а сегодня это осуществляют и маршрутные такси.

Автобусы классифицируются по длине кузова, определяющей вместимость, и по назначению. По длине автобусы подразделяются на: особо малого класса - до 5 м; малого класса - 6 - 7,5 м; среднего - 8 - 9,5 м; большого - 10,5 - 12,0 м.

По назначению автобусы подразделяются на: городские и пригородные; местного сообщения; междугородные; туристские и экскурсионные.

Маршрутные такси представлены такими видами и моделями как Газель, Богдан и др.. Они имеют различную вместимость и поэтому могут использоваться на различных маршрутах, в том числе и междугородних.

На муниципальных внутригородских маршрутах, в пригородном и междугородном автобусных сообщениях основной технологической формой использования подвижного состава является организация движения по расписанию. Перевозка автобусами особо малой пассажировместимости в режиме движения «маршрутное такси» преимущественно осуществляется без расписания движения, по мере заполнения салона пассажирами. Такую форму используют и на некоторых коммерческих маршрутах. Остановки для совершения пассажирообмена могут не начинаться перевозчиком (так работают маршруты городского пассажирского транспорта, пригородные и междугородные маршруты) и подразделяются на постоянные, по требованию пассажиров и временные либо делаются по требованию пассажира в любом месте маршрута, где это не запрещено.

Учет распределения потребностей пассажиров в поездках во времени обеспечивается организацией необходимого числа рейсов по маршрутам. Маршрутная технология обслуживания применяется при устойчивом пассажиропотоке (совпадение пространственных интересов пассажиров).

Как и любая коммерческая организация, транспортная компания подчиняется действию законов и положений, которые регламентируют ее деятельность. Так Налоговый кодекс РФ к доходам организаций относит доходы от реализации товаров, работ или услуг [2]. И поэтому пассажирские перевозки, которые оказывает наше предприятие, являются источником получения выручки из которой, в дальнейшем, расходуются средства на текущий ремонт автотранспортных средств.

В соответствии с Федеральным законом №129-ФЗ от 21 ноября 1996 года «О бухгалтерском учете» ст.5 п. 3 [4] и Положениями по бухгалтерскому учету (ПБУ 1/2008) [5] учет операций, осуществляемых в данных предприятиях, ведется на основе учетной политики, принятой на предприятии. На порядок формирования финансовых результатов предприятия влияют, и размеры хранящихся товарно-материальных ценностей, горюче-смазочных материалов и запасных частей к транспортным средствам. Но без них невозможно проведение своевременного ремонта и замены масел. Поэтому при планировании ремонтных работ необходимо обращать внимание на нормативы хранения вышеуказанных материальных производственных запасов. [19]

Ниже представлена информация о транспортных расходах предприятия, которые связаны с оказанием транспортных услуг. К ним в соответствии с НК РФ относятся: расходы, связанные с изготовлением или производством, а также хранением и доставкой товаров, выполнением работ, оказанием услуг и т.д.; расходы на содержание и эксплуатацию основных средств, а также на ремонт, техническое обслуживание и поддержание их в исправном состоянии. Затраты предприятия, которые оно осуществляет в части приобретения горюче-смазочных материалов и обтирочных материалов, комплектующих изделий для ремонта и замены, топлива, энергии и т.д. относятся к материальным расходам. [2, 19]

Перевозка людей и грузов с точки зрения законодательства в первую очередь регулируется главой 40 Гражданского кодекса РФ «Перевозка», в которой определяются общие положения и правила этого вида деятельности

[1]. Помимо Гражданского кодекса, более детально эту область деятельности регулируют два документа — «Временные правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в РФ» от 1997 года и «Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в РСФСР» от 1987 года. [8]. Действуют также «Устав автомобильного транспорта РСФСР» [11] и «Общие правила перевозок грузов автомобильным транспортом» от 2007 года [9]. Все эти правила определяют, как надо осуществлять деятельность по перевозке грузов и пассажиров.

Для того, чтобы определить, кто может заниматься такой деятельностью, существуют нормативные акты. А именно Федеральный закон о лицензировании [3] и «Положение о лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом» [10]. На осуществление перевозок необходимо получить государственную лицензию, которую выдает Министерство транспорта РФ. Всего лицензируемых видов деятельности три, всеми тремя могут заниматься как юридические лица, так и частные предприниматели, и на каждый из нижеперечисленных видов надо получать отдельную лицензию: а) коммерческие перевозки пассажиров легковым автомобильным транспортом; б) перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя); в) перевозки грузов автомобильным транспортом грузоподъемностью свыше 3,5 тонны (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя). Лицензия действует пять лет.

Особенностью эксплуатации транспортных средств является наличие страховых полисов различного назначения и покрытия. Об этом в своей работе пишет Г.А. Корнийчук. [16]

Про связь маршрутов и износа основных средств отмечает в своей работе В.А. Корчагин. [17]

Таким образом, можно сделать вывод о том, что транспортной отрасли присущи определенные особенности, которые необходимо учитывать при проведении анализа. А именно:

1) специфика транспорта как сферы экономики заключается в том, что он сам не производит продукцию, а только участвует в ее создании, обеспечивая производство сырьем, материалами, оборудованием и доставляя готовую продукцию потребителю. Транспорт создает условия для формирования местного и общегосударственного рынка;

2) транспорт существенно зависит от географических условий, особенно от топографических особенностей горных цепей, равнин, долин и береговой полосы, являясь средством заполнения географических разрывов между производством и потребителем;

3) единая транспортная система включает разные виды (железнодорожный, автомобильный (в том числе автобусный, таксомоторный), трамвайный, троллейбусный, авиационный, трубопроводный, морской и речной транспорт, метрополитены), каждый из которых выполняет определенную функцию в соответствии со своими технико-экономическими особенностями, провозной способностью, географическими и историческими особенностями развития;

4) формирование транспортной сети обусловлено рядом социально-экономических факторов: развитием и размещением хозяйства, городских поселений, направлением и мощностью основных транспортно-экономических связей, расположением крупных курортных и туристических объектов;

5) основными активными средствами труда являются транспортные средства; производство – трудо – и материалоемкое.

Цель анализа производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных организаций (АТО) состоит в выявлении и оценке социально-экономических результатов всех сторон деятельности организации,

вскрытии резервов использования материальных, финансовых и трудовых ресурсов, а также в подготовке и повышении обоснованности стратегических и текущих управленческих решений. Основными задачами анализа производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий являются: объективная всесторонняя оценка результатов функционирования организации и ее подразделений; выявление закономерностей и тенденций развития производства, возможностей совершенствования системы управления и определение эффективности принимаемых решений; оценка степени использования производственных ресурсов, состояния техники, технологии, организации производства, труда и управления с точки зрения их влияния на эффективность и качество работы автотранспортных организаций и ее подразделений; выявление факторов, влияющих на конечные показатели деятельности автотранспортных организаций, классификация их по месту, продолжительности и характеру воздействия; прогнозирование ожидаемых результатов, подготовка материалов для принятия управленческих решений; разработка и контроль за осуществлением мероприятий, направленных на более эффективное использование ресурсов, распространение передового опыта, ликвидацию негативных явлений и причин плохой работы транспортного предприятия.

Методика анализа деятельности автотранспортных предприятий, предполагает следующие направления работы:

- 1) оценка качества и достоверности исходной информации;
- 2) общее ознакомление с производственно-хозяйственной деятельностью и финансовым состоянием предприятия;
- 3) анализ выполнения плана и динамики перевозок: общий анализ выполнения плана и динамики перевозок грузов; анализ технико-эксплуатационных показателей; факторный анализ влияния технико-эксплуатационных показателей на выполнение плана по перевозке грузов; анализ выполнения плана перевозок пассажиров автобусами (маршрутными

такси); оперативный анализ хода выполнения плана перевозок; анализ качества перевозок;

4) анализ выполнения плана технического обслуживания и ремонта подвижного состава: анализ выполнения плана технического обслуживания; анализ выполнения плана по ремонту автомобилей; оперативный анализ выполнения плана технического обслуживания и эксплуатационного ремонта.

5) анализ технического развития и организации производства.

6) анализ использования материальных ресурсов: анализ расхода топлива и материалов на эксплуатацию подвижного состава; анализ расхода материалов на ремонт автомобилей; анализ выполнения плана организационно-технических мероприятий по экономии топлива и материалов;

7) анализ труда и заработной платы;

8) анализ показателей повышения экономической эффективности производства;

9) анализ себестоимости перевозок: анализ общей суммы затрат на эксплуатацию подвижного состава; анализ влияния на себестоимость изменения затрат и объема выполненной работы; анализ доли переменных, постоянных расходов и доли заработной платы водителей в себестоимости;

10) анализ прибыли и рентабельности предприятия;

Источниками информации являются план перевозок и отчет о его выполнении, сведения о движении списочного состава автомобильного парка, плановые и отчетные данные об уровне технико-эксплуатационных показателей, данные оперативного учета и статистической отчетности. [22]

Для оценки эффективности деятельности транспортных предприятий можно предложить как универсальные ключевые показатели эффективности, так и специфические. К универсальным ключевым показателям эффективности транспортных компаний можно отнести: выручку от реализации, прибыль до вычета процентов и налогов, рентабельность услуг транспортных компаний, долю доходов от перевозок в общей сумме доходов транспортного предприятия, производительность труда, рентабельность активов,

операционную прибыль, коэффициент оборачиваемости и другие показатели. Специфическими ключевыми показателями эффективности для транспортной компании могут быть: отношение порожнего пробега к нагруженному; доход на одну грузовую операцию; техническая скорость; доходы от экспортно-импортных операций; доля заказов постоянных клиентов; штрафы при перевозках и т.п.

Перечисленные выше показатели могут, выражены следующими формулами (1,2,3,4):

Показатель «выручки от реализации» в нашем случае будет представлять «выручку от реализации предоставленных услуг» (B) (формула 1):

$$B = C \cdot Q \quad (1)$$

где B – выручка от реализации предоставленных услуг, руб.

C – цена (тариф на перевозку) единицы продукции, руб.

Q – кол-во оказанных услуг, в принятых натуральных единицах измерения

Показатель «прибыль до вычета процентов и налогов» ($\Pi_{вал}$) (формула 2):

$$\Pi_{вал} = B - C \quad (2)$$

где $\Pi_{вал}$ - прибыль до вычета процентов и налогов, руб.

B – выручка от реализации предоставленных услуг, руб.

C – себестоимость оказанных услуг, руб.

Показатель «рентабельность услуг транспортных компаний» (формула 3):

$$P_{усл} = \frac{\Pi_{вал}}{C} \cdot 100 \quad (3)$$

где $P_{усл}$ - рентабельность услуг транспортных компаний, %

$\Pi_{вал}$ - прибыль до вычета процентов и налогов, руб.

C – себестоимость оказанных услуг, руб.

Показатель «производительность труда» в нашем случае будет относиться к объему оказанных услуг ($ПТ_{усл}$) (формула 4):

$$ПТ_{усл} = \frac{В}{Чраб} \quad (4)$$

где $ПТ_{усл}$ - производительность труда оказанных услуг, руб.

$В$ – выручка от реализации предоставленных услуг, руб.

$Чраб.$ – среднесписочная численность работающих за указанный период, чел.

Таким образом, диагностика эффективности функционирования бизнеса способствует принятию рациональных решений в разработке стратегий перспективного развития предприятия. Применяя систему диагностики для оценки эффективности деятельности предприятий, необходимо постоянно сравнивать положительные последствия применения этой системы и текущие расходы на поддержание ее функционирования. Совершенствование системы оценки эффективности деятельности организации является особенно актуальным с точки зрения определения перспектив деятельности каждого предприятия. Так как качественно проведенная оценка бизнеса создает необходимую аналитическую основу для формирования условий эффективной деятельности компаний и определения, рациональных мер по повышению прибыльности. С этой целью можно предложить также осуществлять оценку эффективности транспортных предприятий на основе применения ключевых показателей эффективности.

Таким образом, по итогам анализа, проведенного в п. 1.1 можно сделать следующие выводы:

- деятельность коммерческой транспортной компании подчиняется законодательству РФ;

- деятельность коммерческой транспортной компании имеет свои особенности, которые заключаются в обязательном наличии лицензии, страхования эксплуатируемой техники и перевозимых пассажиров;

- продукция коммерческой транспортной компании является трудо – и материалоёмкое (фондоёмким является железнодорожный транспорт);

- при оценке эффективности деятельности транспортной компании используются как универсальные обобщающие показатели: выручка от реализации, прибыль до вычета процентов и налогов, рентабельность услуг транспортных компаний, доля доходов от перевозок в общей сумме доходов транспортного предприятия, производительность труда и т.д., так и специфические: отношение порожнего пробега к нагруженному, доход на одну грузовую операцию, техническая скорость, доходы от экспортно-импортных операций, доля заказов постоянных клиентов; штрафы при перевозках и т.д.

1.2 Организация технического обслуживания и ремонта подвижного состава как фактор эффективной деятельности транспортной компании

Для успешного выполнения плана перевозок, удовлетворения потребностей населения в перевозках, соблюдения договорных обязательств, предприятие должно иметь в необходимом количестве технически исправные автобусы.

Эффективность использования автотранспортных средств зависит от совершенства организации транспортного процесса и свойств транспортных средств сохранять в определенных пределах значения параметров, характеризующих их способность выполнять требуемые функции. В процессе эксплуатации автобуса его функциональные свойства постепенно ухудшаются вследствие изнашивания, коррозии, повреждения деталей, усталости материала, из которого они изготовлены и др. В автомобиле появляются различные неисправности, которые снижают эффективность его использования. Для

предупреждения появления дефектов и своевременного их устранения автобусы подвергаются техническому обслуживанию и ремонту. [15]

Основное назначение технического обслуживания и ремонта транспортных средств состоит в снижении интенсивности износа узлов и деталей, предупреждение дефектов в работе узлов, агрегатов и двигателя, то есть в сохранении потребительских качеств и физических свойств транспортных средств, предусмотренных при их первоначальном изготовлении.

В основе организации технического обслуживания и ремонта подвижного состава лежит Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта. [6] Оно опирается на планово-предупредительную систему технического обслуживания и ремонта, которая представляет собой совокупность средств и исполнителей, необходимых для обеспечения исправного состояния автобусов в соответствии с нормативно-технической документацией. В основе планово-предупредительной системы технического обслуживания и ремонта автобусов заключен принцип обеспечения работы сопряженных деталей в пределах допусков, установленных конструкторской и нормативно-технической документацией. Система базируется на информации, получаемой при оценке надежности и технического состояния автобусов с использованием средств контроля и диагностирования. Системой технического обслуживания (ТО) и ремонта предусматриваются две составные части операций - контрольная и исполнительская. Планово-предупредительный характер системы ТО и ремонта определяется плановым и принудительным (через установленные пробеги или время работы автобусов) выполнением контрольной части операций, предусмотренных в Сложении, с последующим выполнением исполнительской части. Часть операций ТО и ремонта (например, смазочные и очистительные операции) могут выполняться в плановом порядке без предварительного контроля. Своевременное и качественное их выполнение в установленном объеме обеспечивает высокую техническую готовность автобусов и снижает потребность в ремонте.[15]

Техническое состояние автобусов и их составных частей без разборки

определяется с помощью контроля и диагностирования, которые являются технологическими элементами ТО и ремонта. Цель контроля и диагностирования при ТО заключается в определении действительной потребности в выполнении операций, предусмотренных нормативно-технической документацией, и прогнозировании момента возникновения неисправного состояния путем сопоставления фактических значений параметров с предельными, а также в оценке качества выполнения работ. Целью контроля и диагностирования при ремонте является выявление неисправного состояния, причин его возникновения и установление наиболее эффективного способа устранения (на месте, со снятием узла или агрегата с полной или частичной разборкой), наконец, заключительный контроль качества выполнения работ.

Техническое обслуживание предназначено для поддержания автобусов в работоспособном состоянии и в надлежащем внешнем виде, уменьшения интенсивности изнашивания деталей, предупреждение отказов и неисправностей, а также выявления их с целью своевременного устранения.

Техническое обслуживание является профилактическим мероприятием, проводимым принудительно в плановом порядке через определенные пробеги. Автобус с неисправными агрегатами, узлами, соединениями и деталями, влекущими за собой угрозу безопасности движения, не должны продолжать транспортную работу или быть выпущенными на линию. Другие неисправности, не влияющие на безопасность движения и не связанные с интенсивным износом или преждевременным разрушением деталей, могут быть устранены после завершения транспортной работы в пределах сменного или суточного задания.

Требования к техническому состоянию автобусов устанавливаются действующими Правилами технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта [12] и Правилами дорожного движения [7].

Техническое обслуживание включает контрольные (диагностические), крепежные, смазочные, заправочные, регулировочные, электротехнические и

другие работы, выполняемые, как правило, без разборки агрегатов и снятия с автобуса отдельных узлов.

Если при техническом обслуживании нельзя убедиться в полной исправности отдельных узлов, то их следует снимать с автобуса для контроля на специальных приборах и стендах.

По периодичности, перечню операций и трудоемкости выполняемых работ техническое обслуживание подразделяется на следующие виды:

- ежедневное техническое обслуживание;
- первое техническое обслуживание;
- второе техническое обслуживание;
- сезонное техническое обслуживание.

Ежедневное обслуживание (ЕО) включает контроль, направленный на обеспечение безопасности движения, а также работы по поддержанию надлежащего внешнего вида, заправку топливом, маслом и охлаждающей жидкостью. ЕО выполняется на автотранспортном предприятии после работы подвижного состава на линии.

Первое техническое обслуживание (ТО - 1) и второе техническое обслуживание (ТО - 2) включает контрольно-диагностические, крепежные, регулировочные, смазочные и другие работы, направленные на предупреждение и выявление неисправностей, снижения интенсивности изменения параметров технического состояния автобусов, экономию топлива и других эксплуатационных материалов, уменьшения отрицательного воздействия автобусов на окружающую среду.

Техническое обслуживание должно обеспечивать безотказную работу агрегатов, узлов и систем автобусов в пределах установленных периодичностей по воздействиям, включенным в обязательный перечень операций.

ТО - 1 и ТО - 2 выполняются через определенные пробеги, устанавливаемые в зависимости от условий эксплуатации автобусов. Периодичность технического обслуживания устанавливается для 1 категории

условий эксплуатации и должны быть не ниже значений, приведенных в Приложении о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава.

Сезонное техническое обслуживание (СО) проводится 2 раза в год и включает работы по подготовке автобусов к эксплуатации в холодное и теплое время года.

Под ремонтом понимается комплекс операций по восстановлению исправного или работоспособного состояния, ресурса и безотказности работы автобусов, их агрегатов, узлов и систем. Ремонт выполняется как по потребности, после выявления соответствующей неисправности, так и по плану, через определенный пробег или время работы автобусов, - планово-предупредительный. При этом первоочередному регламентированию подлежат работы по предупреждению неисправностей, влияющих на безопасность движения.

В соответствии с назначением, характером и объемом выполняемых работ ремонт подразделяется на капитальный (КР) и текущий (ТР).

Капитальный ремонт (КР) подвижного состава, агрегатов и узлов предназначен для восстановления их исправности и близкого к полному (не менее 80%) восстановлению ресурса. Техническое состояние подвижного состава, агрегатов или узлов, сдаваемых в КР, и, качество его выполнения должны соответствовать требованиям государственных стандартов и другой нормативно-технической документации на КР. Техническое состояние подвижного состава, агрегатов или узлов, сдаваемых в КР, и качество его выполнения должны соответствовать требованиям государственных стандартов и другой нормативно-технической документацией на капитальный ремонт.

Направление автобусов и агрегатов на капитальный ремонт производится на основании результатов анализа их технического состояния с применением средств контроля и диагностирования, с учетом пробега, выполненного до или после КР, суммарной стоимости израсходованных запчастей с начала эксплуатации и других затрат на ТР. Нормы пробега до КР автобусов и

основных агрегатов приведены в Приложении о техническом обслуживании подвижного состава. Агрегат направляется в КР, если:

- базовые и основные детали требуют ремонта с полной разборкой агрегата;

- работоспособность агрегата не может быть восстановлена или ее восстановление экономически нецелесообразно путем проведения гарантийного ремонта.

Автобусы направляются на капитальный ремонт при необходимости капитального ремонта кузова.

Текущий ремонт (ТР) предназначен для обеспечения исправного или работоспособного состояния автобусов с восстановлением или заменой отдельных агрегатов, узлов и деталей (кроме базовых), достигших предельно допустимого состояния. При ТР допускается одновременная замена (комплект) агрегатов, узлов и деталей, близких по ресурсу. ТР должен обеспечивать безотказную работу отремонтированных агрегатов, узлов и деталей на пробеге, не меньшем, чем до очередного ТО - 2. Для сокращения времени простоя автобусов и повышения качества ремонта ТР выполняется, как правило агрегатным методом, при котором производится замена неисправных или требующих КР агрегатов и узлов на исправные.

Общая продолжительность нахождения автобусов в ТО и ремонте не должна превышать нормативов, приведенных в Положении о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава. Автобусы, непригодные по своему техническому состоянию к дальнейшей эксплуатации, прошедшие установленный амортизационный срок или пробег, подлежат списанию. Списание подвижного состава, не прошедшего амортизационный срок, производится в соответствии с учетной политикой предприятия [5].

Различают следующие методы ремонта автобусов: обезличенный и необезличенный; агрегатный, поточный, метод ремонта специализированной организацией, метод ремонта предприятием изготовителем. Обезличенный - это

такой метод ремонта, при котором не сохраняется принадлежность восстановленных составных частей к определенному экземпляру изделия. Его преимущество - сокращение времени нахождения в ремонте за счет использования деталей и сборочных единиц оборотного фонда. Обезличенным методом производят капитальный ремонт автобусов. Необезличенный - это такой метод ремонта, при котором сохраняется принадлежность восстановленных составных частей к определенному экземпляру изделия. При этом методе автобус или агрегат находятся в ремонте все время, пока производится восстановление всех его составных частей. Агрегатный - это обезличенный метод ремонта, при котором неисправные агрегаты заменяются новыми или заранее отремонтированными. [15]

Нормативы трудоемкости технического обслуживания и ремонта установленные Положением о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава, рассчитаны на полное или частичное сочетание следующих условий: 1 категория условий эксплуатации; базовые модели автобусов; на автотранспортном предприятии выполняется техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, составляющие три технологически совместимые группы; пробег с начала эксплуатации составляет 60-75% от пробега до капитального ремонта; подвижной состав работает в умеренном климатическом районе; оснащение средствами механизации - согласно таблице технологического оборудования. Для условий, отличающихся от названных, нормативы трудоемкости корректируются в соответствии с Положением.

Нормативы корректируются для обеспечения высокой надежности работы, повышения производительности труда и снижения затрат на ТО и ремонт автобусов в конкретных условиях эксплуатации. Корректирование нормативов ТО и ремонта автобусов подразделяется на:

- ресурсное (на внутриотраслевом и хозяйственном уровнях) - для создания автотранспортным предприятиям сопоставимых условий работы;

- оперативное (на внутриотраслевом и хозяйственном уровнях) - для обеспечения эффективного использования в ТК трудовых и материальных ресурсов.

Страхование перевозок пассажиров и грузов также является фактором, влияющим на результативность работы транспортной компании. В настоящее время к страхованию перевозимых пассажиров относятся очень ответственно.

По итогам анализа главы 1 заключаем следующее:

- деятельность коммерческой транспортной компании подчиняется законодательству РФ;

- деятельность коммерческой транспортной компании имеет свои особенности, которые заключаются в обязательном наличии лицензии, страхования эксплуатируемой техники и перевозимых пассажиров;

- продукция коммерческой транспортной компании является трудо – и материалоёмкое (фондоёмким является железнодорожный транспорт);

- при оценке эффективности деятельности транспортной компании используются как универсальные обобщающие показатели: выручка от реализации, прибыль до вычета процентов и налогов, рентабельность услуг транспортных компаний, доля доходов от перевозок в общей сумме доходов транспортного предприятия, производительность труда и т.д., так и специфические: отношение порожнего пробега к нагруженному, доход на одну грузовую операцию, техническая скорость, доходы от экспортно-импортных операций, доля заказов постоянных клиентов; штрафы при перевозках и т.д.;

- определяющим фактором эффективной работы транспортной компании является рациональная организация процессов технического обслуживания и ремонта подвижного состава;

- одним из направлений такой рациональной организации процессов технического обслуживания и ремонта подвижного состава является улучшение оперативно-производственного планирования проводимых работ и внедрение средств автоматизации и механизации с целью сокращения простоев транспортных средств по техническим причинам.

2 Анализ показателей деятельности транспортной компании ООО «Транс-плюс»

2.1 Организационно-экономическая характеристика исследуемого предприятия

Исследуемое транспортное предприятие ООО «Транс-плюс» было организовано в городе Тольятти в 2003 году. Предприятие осуществляет внутригородские и пригородные пассажирские перевозки. А также еще некоторые виды производства и торговли, разрешенные законодательством: техническое обслуживание и ремонт автотранспорта, торговлю автомобильными деталями и запасными частями.

Предприятие является юридическим лицом, имеет имущество, самостоятельный баланс, расчетный и другие счета в кредитных учреждениях, в том числе в иностранной валюте, бланки и печать с фирменным наименованием и стилем, другие необходимые реквизиты. Предприятие вправе от своего имени заключать договора, а также совершать иные сделки в соответствии с Уставом, приобретать и осуществлять имущественные и личные неимущественные права и нести обязанности, выступать истцом и ответчиком в судах. Предприятие находится в городе Тольятти.

В настоящее время ООО «Транс-плюс» является достаточно крупным предприятием города среди коммерческих перевозчиков. Удельный вес пассажирооборота предприятия в общем коммерческом пассажирообороте по городу достаточно высокий (3,4%) (табл. 2.1 и рис. 2.1).

В целом по городу акционерные предприятия и частные перевозчики формируют 22 коммерческих пассажирских предприятия. Эти перевозчики эксплуатируют преимущественно автобусы малой вместимости.

Перевозки на коммерческой основе осуществляются подвижным составом малой и средней вместимости. В последнее время наблюдается тенденция замены транспортных средств малой вместимости марки «Газель» на

транспортные средства средней вместимости марки Hyundai, Ford, Fiat, Peugeot, Богдан.

Таблица 2.1 – Доля ООО «Транс-плюс» в объеме коммерческих перевозок

№	Наименование предприятия	Количество маршрутов (городских/пригородных)	Доля маршрутной сети, %
1	ООО «Транс-плюс»	5/2	3,4
2	Прочие перевозчики	46/3	96,6
	Итого	51/5	100

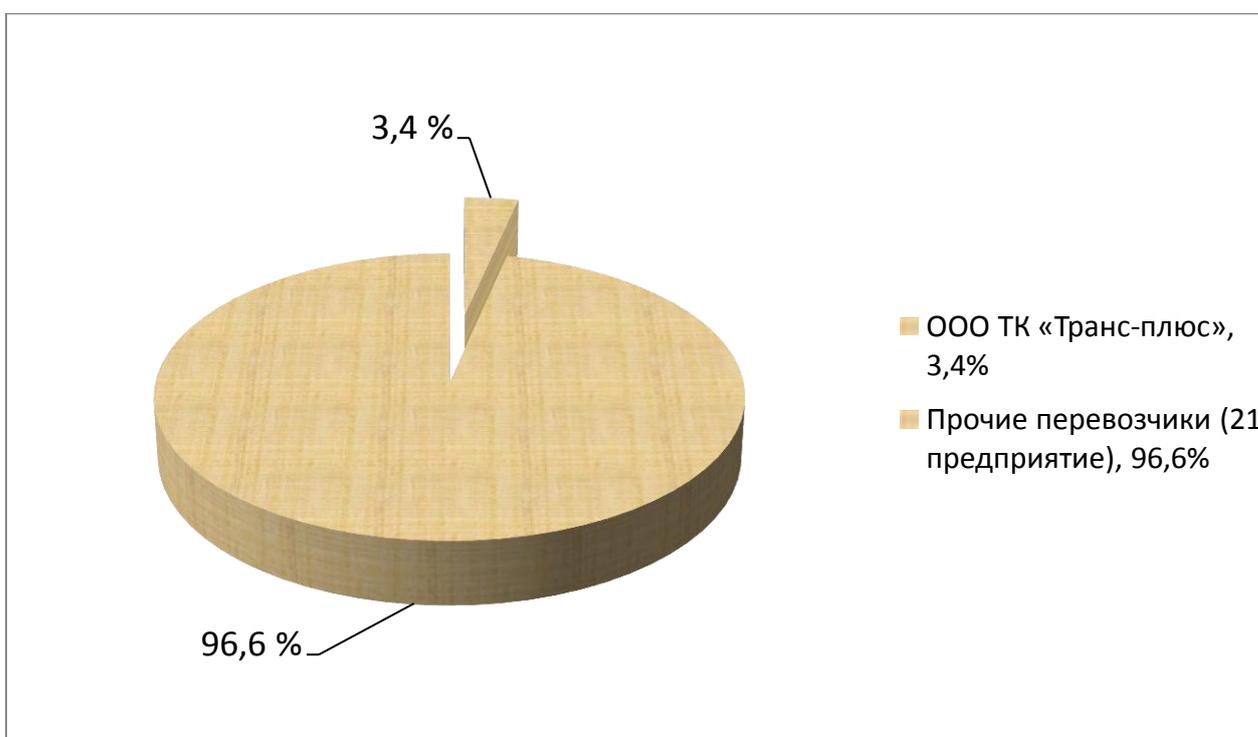


Рисунок 2.1 - Доля ООО «Транс-плюс» в объеме коммерческих перевозок

Данное предприятие кроме пассажирских перевозок осуществляет свою деятельность по следующим основным направлениям:

- техническое обслуживание и ремонт автотранспорта;
- торговля автомобильными деталями и запасными частями;
- переоборудование, продажа микроавтобусов и автобусов и др.

Структура перевозок ООО «Транс-плюс» представлена в таблице 2.2 и на рисунке 2.2.

Таблица 2.2 - Структура перевозок ООО «Транс-плюс»

№	Наименование маршрута	Кол-во маршрутов, шт.	Структура перевозок, %
1	Городские	5	71
2	Пригородные	2	29
3	Итого	7	100

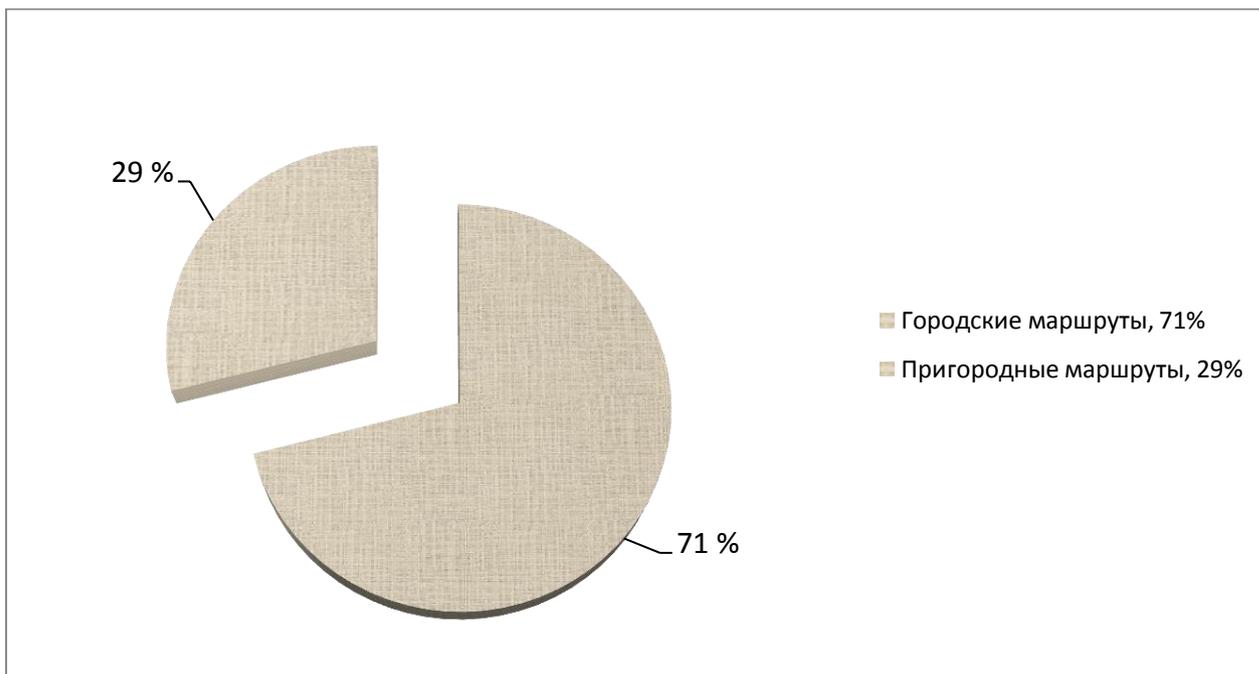


Рисунок 2.2 - Структура перевозок ООО «Транс-плюс»

Целью ООО «Транс-плюс» является наиболее полное удовлетворение заказчиков в оказании пассажирских перевозок при максимальной прибыли и минимальных издержках для предприятия.

Предприятие для осуществления своей деятельности имеет на балансе на 01.01.2017 года 50 ед. подвижного состава в том числе: 43 единицы автобусов, 2 легковых автомобиля, 3 единицы грузовых автомобилей, 2 единицы прочих (прицеп и п/прицеп). Автобусы делятся на следующие группы: М – малый класс, номинальная вместимость от 13 до 15 чел.; С – средний класс, номинальная вместимость от 18 до 33 чел.; Б – большой класс, номинальная

вместимость 100 чел.; ОБ – особо большой класс, номинальная вместимость 160 чел.

Управление предприятием осуществляется в соответствии с законодательством РФ и уставом предприятия. Предприятие самостоятельно определяет структуру органов управления и затраты на их содержание. Организационная структура аппарата управления ООО «Транс-плюс» является линейно-функциональной структурой управления (рис. 2.3).

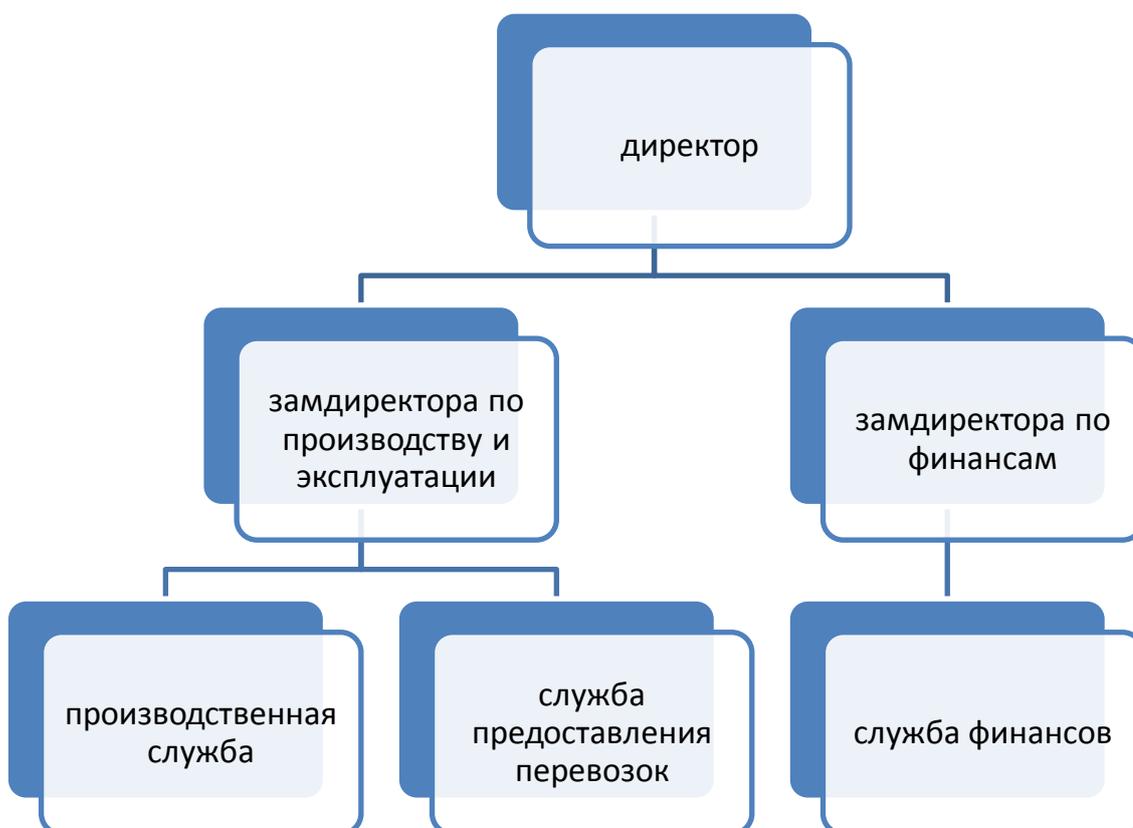


Рисунок 2.3 - Организационная структура ООО «Транс-плюс»

ООО «Транс-плюс» представляет собой единый производственно-хозяйственный комплекс взаимосвязанных производственных подразделений, выполняющих определенные задачи и составляющих в совокупности производственную структуру предприятия (рис. 2.4).



Рисунок 2.4 - Производственная структура ООО «Транс-плюс»

Структуру предприятия составляют две основные службы - эксплуатационная и техническая.

Главной задачей эксплуатационной службы является планирование перевозок пассажиров, организация и управление движением автобусов, качество обслуживания пассажиров, эффективное использование подвижного состава.

Главной задачей технической службы является поддержание подвижного состава в работоспособном состоянии, уменьшение интенсивности изнашивания деталей, узлов и агрегатов автобусов, выявление и устранение возникших поломок и т.д.

Главные задачи, которые решаются при управлении автотранспортным предприятием, заключаются в том, чтобы оказываемые транспортные услуги обеспечивали полное и своевременное удовлетворение потребностей предприятий, организаций и населения в пассажирских перевозках при

минимальных затратах, эффективном использовании подвижного состава и экономически выгодных условий для предприятия.

Основные экономические показатели работы нашего предприятия представлены в таблице 2.3 и на рисунках 2.4, 2.5 и 2.6. Анализируя экономическую деятельность предприятия за 2013-2016 года можно отметить, что она стала менее эффективной. Мы видим, что при росте объема перевозок в 2016 году по сравнению с 2013 годом на 27,81%, снижаются такие показатели как рентабельность и растут затраты на рубль услуг.

Повышение себестоимости перевозок почти на 40% вызвано заменой подвижного состава новыми дорогостоящими марками, ростом заработной платы, повышением цен на эксплуатационные материалы и топливо. Поэтому и отмечается снижение прибыли на 85% и рентабельности услуг на 90%.

Численность работающих то немного растет в 2014 го на 4 человека, то снижается к 2016 году до 207 человек, то есть почти на 15%.

Если проследить динамику показателей фондоотдачи и фондовооруженности труда, то можно отметить следующее: оба показателя медленно, но растут. Причинами таких изменений для показателей фондоотдачи является опережающий рост доходов от перевозок по сравнению с ростом стоимости основных производственных фондов. Как мы видим из таблицы 2.3, стоимость основных производственных фондов увеличилась почти на 3%.

А что касается показателей фондовооруженности труда, то тут улучшение показателя связано с уменьшением численности работающих. Сокращение численности обусловлено переводом некоторых водителей с двухсменного графика работы на полуторный. За счет этого сокращения численности и роста доходов от перевозок существенно возросла производительность труда – на 38,5%.

Таблица 2.3 - Основные экономические показатели работы транспортной компании ООО «Транс-плюс»

№ п/п	Наименование показателей	Ед. изм.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Отклонения	
							2016/2013, +/-	2016/2013, %
1.	Объем реализации: доходы от перевозок	тыс. руб.	38382,40	50160,78	55300,98	53169,27	14786,87	27,81
2.	Полная себестоимость услуг	тыс. руб.	31327,81	47022,20	53920,40	52135,00	20807,19	39,91
3.	Прибыль от реализации	тыс. руб.	7054,59	3138,58	1380,58	1034,27	-6020,32	-85,33
4.	Стоимость основных производственных фондов	тыс. руб.	28842,06	30927,29	31959,00	29514,20	672,14	2,28
5.	Численность работающих, всего	чел.	243	247	237	207	-36	-14,81
6.	Фонд оплаты труда всего персонала	тыс. руб.	26455,52	26891,91	29291,81	28505,2	-786,61	-2,7
7.	Выработка на одного работающего	тыс. руб.	157,95	202,96	233,34	256,85	98,9	38,5
8.	Рентабельность услуг	%	22,5	6,7	2,5	2,0	-20,5	-91,11
9.	Затраты на 1 руб. продукции (услуг)	руб.	0,82	0,94	0,98	0,99	0,17	20,7
10.	Фондоотдача	руб./руб.	1,33	1,62	1,73	1,80	0,47	26,11
11.	Фондовооруженность труда	тыс.руб./чел.	118,69	125,21	134,84	142,58	23,89	16,76

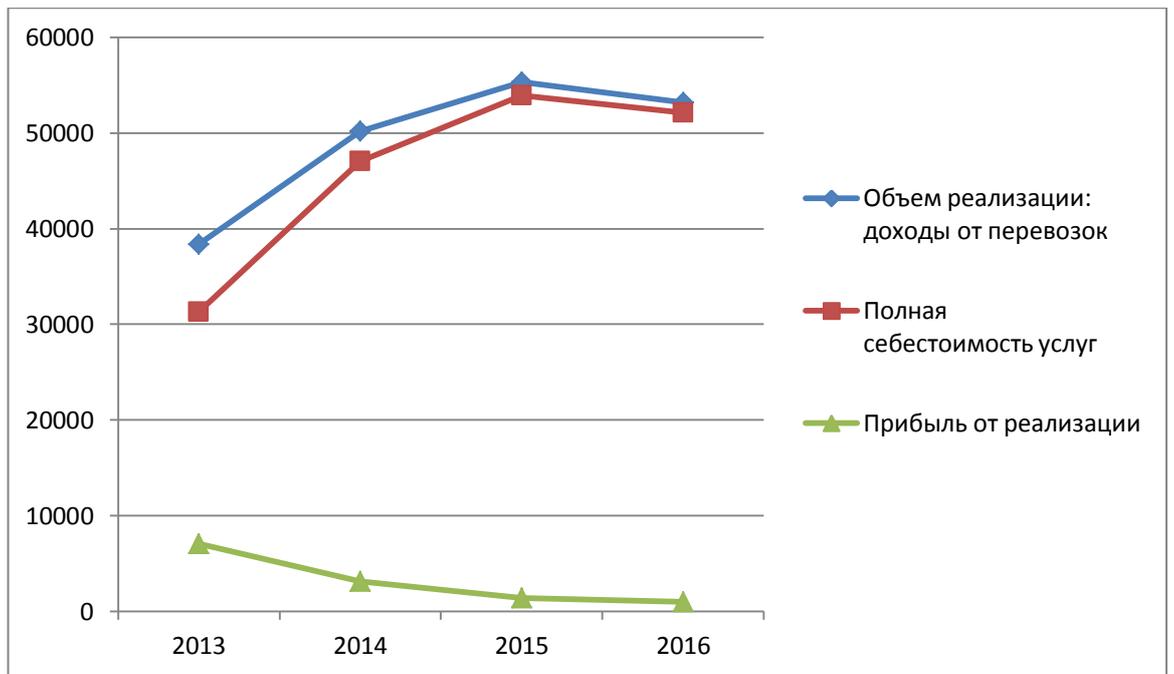


Рисунок 2.4 – Динамика выручки, себестоимости и прибыли за исследуемый период, тыс. руб.

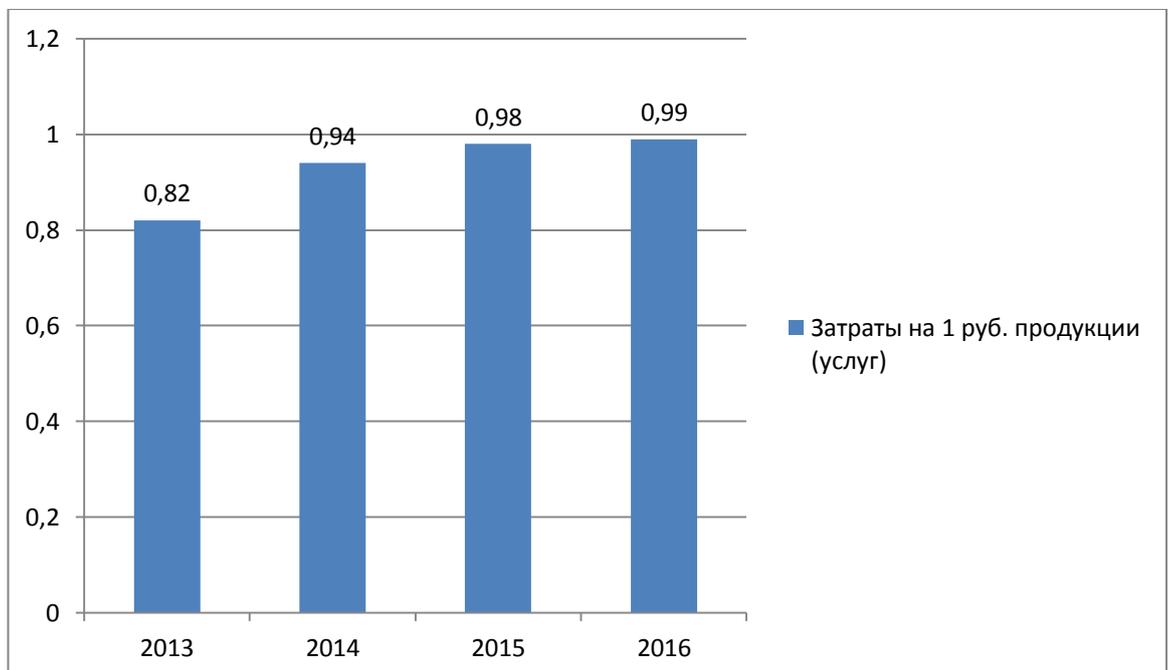


Рисунок 2.5 – Динамика затрат на 1 руб. продукции (услуг) за исследуемый период, руб.

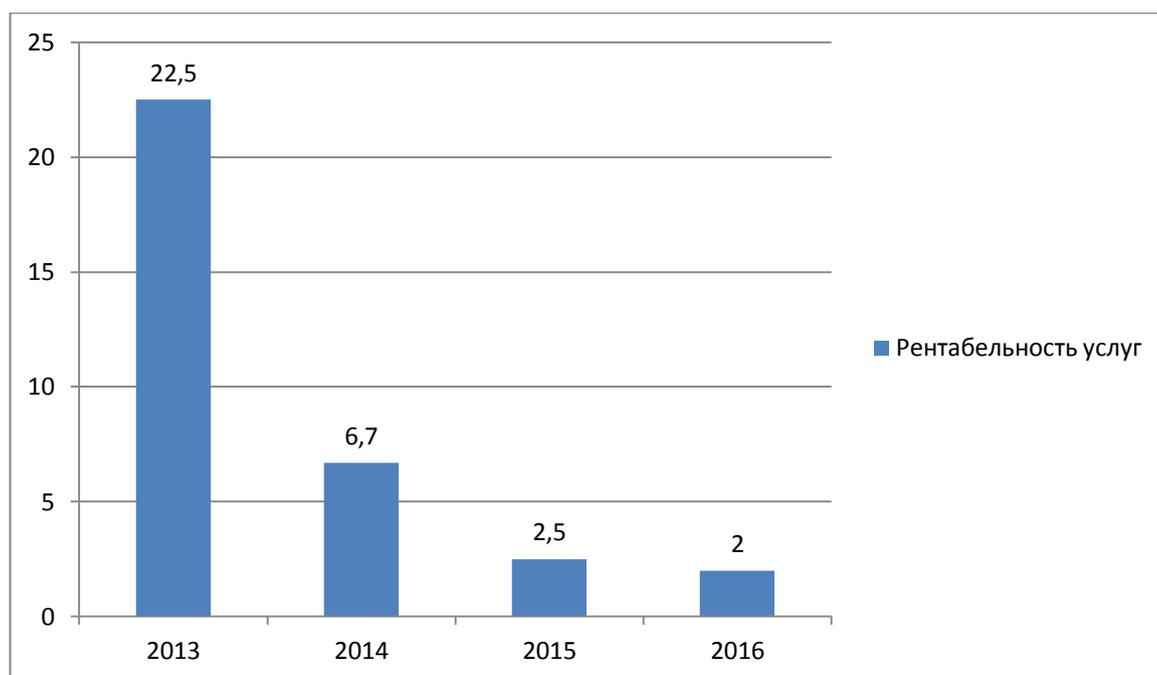


Рисунок 2.6 – Динамика рентабельности услуг за исследуемый период, %

На основании данных проанализируем такие основные показатели работы предприятия как - объем перевозок и пассажирооборот, для этого изучим их динамику по годам (табл. 2.4 и рис. 2.7).

Таблица 2.4 - Динамика изменения объема перевозок и пассажирооборота

Год	Объем перевозок, тыс. пас.	Темпы роста, %		Пассажирооборот, тыс. пас. км	Темпы роста, %	
		базисные	цепные		базисные	цепные
2013	10264,66	103,4	103,4	126174,05	103,8	103,8
2014	10204,32	102,7	99,4	125526,68	102,9	99,5
2015	8695,14	87,6	85,2	107009,19	87,8	85,2
2016	5284,45	53,2	60,8	65485,03	53,7	61,9

Проанализировав динамику натуральных показателей объема перевозок и пассажирооборота за исследуемый период, можно заключить, что объем перевозок уменьшился на 46,8 % , а пассажирооборот на 46,3%.

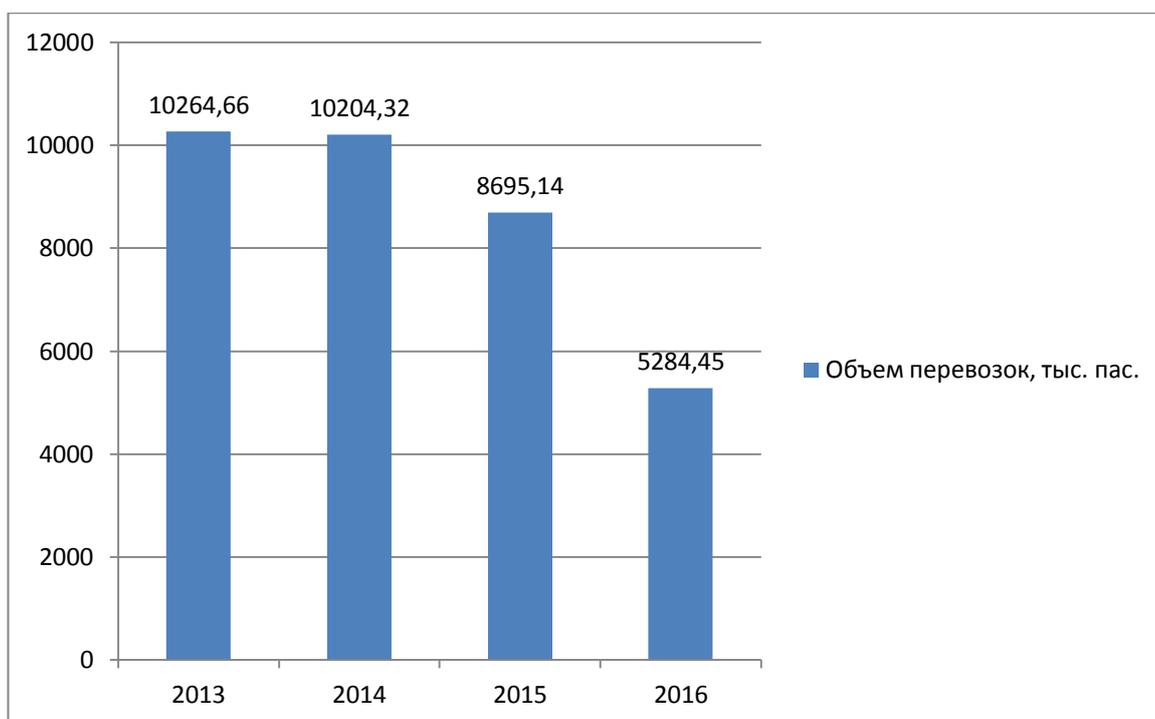


Рисунок 2.7 - Динамика изменения объема перевозок и пассажирооборота, тыс. пасс.

Как видим из данных таблицы 2.4 динамики объема перевозок и пассажирооборота темп роста объема перевозок снизился на 0,7%, что повлияло на изменение пассажирооборота, который уменьшился на 0,9%.

На сокращение объема перевозок и пассажирооборота влияет:

- увеличение рыночной доли альтернативного вида транспорта;
- рост числа автомобилей в личном пользовании (особенно в летнее время);
- износ подвижного состава и другие причины.

В целом анализ показывает, что предприятие испытывает трудности вызванные колебаниями спроса на данные виды услуг, снижением темпов пополнения и обновления парка, невысокими доходами из-за низких тарифов на перевозки, устанавливаемых местными администрациями. Хотя по сравнению с началом исследуемого периода стоимость поездки в автобусе выросла в 2 раза.

В связи с тем, что по данным таблицы 2.3 мы отмечаем существенный рост (почти на 40%) затрат по данному предприятию, нам необходимо более тщательно провести анализ себестоимости перевозок.

С этой целью мы проанализируем структуру затрат и выделим наиболее весомые статьи, с тем, чтобы в дальнейшем предложить по ним мероприятия. В таблице 2.5 и на рисунках 2.8 и 2.9 приведены данные по структуре затрат на перевозки.

Таблица 2.5 – Структура затрат на перевозки

№ п/п	Наименование затрат (экономических элементов)	Сумма, тыс. руб.				Структура затрат, %	
		план	факт	обс., +/-	отн., %	план	факт
1	Материалы, всего	14831,8	15386,9	555,1	3,6	30,8	29,5
2	в т.ч. топливо автомобильное	11158,0	11299,8	141,8	1,3		
3	смазочные материалы	623,7	549,1	-74,6	-12,0		
4	износ и ремонт шин	594,4	552,9	-41,5	-7,0		
5	Затраты на ТО, тек. и кап. ремонт	2455,7	2985,1	529,4	21,6		
6	Затраты на оплату труда, всего	26522,6	28505,2	1982,6	7,00	55,0	54,7.
7	в т.ч. оплата труда	20402,0	21927,08				
8	страховые отчисления (30%)	6120,6	6578,12				
9	Амортизация	1437,9	1387,4	-50,5	-3,5	3,0	2,6
10	Прочие затраты	5400,1	6855,5	1455,4	27,0	11,2	13,2
11	Полная себестоимость услуг (строка 1+6+9+10)	48192,4	52135,00	3942,6	7,56	100	100
12	Постоянные расходы (строка 6+9)	27960,5	29892,6			58,02	57,34
13	Переменные расходы (строка)	20231,9	22242,4			41,98	42,66

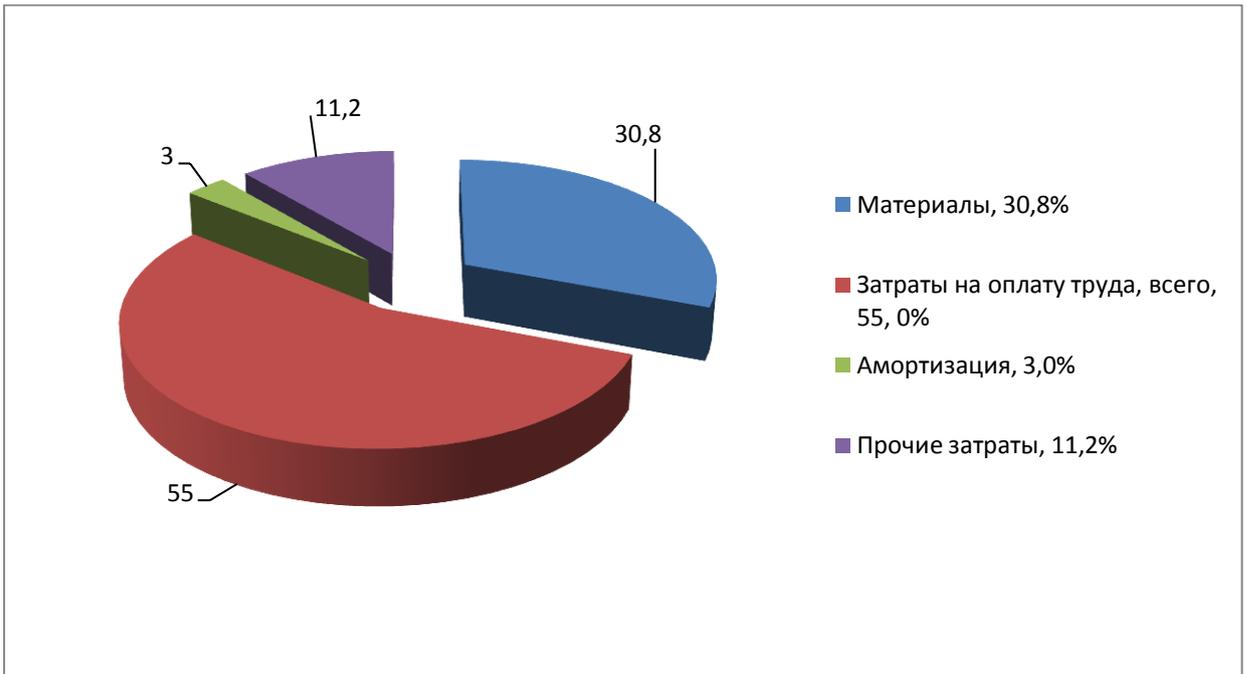


Рисунок 2.8 – Структура затрат на перевозки по экономическим элементам по плану

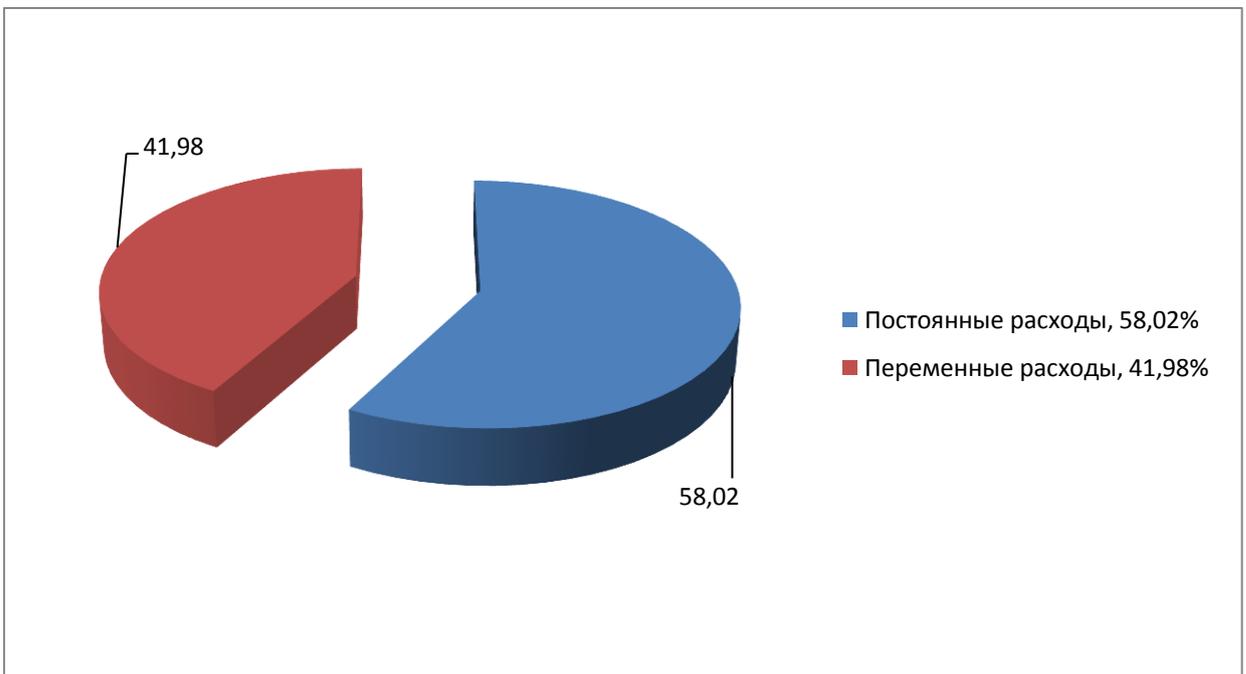


Рисунок 2.9 – Структура затрат на перевозки по плану: постоянные и переменные

С точки зрения управления затратами в любом предприятии необходимо проводить структурный анализ для выявления тех затрат, на которые необходимо повлиять, то есть их снизить. На нашем предприятии в соответствии с действующим законодательством ведет учет затрат на перевозки, которые делятся на экономические элементы и на постоянные и переменные соответственно. Положение дел по затратам представлено по показателям план и факт за последний исследуемый год.

Как видно из таблицы 2.5 фактическая себестоимость услуг превышает плановый показатель на 3942,6 тыс. руб. При этом отмечается, что само структурное соотношение практически не меняется при сравнении плана и факта (рис. 2.8, 2.9). Что касается соотношения экономических элементов, то мы видим, что существенную долю в расходах транспортной компании занимают расходы на оплату труда (рис. 2.8). Но так как мы считаем, что это социально - значимый показатель, то заниматься снижением этих затрат мы не планируем. Обратимся к другим видам затрат. Для этого мы проанализируем отдельно материальные затраты (табл. 2.6, рис. 2.10).

Таблица 2.6 – Структура материальных затрат на перевозки

№ п/п	Наименование затрат (экономических элементов)	Сумма, тыс. руб.				Структура затрат, %	
		план	факт	обс., +/-	отн., %	план	факт
1	Материалы, всего	14831,8	15386,9	555,1	3,6	100	100
2	в т.ч. топливо автомобильное	11158,0	11299,8	141,8	1,3	75,2	73,4
3	смазочные материалы	623,7	549,1	-74,6	-12,0	4,2	3,6
4	износ и ремонт шин	594,4	552,9	-41,5	-7,0	4,0	3,6
5	Затраты на ТО, тек. и кап. ремонт	2455,7	2985,1	529,4	21,6	16,6	19,4

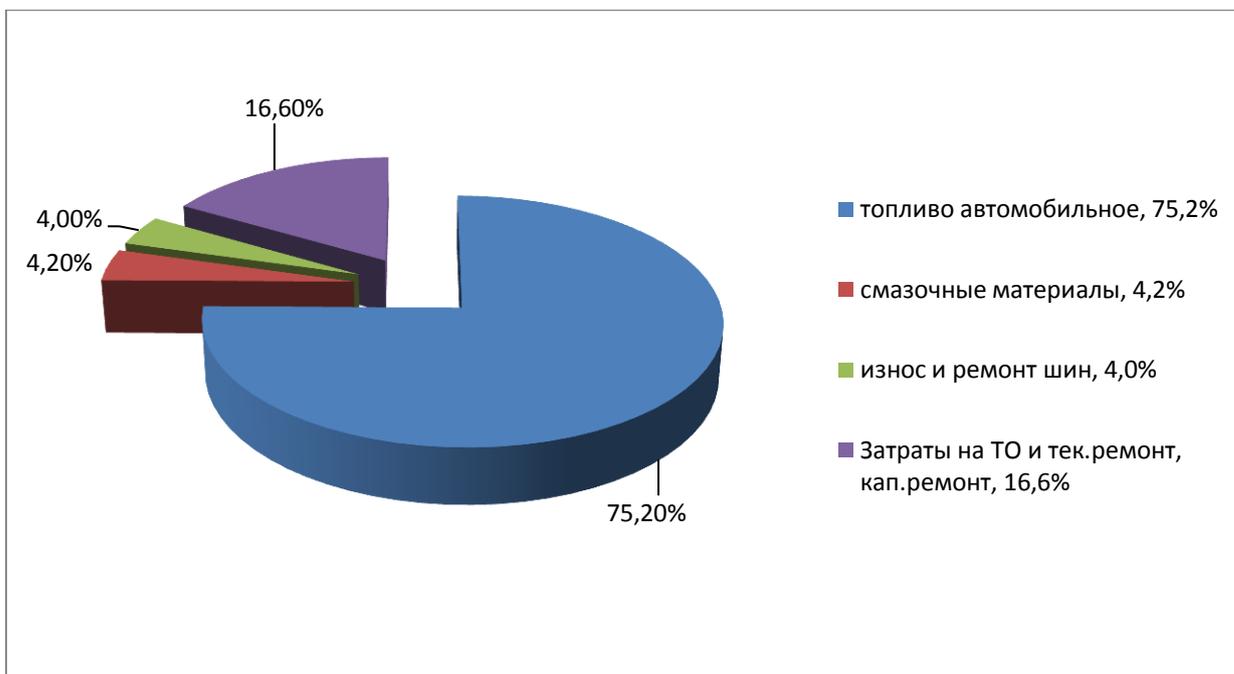


Рисунок 2.10 - Структура материальных затрат на перевозки по плану

Как мы видим из представленных выше данных в структуре материальных затрат основную долю занимают затраты на топливо – свыше 75%. Но эту статью трудно снижать, так как сам расход регламентирован и не снижается, а цены на топливо только растут. Можно конечно предложить, например, заменить поставщика или на оптовые партии просить скидку. Но как мы понимаем, это внешние факторы и мы слабо можем на них влиять. Тем не менее мы обратимся к этой статье затрат.

Далее смотрим другие статьи затрат – это следующий по величине показатель - затраты на техническое обслуживание (ТО), текущий ремонт, капитальный ремонт. Эти расходы примерно 16-19%. Так как на эти расходы мы можем влиять, то есть они являются нашим внутренним резервом, то и предложения наши будут в этом направлении. Для этого проведем организации технического обслуживания и ремонта подвижного состава ООО «Транс-плюс». Также наши предложения будут касаться улучшения ситуации по статье - износ и ремонт шин.

2.2 Анализ организации технического обслуживания и ремонта подвижного состава ООО «Транс-плюс»

Для выполнения технического обслуживания и ремонта автотранспорта предприятие располагает производственным корпусом площадью $S= 3142 \text{ м}^2$. Общее количество постов обслуживания и ремонта - 7. Производственная структура авторемонтного производства представлена на рис. 2.3. Весь производственный корпус поделен на следующие зоны:

1. Зона уборочно-моечных работ (УМР): производственная площадь $S= 140\text{м}^2$, оборудована автоматической линией мойки автотранспорта и полуавтоматической линией мойки снизу, цехом сушки и очистными сооружениями с использованием оборотных вод.

2. Зона первого технического обслуживания (ТО-1): осуществляется на трех линиях, общей площадью $S=270^2$, одна линия оборудована механизированным подвижным конвейером, специальным оборудованием, полуавтоматической системой смазки.

3. Зона второго технического обслуживания (ТО-2): осуществляется на трех линиях, общей площадью $S=270 \text{ м}^2$, одна линия оборудована механизированным подвижным конвейером, специальным оборудованием, полуавтоматической системой смазки.

4. Зона второго технического обслуживания (ТО-2): осуществляется на 2 постах, общей площадью $S=380 \text{ м}^2$, в том числе специальных постов для обслуживания автобусов типа Богдан, все посты оснащены необходимым оборудованием и специальной оснасткой.

5. Зона текущего ремонта (ТР): общей площадью $S=600\text{м}^2$, оборудована специальными постами, необходимым технологическим оборудованием и специальной оснасткой, подъемниками, кран-балками и другими передвижными, транспортными и подъемными механизмами.

6. Специализированные посты технического обслуживания и ремонта автотранспорта: производственная база оборудована 7

специализированными постами, технологическим оборудованием и специальной оснасткой.

7. Цех по ремонту автомобилей, прицепного состава: производственная база имеет цех и 2 специальных участка общей площадью $S=860 \text{ м}^2$ включает участок по ремонту узлов и агрегатов.

Организация технического обслуживания и ремонта на ООО «Транс-плюс» представляет собой комплекс мероприятий, направленных на обеспечение их высокой надежности при рациональном использовании материальных и трудовых ресурсов, технологического оборудования, производственных площадей, инструмента, оснастки. Она включает производство ежедневного (ЕО), первого (ТО-1), второго (ТО-2) и сезонного (СО) обслуживания автобусов, их диагностирование, текущий (ТР) и капитальный (КР) ремонт, ремонт агрегатов и узлов, обеспечение рабочих мест необходимыми запасными частями, материалами, инструментом и приспособлениями; поддержание необходимого оборотного фонда агрегатов и узлов и контроль за движением и состоянием этого фонда.

Под производственной программой транспортного предприятия понимается количество обслуживания, планируемых на определенный промежуток времени - смену, сутки, год. Для расчета годовой производственной программы применяются различные методики. В ООО «Транс-плюс» производственная программа рассчитывается на календарный год с целью определения годовой трудоемкости каждого обслуживания и необходимого штата ремонтных рабочих, используя цикловой метод расчета. Исходными данными для составления плана технического обслуживания и ремонта подвижного состава являются:

- производственная программа по эксплуатации автомобильного парка;
- принятые системы и методы технического обслуживания и ремонта подвижного состава;
- установленные нормы пробега подвижного состава до

проведения обслуживаний и ремонтов отдельных видов и нормативы трудоемкости работ применительно к условиям эксплуатации автобусов и оснащенности предприятия.

На основании производственной программы разрабатывается наряд-задание постановки подвижного состава на посты ТО-1 и ТО-2. Второе техническое обслуживание планируется на месяц, ТО-1 планируется ежедневно. Разработкой наряд-задания занимается техник, основная задача которого обеспечить равномерную и плановую подачу автобусов на линии ТО-1 и ТО-2. На основании лицевой карточки по каждой марке автобуса разрабатывается график прохождения ТО-1 и ТО-2 на конкретную дату времени. Следующим этапом является распределение работ по зонам и бригадам.

На выбор метода организации технического обслуживания и ремонта подвижного состава влияют различные факторы, в том числе: программа по ТО конкретного вида на сутки; число и тип подвижного состава; характер работ и их объем по ТО конкретного вида; отрезок времени, который отводится на проведение данного обслуживания; трудоемкость работ по обслуживанию подвижного состава; режим работы автобусов на маршрутах и т.д.

На основании вышеприведенных факторов организация технического обслуживания и ремонта на предприятии осуществляется следующими методами:

- работы в зоне ежедневного обслуживания (ЕО) организованы на двух постах: пост 1 - механизированная мойка автобусов, пост 2 - сушка автобусов;

- работы в зоне первого технического обслуживания организованы на трех постах. ТО - 1 проводится на поточной линии и рабочих местах, которые предусмотрены для проведения процесса технического обслуживания (табл. 2.7).

Таблица 2.7 - Перечень работ выполняемых постами ТО-1

№ п/п	Номер поста	Выполняемые работы
1	Пост 1	Проверка состояния шин и давления воздуха в них, проверка креплений заднего моста, рулевого управления и передней оси, тормозной системы, рамы, подвески колес
2	Пост 2	Общий осмотр автобуса, проверка: двигателя, системы охлаждения, смазки, сцепления, КПП. рамы, подвески колес, кабины, кузова, системы питания, электрооборудования
3	Пост 3	Смазочные и очистительные работы, проверка автобуса после обслуживания

Условием для проектирования технического обслуживания на потоке для ТО - 1 является суточная программа обслуживаний. ТО - 1 выполняется в межсменное время, то есть в течение промежутка времени между рабочими сменами и характеризуется строго регламентированным объемом выполняемых работ, и четким выполнением суточной программы с соблюдением графика обслуживания. В соответствии с Положением о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта, техническое обслуживание 1 (ТО - 1) выполняется через определенные пробеги, установленные в зависимости от условий эксплуатации. Продолжительность нахождения автобуса на ТО планируется в днях на 1000 км пробега в зависимости от типа подвижного состава. Зона работает по 5 - дневной рабочей недели в две смены продолжительностью 8 часов. Для проведения ТО - 2 подвижной состав снимается с эксплуатации. Линия ТО - 2 располагается параллельно с линией ТО - 1. Посты ТО - 2 оборудованы осмотровыми канавами и подъемниками. Около тупиковых постов размещается центральный склад и производственные участки, которые обеспечивают необходимыми деталями и механизмами, необходимыми для выполнения работ текущего ремонта.

Текущий ремонт выполняется на предприятии агрегатным методом, который предусматривает замену на автобусах неисправных агрегатов и узлов исправными с последующим ремонтом снятых агрегатов в цехах предприятия. Применение агрегатного метода позволяет значительно

уменьшить простои автобусов в ремонте и повысить коэффициент технической готовности (КТГ). Применение агрегатного метода позволяет совмещать выполнение ТО - 2 с текущими ремонтами. Специализация зон ТО - 2 и ТР по агрегатам и узлам делает их приемлемыми для парков с самым различным количеством и типажом подвижного состава. Для того чтобы сократить переходы рабочих и перенос ремонтируемых объектов между автобусами и цехами такие цехи как моторный, агрегатный, механический, аккумуляторный, кузовной, кузнечный, обойный расположены ближе к автомобилю-местам ремонта.

Для повышения КТГ большая часть ТР выполняется в межсменное время.

Зона текущего ремонта состоит из пяти каналов обслуживания:

1. ремонт электрооборудования;
2. ремонт тормозной системы;
3. ремонт рулевого управления и ходовой части;
4. ремонт трансмиссии;
5. ремонт двигателя.

На основании выявленной неисправности составляется оперативно - производственный план текущего ремонта. Задача его заключается в составлении графика постановки автомобилей на специализированные посты каналов обслуживания из общей очереди. Таким образом, необходимо выполнить максимальное количество заявок при имеющихся материальных и трудовых ресурсах. Для решения задачи оперативно-производственного планирования принимается дисциплина обслуживания заявок, которая формирует график очередности их выполнения: - заявки с меньшим общим временем обслуживания - вперед; - заявки с меньшим временем обслуживания на отдельном канале - вперед; - заявки по автобусу, необходимому службе эксплуатации - вперед.

Схема организации технологического процесса ТО и ТР на ООО «Транс-плюс» представлена на рисунке 2.11.



Рисунок 2.11 - Схема организации технологического процесса ТО и ТР на ООО «Транс-плюс»

Проанализировав систему управления техническим обслуживанием и ремонтом на предприятии было выявлено ряд недостатков, к которым можно отнести:

- отсутствие четкого разделения функций управления ТО и ремонтом в подразделениях предприятия, что влечет за собой несогласованность и параллелизм в работе и приводит к загрузке сотрудников не свойственными их профилю работами;
- применение неэффективных систем сбора, обработки и передачи информации, необходимой для выработки решений;
- отсутствие современных технических средств, обеспечивающих быстрый и своевременный доступ к необходимой информации;
- недостоверность и запаздывание информации о неисправностях автобусов;
- отсутствие анализа работы технической службы, недостаточная координация работы ремонтных участков, зон технического обслуживания и ремонта, службы материально-технического снабжения.

Все эти недостатки в системе управления ремонтным производством приводят к внутрипроизводственным потерям рабочего времени, несвоевременному выпуску подвижного состава на линию, увеличению времени нахождения подвижного состава в ремонте.

Также одной из основных задач технической службы является сокращение всех материальных затрат на весь комплекс технических воздействий, так как они имеют существенное экономическое значение, их общая величина в общей себестоимости составляет 20%.

Затраты очень важны при оценке уровня организации технического обслуживания и ремонта подвижного состава на предприятии так как оказывает значительное влияние на большинство составляющих себестоимости перевозок. От организации ТО и ремонта подвижного состава зависят затраты на их выполнение, расходы на автомобильное топливо и смазочные материалы, автомобильные шины

На основании выявленных факторов, влияющих на эффективность работы исследуемого предприятия, мы можем сформировать укрупненную модель повышения эффективности работы ООО «Транс-плюс» (рис. 2.12).



Рисунок 2.12 - Модель повышения эффективности работы ООО «Транс-плюс»

Таким образом, проанализировав работу ООО «Транс-плюс» и показатели деятельности, а также затраты и организацию технического обслуживания, можно подвести итоги о проблемах и направлениях улучшения деятельности. Это в первую очередь сокращение материальных затрат и совершенствование организации технического обслуживания и ремонта подвижного состава и сокращение затрат на них.

Проанализировав систему управления техническим обслуживанием и ремонтом на предприятии было выявлено ряд недостатков, к которым можно отнести: отсутствие четкого разделения функций управления ТО и ремонтом в подразделениях предприятия, что влечет за собой несогласованность и параллелизм в работе и приводит к загрузке сотрудников не свойственными им профилю работами; применение неэффективных систем сбора, обработки и передачи информации, необходимой для выработки решений; отсутствие современных технических средств, обеспечивающих быстрый и своевременный доступ к необходимой информации; недостоверность и запаздывание информации о неисправностях автобусов; отсутствие анализа работы технической службы, недостаточная координация работы ремонтных участков, зон технического обслуживания и ремонта, службы материально-технического снабжения.

3. Мероприятия по повышению эффективности работы транспортной компании ООО «Транс-плюс»

3.1 Мероприятие по снижению материальных затрат

Опираясь на выводы, сделанные в главе 2 по итогам анализа, мы сформулировали предложения по улучшению работы ООО «Транс-плюс» (рис. 2.12):

- снижение материальных затрат будет заключаться в сокращении затрат на топливо и затрат на восстановление и износ шин. Снижение затрат на автомобильное топливо можно добиться за счет улучшения технического состояния подвижного состава, путем правильной регулировки агрегатов и приборов.

С этой целью предлагается мероприятие 1 по внедрению стенда для проверки и регулировки углов установки управляемых колес. Предлагается внедрить вместо барабанных и площадочных стендов, используемых на предприятии быстродействующий стенд для проверки и регулировки углов установки управляемых колес грузовых автомобилей и автобусов, чувствительность которого в 8-10 раз выше, чем у используемых. Для использования стенда на контрольно-техническом пункте не требуются операторы, так как проверку и регулировку углов установки колес осуществляет водитель.

Внедрение такого стенда, по данным испытания, снижает затраты на топливо при эксплуатации автомобилей на 1%, так как уменьшается потребное тяговое усилие, и затраты на восстановление износа и ремонт шин на 2% в результате повышения их технического ресурса.

Исходные данные для расчета экономической эффективности от внедрения мероприятия представлены в таблице 3.1. Расчет экономической эффективности представлен в таблице 3.2.

Таблица 3.1 – Исходные данные для расчета эффективности от внедрения мероприятия

№ п/п	Показатель	До внедрения	После внедрения
1	Капитальные вложения на внедрение станда, тыс.руб.	-	173,00
2	Норма амортизации	-	12,5%
3	Годовой пробег, км	1076190	1076190
4	Текущие затраты на топливо на 1 км пробега, руб./км	10,50	$10,50 \times 0,99 = 10,40$
5	Текущие затраты на восстановление износа и ремонт шин, руб./км	0,55	$0,55 \times 0,98 = 0,54$

Для расчета экономической эффективности рассчитаем амортизацию станда ($A_{ст}$) и учтём эти затраты при расчёте дополнительной прибыли от снижения себестоимости.

$$A_{ст} = 173,00 \text{ тыс. руб.} \cdot 20\% = 21,625 \text{ тыс. руб.}$$

Расходы на техническое обслуживание и ремонт нового станда примем в размере 1,2% в год от первоначальной стоимости ($173,000 \times 0,012 = 2,076$ тыс.руб.).

Таблица 3.2 – Расчет экономической эффективности от внедрения мероприятия 1

№ п/п	Наименование показателя и алгоритм расчета	До внедрения	После внедрения
1	Эксплуатационные затраты на топливо и ремонт шин за год, тыс.руб.	$(10,50 + 0,55) \times 1076190 = 11891,90$	$(10,40 + 0,54) \times 1076190 = 11773,52$
2	Снижение материальных затрат тыс.руб.		$11773,52 - 11891,90 = -118,38$
3	Дополнительная прибыль от снижения себестоимости, тыс.руб.		$11891,90 - 11773,52 = 118,38$
	Годовая сумма дополнительной прибыли с учетом амортизации и расходов на техническое обслуживание и ремонт нового станда, тыс.руб.		$118,38 - 21,625 - 2,076 = 94,679$

Таким образом, мероприятие 1 по снижению материальных затрат за счет внедрения стенда для проверки и регулировки углов установки управляемых колес на 118,38 тыс.руб. принесет предприятию дополнительную прибыль в размере 118,38 тыс.руб. и соответственно улучшит показатели эффективности деятельности.

3.2 Мероприятия по совершенствованию организации технического обслуживания и ремонта подвижного состава и сокращению затрат на них

От рациональной организации технического обслуживания и ремонта подвижного состава зависят затраты на техническое обслуживание и ремонт, затраты на автомобильное топливо, смазочные материалы, автомобильные шины, а также производительность труда ремонтных рабочих, что влияет на эффективность и качество работы предприятия.

Для решения этих задач разработаны мероприятия, которые позволяют сократить затраты, повысить производительность труда и, тем самым улучшить показатели деятельности предприятия.

В целях совершенствования организации технического обслуживания и ремонта, а также сокращения затрат на техническое обслуживание и ремонт предлагаются следующие мероприятия:

- мероприятие 2 - внедрение передвижных компрессорных установок;
- мероприятие 3 - внедрение стенда монтажа и демонтажа шин;
- мероприятие 4 – применение предпускового подогревателя для использования в зимний период времени.

Мероприятие 2. Для сокращения затрат на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава предлагается мероприятие по модернизации подачи сжатого воздуха па рабочие места производственного комплекса, которое заключается во внедрении передвижных компрессорных установок.

В настоящее время на предприятии используется стационарная компрессорная установка, на обслуживание которой затрачивается большое количество материальных и трудовых ресурсов. Предлагается применить передвижные компрессорные установки, которые работают в режиме необходимого трудового воздействия и не требуют больших капитальных вложений и обслуживающего персонала. Новые установки предлагается разместить в зонах ЕО и ТО-1. Исходные данные для расчета экономической эффективности по внедрению передвижных компрессорных установок представлены в таблице 3.3. Расчет экономической эффективности представлен в таблице 3.4.

Таблица 3.3 – Исходные данные для расчета мероприятия 2

№ п/п	Показатели	До внедрения	После внедрения
1	Годовая производственная программа, час	75144	75144
2	Средняя часовая тарифная ставка рабочего, руб.	19,28	19,28
3	Коэф. учитывающий дополнительную заработную плату, руб.	2,46	-
4	Количество обслуживающего персонала, чел.	4	-
5	Часовая тарифная ставка обслуживающего персонала, руб.	15,47	
6	Мощность компрессорной станции. кВт/ч	300	
7	Стоимость 1 кВт/ч электроэнергии, руб.	1,88	1,88
8	Суммарная мощность новых компрессорных установок, кВт/ч		97
9	Коэф. использования мощности установок		0,5
10	Дополнительные капитальные вложения на приобретение установок, руб.		84000
	в том числе:		
	- стоимость оборудования		70000
	- монтаж оборудования		14000
11	Затраты на ремонт и содержание, руб.	14000,0	7000,0
12	Норма амортизационных начислений. %		
	- на кап. ремонт		3,91
	- на восстановление		12,3
13	Годовой эффективный фонд времени, час.	2009	2009

Таблица 3.4 – Расчет экономической эффективности от внедрения мероприятия 2

№ п/п	Наименование и алгоритм расчета	Расчет до внедрения	Расчет после внедрения
1	Затраты на выполнение производственной программы, руб.	$19,28 * 2,46 * 75144 = 3563989,7$	$19,28 * 2,46 * 75144 = 3563989,7$
2	Амортизация нового оборудования, руб.	-	$(84000 * 12,5) / 100 = 10500$
3	Затраты на электроэнергию, руб.	$300 * 0,85 * 1,88 * 2009 = 963114,6$	$97 * 0,5 * 0,85 * 1,88 * 2009 = 155073,5$
4	Заработная плата обслуживающего персонала, руб.	$15,49 * 2,46 * 2009 * 4 = 306214,9$	$15,49 * 2,46 * 2009 * 1 = 76553,75$
5	Итого затрат	$3563989,7 + 963114,6 + 306214,9 + 14000,0 = 4847318,3$	$3563989,7 + 155073,5 + 7000,0 + 76553,75 = 3802747,95$
6	Дополнительная прибыль от снижения затрат, руб.		$4847318,3 - 3802747,95 = 1044390,35$
7	Годовая сумма дополнительной прибыли с учетом амортизации, тыс.руб.		$1044,390 - 10,500 = 1033,89$

Таким образом, мероприятие 2 по внедрению передвижных компрессорных установок принесет предприятию дополнительную прибыль в размере 1044,390 тыс.руб. и соответственно улучшит показатели эффективности деятельности.

Мероприятие 3. Для совершенствования организации технического обслуживания и ремонта предлагается внедрение стенда для демонтажа и монтажа шин грузовых автомобилей и автобусов.

Необходимость в данном мероприятии возникла из-за того, что простой автобусов на ремонте в шиномонтажном участке занимает большое количество времени из-за высокой трудоемкости операций.

Проанализировав ситуацию на шиномонтажном участке, было выявлено, что «узким местом» является монтаж и демонтаж шин, которые осуществляются вручную.

Для решения этой проблемы предлагается внедрить стенд для демонтажа и монтажа шин грузовых автомобилей и автобусов, который позволит значительно повысить производительность труда, кроме того, предусмотренная организация своевременного контроля давления воздуха в шинах и устранение мелких повреждений способствует повышению пробега шин, по данным испытания, на 3%.

Исходные данные для расчета экономической эффективности от внедрения передвижных компрессорных установок представлены в таблице 3.5. Расчет экономической эффективности представлен в таблице 3.6.

Таблица 3.5 – Исходные данные для расчета мероприятия 3

№ п/п	Показатели	До внедрения	После внедрения
1	Годовая программа обслуживания и ремонта шин, ед.	260	260
2	Трудоемкость операций по обслуживанию и ремонту одной шины, чел. час	1,6	0,7
3	Часовая тарифная ставка монтировщика шин, руб.	17,50	17,50
4	Сумма капитальных вложений на приобретение дополнительного оборудования, руб.		53000
5	Годовые текущие затраты на эксплуатацию стенда, руб.	-	1339
6	Количество повреждений от применения кувалды:		
	шин	42	-
	дисков	37	-
7	Остаточная стоимость:		
	шин, руб.	625	
	дисков, руб.	150	
8	Плановое необходимое количество шип, ед.	170	170
9	Средняя стоимость одного комплекта шин в год, руб.	2500	2500
10	Эффективный фонд времени рабочего, ч	2009	2009

Таблица 3.6 – Расчет экономической эффективности от внедрения мероприятия 3

№ п/п	Наименование показателей и алгоритм расчета	Расчет до внедрения	Расчет после внедрения:
1	Затраты в связи с повреждением шин и дисков, руб.	$42*625+150*37=31800$	-
2	Затраты на заработную плату монтировщика, руб.	$17,50*1,6*260=7280$	$17,50*0,7*260=3185$
3	Приведенные затраты на одну операцию по монтажу с учетом капитальных вложений, руб.	$7280/260=28$	$(3185/260)+(1339/260) = 17,4$
4	Годовой экономический эффект от снижения приведенных затрат, руб.		$(28-17,4)*260=2756$
5	Экономия на приобретение автомобильных шин в результате увеличения их пробега на 3%, руб.		$(170-170/1,03)*2500=12500$
6	Дополнительная прибыль от снижения затрат, руб.		$12500+3180+(7280-3185-1339)=18436,0$
7	Условное высвобождение работающих, чел.		$((1,6-0,7)*260)/2009=0,12$

Таким образом, мероприятие 3 по внедрению стенда монтажа и демонтажа шин принесет предприятию дополнительную прибыль в размере 18,436 тыс.руб. и соответственно улучшит показатели эффективности деятельности.

Мероприятие 4. Данное мероприятие было предложено в результате проведенного анализа простоев автобусов по техническим причинам.

Проанализировав простои автобусов за 2015 г. (рисунок 3.1) выявлено, что основная доля невыходов на линию приходится на зимнее время. Одной из основных причин этого, является затрудненный запуск двигателя.

С целью сокращения производственных затрат и повышения работоспособности автобусов за счет более долговечной работы двигателя, предложено внедрение предпускового подогревателя для предпускового обогрева двигателя в холодное время года.

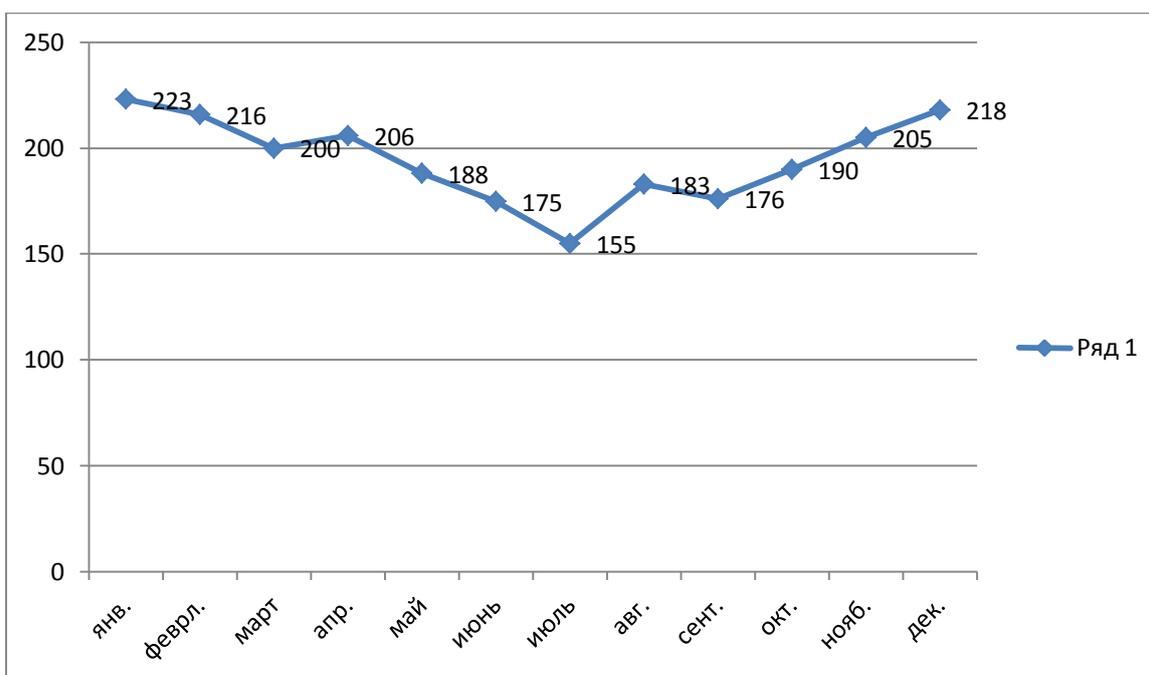


Рисунок 3.1 – Простои автобусов из-за ремонта за 2015 г., час.

Внедрение различных методов облегчения пуска двигателей снижает затраты на устранение повреждений цилиндров и коленчатых валов, вызванных пуском холодного двигателя. [15]

В настоящее время на предприятии используется метод разогрева двигателей автобусов с помощью пролива горячей воды. Недостатками данной системы является то, что вода как охлаждающая жидкость обладает свойством образования накипи, это приводит к нарушению теплового баланса двигателя, из-за этого происходит повышенный расход топлива, в итоге снижается ресурс работы двигателя.

Столкнувшись с данными проблемами, нами было предложено внедрение более современного метода обогрева двигателей автобусов в холодное время года с помощью использования предпускового подогревателя, например, фирмы DEFA или Дизель терм. Испытания нового электрообогревателя проводились на автобусах марки Газель в количестве 25 единиц. Испытания показали, что данный способ наиболее эффективный, так как не требует больших капиталовложений, привлечения дополнительной рабочей силы, легко в обслуживании и

ремонте. Для расчета экономической эффективности от внедрения мероприятия 4 нам понадобились следующие исходные данные: норма расхода горячей воды на разогрев двигателя (80 л); количество дней зимнего периода эксплуатации (120 дн.); стоимость горячей воды (1,04 руб./л); и данные по предпусковому подогревателю: расход электроэнергии (1579 руб/авт.) и удельные затраты на ремонт и амортизацию данного оборудования (172 руб.)

Расчет экономической эффективности от мероприятия 4 представлен в таблице 3.7.

Таблица 3.7 – Расчет показателей экономической эффективности от внедрения мероприятия 4

№ п/п	Наименование показателя и алгоритм расчета	До внедрения	После внедрения
1	Стоимость горячей воды для разогрева двигателя, руб./авт.	$80 \times 120 \times 1,04 = 9984$	
2	Удельные затраты на топливо, связанные с подогревом двигателя, руб./авт. (10 руб./авт. по данным организации) в год	$10 \times 120 = 1200$	
3	Расход электроэнергии на обогрев двигателя, руб./авт.		$2 \times 3,5 \times 120 \times 1,88 = 1579,2$
4	Удельные затраты на ремонт и содержание оборудования (10%), руб.		220
5	Амортизация оборудования, руб./авт.		$2708 \times 5,6\% = 150$
6	Итого удельные эксплуатационные затраты на обогрев двигателя за зимний период, руб./авт.	$9984 + 1200 = 11184$	$3939,6 + 220 + 150 = 4309,6$
7	Дополнительная прибыль от снижения затрат, руб.		$11184 - 4309,6 = 6874,4$

Таким образом, мероприятие 4 по применению предпускового подогревателя для использования в зимний период времени принесет

предприятию дополнительную прибыль в размере 6,874 тыс.руб. и соответственно улучшит показатели эффективности деятельности.

Внедрение новой системы обогрева двигателей привело к решению многих проблем технического, экономического и социального характера: повышается надежность пуска двигателя, безотказность и долговечность двигателя; повышается срок службы аккумуляторных батарей; уменьшается накипеобразование и коррозионные разрушения в системе охлаждения двигателя; экономится топливо и масла; снижаются потери связанные с несвоевременным выходом на линию; облегчается труд водителей и обслуживающего персонала стоянки, снижается заболеваемость водителей.

А также внедрение нового метода предпускового подогрева дает возможность вывода подвижного состава из крытой стоянки корпуса и осуществлению ее реконструкции с целью увеличения видов ремонта подвижного состава, улучшению качества производства работ, улучшению труда ремонтных рабочих, эстетики производства.

Общий результат от экономических эффектов от предложенных мероприятий представлен в таблице 3.8.

Таблица 3.8 - Общий экономический эффект от внедрения мероприятий

№ п/п	Мероприятия	Экономический эффект, полученный в виде дополнительной прибыли, тыс. руб.
1	Мероприятие 1 - внедрение стенда для проверки и регулировки углов установки управляемых колес	118,380
2	Мероприятие 2 - внедрение передвижных компрессорных установок	1044,390
3	Мероприятие 3 - внедрение стенда монтажа и демонтажа шин	18,436
4	Мероприятие 4 - применение предпускового подогревателя для использования в зимний период времени	6,874
5	Итого	1188,08

По итогам предложенных мероприятий наше предприятие сможет улучшить свои показатели, а именно снизить затраты и получить дополнительную прибыль. За счет мероприятия 1 будет получено дополнительной прибыли в сумме 118,380 тыс. руб.. Вклад этого мероприятия в общий результат будет равен 9,9%. За счет мероприятия 2 будет получено дополнительной прибыли в сумме 1044,390 тыс. руб.. Вклад этого мероприятия в общий результат будет равен 87,9%. За счет мероприятия 3 будет получено дополнительной прибыли в сумме 18,436 тыс. руб.. Вклад этого мероприятия в общий результат будет равен 1,6%. За счет мероприятия 4 будет получено дополнительной прибыли в сумме 6,874 тыс. руб.. Вклад этого мероприятия в общий результат будет равен 0,6%.

Улучшение показателей деятельности предприятия будет выражаться в снижении полной себестоимости услуг 2,3% и повышении рентабельности услуг до 4,4 %, т.е. почти в 2 раза.

Заключение

В данной бакалаврской работе, посвященной вопросам повышения эффективности деятельности коммерческой транспортной компании, получены следующие результаты исследования.

По итогам анализа главы 1 заключаем следующее:

- деятельность коммерческой транспортной компании подчиняется законодательству РФ;

- деятельность коммерческой транспортной компании имеет свои особенности, которые заключаются в обязательном наличии лицензии, страхования эксплуатируемой техники и перевозимых пассажиров;

- продукция коммерческой транспортной компании является трудо – и материалоемкое (фондоёмким является железнодорожный транспорт);

- при оценке эффективности деятельности транспортной компании используются как универсальные обобщающие показатели: выручка от реализации, прибыль до вычета процентов и налогов, рентабельность услуг транспортных компаний, доля доходов от перевозок в общей сумме доходов транспортного предприятия, производительность труда и т.д., так и специфические: отношение порожнего пробега к нагруженному, доход на одну грузовую операцию, техническая скорость, доходы от экспортно-импортных операций, доля заказов постоянных клиентов; штрафы при перевозках и т.д.;

- определяющим фактором эффективной работы транспортной компании является рациональная организация процессов технического обслуживания и ремонта подвижного состава;

- одним из направлений такой рациональной организации процессов технического обслуживания и ремонта подвижного состава является улучшение оперативно-производственного планирования проводимых работ и внедрение средств автоматизации и механизации с целью сокращения простоев транспортных средств по техническим причинам.

Проанализировав работу ООО «Транс-плюс» и показатели деятельности, а также затраты и организацию технического обслуживания, мы подвели итоги о проблемах и направлениях улучшения деятельности. Это в первую очередь - сокращение материальных затрат и совершенствование организации технического обслуживания и ремонта подвижного состава и сокращение затрат на них.

Далее нами были предложены мероприятия, которые направлены на решение обозначенных проблем. Предложенные мероприятия заключались в следующем: внедрению стенда для проверки и регулировки углов установки, управляемых колес, внедрения передвижных компрессорных установок, внедрение стенда монтажа и демонтажа шин, применение предпускового подогревателя для использования в зимний период времени.

По итогам предложенных мероприятий наше предприятие сможет улучшить свои показатели, а именно снизить затраты и получить дополнительную прибыль. За счет мероприятия 1 будет получено дополнительной прибыли в сумме 118,380 тыс. руб.. Вклад этого мероприятия в общий результат будет равен 9,9%. За счет мероприятия 2 будет получено дополнительной прибыли в сумме 1044,390 тыс. руб.. Вклад этого мероприятия в общий результат будет равен 87,9%. За счет мероприятия 3 будет получено дополнительной прибыли в сумме 18,436 тыс. руб.. Вклад этого мероприятия в общий результат будет равен 1,6%. За счет мероприятия 4 будет получено дополнительной прибыли в сумме 6,874 тыс. руб.. Вклад этого мероприятия в общий результат будет равен 0,6%.

Улучшение показателей деятельности предприятия будет выражаться в снижении полной себестоимости услуг 2,3% и повышении рентабельности услуг до 4,4 %, т.е. почти в 2 раза.

Библиографический список

1. Гражданский кодекс Российской Федерации. Режим доступа свободный: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/
2. Налог кодекс Российской Федерации. Режим доступа свободный: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19671/
3. Федеральный закон "О лицензировании отдельных видов деятельности" от 04.05.2011 N 99-ФЗ (последняя редакция). Режим доступа свободный: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_113658/
4. Федеральный закон "О бухгалтерском учете" от 21.11.1996 N 129-ФЗ (последняя редакция) Режим доступа свободный: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_12441/
5. Положение по бухгалтерскому учету "учетная политика организации" (ПБУ 1/2008). Режим доступа свободный: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_81164/2d52707f5a4d5314b9e470a9bf59cb826ec848dd/
6. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта" (утв. Минавтотрансом РСФСР 20.09.1984). Режим доступа свободный: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_67246/
7. Правила дорожного движения. Режим доступа свободный: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/824c911000b3626674abf3ad6e38a6f04b8a7428/
8. Временные правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в РФ» от 1997 года. Режим доступа свободный: <http://guide.travel.ru/russia/73117.html>
9. Общие правила перевозок грузов автомобильным транспортом" (утв. Минавтотрансом РСФСР 30.07.1971) (с изм. от 21.05.2007). Режим доступа свободный: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_14117/

10. Постановление Правительства РФ от 10.06.2002 N 402 (ред. от 03.10.2002) "О лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом" «Положение о лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом». Режим доступа свободный:
http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_37062/6f232f515ce4981a7b751ff900373837ff5e618e/

11. Устав автомобильного транспорта РСФСР" (утв. Постановлением Совмина РСФСР от 08.01.1969 N 12) (ред. от 18.02.1991, с изм. от 28.04.1995). Режим доступа свободный:
http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2453/

12. Правила технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта. Режим доступа свободный:
<http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=4230#0>

13. Бычков В.П. Предпринимательская деятельность на автомобильном транспорте. Перевозки и автосервис [Электронный ресурс]: учебное пособие/ Бычков В.П.— Электрон. текстовые данные.— М.: Академический Проект, Константа, 2009.— 576 с.— Режим доступа свободный:
<http://www.iprbookshop.ru/36501.html>.— ЭБС «IPRbooks»

14. Веревкин Н.И. Экономия топливно-энергетических ресурсов [Электронный ресурс]: учебное пособие/ Веревкин Н.И., Давыдов Н.А., Джерихов В.Б.— Электрон. текстовые данные.— СПб.: Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, ЭБС АСВ, 2011.— 38 с.— Режим доступа свободный:
<http://www.iprbookshop.ru/19057.html>.— ЭБС «IPRbooks»

15. Коробейник А.В. Ремонт автомобилей. / Серия «Библиотека автомобилиста». Ростов н/Д: «Феникс», 2004. – 288 с. Режим доступа свободный: <http://padaread.com/?book=18925&pg=1>

16. Корнийчук Г.А. Автотранспорт на предприятии [Электронный ресурс]: организация перевозок, регулирование труда водителей,

ответственность/ Корнийчук Г.А., Семенова Е.А., Богатырев Д.Ю.— Электрон. текстовые данные.— Саратов: Ай Пи Эр Медиа, 2014.— 159 с.— Режим доступа свободный: <http://www.iprbookshop.ru/23260.html>

17. Корчагин В.А. Определение пассажирских потоков на городском транспорте [Электронный ресурс]: учебное пособие/ Корчагин В.А., Гринченко А.В.— Электрон. текстовые данные.— Саратов: Вузовское образование, 2016.— 69 с.— Режим доступа свободный: <http://www.iprbookshop.ru/44389.html>

18. «Охрана труда и техника безопасности на автотранспортных предприятиях и в транспортных цехах». Журнал Издательство: Панорама. Режим доступа свободный: <http://www.iprbookshop.ru/collections?hid=2017>

19. Сычёва Т.В. Транспорт организации. Бухгалтерский и налоговый учет [Электронный ресурс]: практическое пособие/ Сычёва Т.В.— Электрон. текстовые данные.— М.: Дашков и К, Ай Пи Эр Медиа, 2011.— 160 с.— Режим доступа свободный: <http://www.iprbookshop.ru/1908.html>

20. Трухина Н.И. Экономика предприятия и производства [Электронный ресурс]: учебное пособие/ Трухина Н.И., Макаров Е.И., Чугунов А.В.— Электрон. текстовые данные.— Воронеж: Воронежский государственный архитектурно-строительный университет, ЭБС АСВ, 2014.— 123 с.— Режим доступа свободный: <http://www.iprbookshop.ru/30855.html>.— ЭБС «IPRbooks»

21. Шпильман Т.М. Экономика автотранспортного предприятия. Практикум [Электронный ресурс]: учебное пособие/ Шпильман Т.М., Стрельникова Л.М., Горбачев С.В.— Электрон. текстовые данные.— Оренбург: Оренбургский государственный университет, ЭБС АСВ, 2014.— 142 с.— Режим доступа свободный: <http://www.iprbookshop.ru/33669.html>.— ЭБС «IPRbooks»

22. Режим доступа свободный: <http://libraryno.ru/9-1-osobennosti-deyatelnosti-predpriyatiy-transporta-i-osnovnyye-napravleniya-ee-analiza-upravlanal/>