**Введение**

Уровень развития транспортной системы государства – один из важнейших признаков ее технологического прогресса и цивилизованности. Потребность в высокоразвитой транспортной системе еще более усиливается при интеграции в европейскую и мировую экономику, транспортная система становится базисом для эффективного вхождения Беларуси в мировое сообщество и занятия в нем места, отвечающего уровню высокоразвитого государства.

Объективные условия трансформационных процессов в развитии Республики Беларусь обусловливают ее нацеленность на вхождение в мировую экономическую систему и прежде всего – на экономическую интеграцию с ведущими западноевропейскими государствами. Этот процесс, безусловно, приведет к росту товарообменных операций между сотрудничающими странами. Кроме того, геостратегическое расположение Беларуси позволяет ей быть выгодным мостом для транзитных перевозок товаров и пассажиров между государствами Европы, Азии и Ближнего Востока. Одной из определяющих систем, обеспечивающих грузовые и пассажирские перевозки на территории Республики Беларусь, является транспортная система, к которой в рыночных условиях предъявляются высокие требования в отношении качества, регулярности и надежности транспортных связей, сохранности грузов и безопасности перевозки пассажиров, сроков и стоимости доставки. В соответствии с этим состояние транспортных коммуникаций Республики Беларусь должно отвечать требованиям европейской интеграции.

Cегодня транспорт – одна из важнейших сфер экономики Республики Беларусь, в которой заняты сотни тысяч чел. Общая стоимость производственных фондов отрасли составляет 42,8 трлн. р. или 15% стоимости всех основных фондов страны. За период с 2002 по 2010 гг. вклад транспорта в ВВП республики увеличился с 880 млн. у.е. до 3,6 млрд., то есть возрос в четыре раза [1].

Всеми видами транспорта общего пользования в Беларуси в 2010 г. перевезено свыше 248,5 млн. т грузов, что на 6,8% больше, чем в 2009 г. Грузооборот транспорта составил 58,6 млрд. т-км (темп роста - 105,2% к уровню 2009 г.). В том числе, грузооборот железнодорожного транспорта составил 49 млрд. т-км (102,3%), автомобильного – 9,4 млрд. т-км (123,1%), воздушного – 55 млн. т-км (83%), внутреннего водного – 131,9 млн. т-км (141,8%). Железнодорожным транспортом было перевезено 146,8 млн. т грузов (104,2%), автомобильным – 96,6 млн. т (110,8%), воздушным транспортом – 18,1 тыс. т (87,2%) и внутренним водным – 5,1 млн. т грузов (114,8%) [2].

Особого внимания заслуживают транспортные хозяйства субъектов предпринимательства Республики Беларусь, т.к. от их эффективности зависит скорость и сохранность доставки грузов не только к потребителю, но и внутри производства.

Работа любого современного предприятия связана с перемещением значительного числа разнообразных грузов как внутри этого предприятия, так и за его пределами. В общезаводские или прицеховые склады доставляются материалы, топливо, комплектующие изделия и другие материальные ценности, а со складов или непосредственно из цехов вывозятся готовая продукция и отходы производства. Внутри предприятия осуществляется транспортировка материалов, комплектующих и других изделий с общезаводских складов в цехи; заготовок, деталей, сборочных единиц - между цехами; готовой продукции и отходов - из цехов в соответствующие пункты назначения. Всё это отражается на качестве производственно-сбытовой деятельности предприятий.

При этом транспортные системы предприятий (автопарки), основной деятельностью которых не являются транспортные услуги, зачастую развиты слабо и требуют соответствующих вложений средств. Основной проблемой при этом является эффективность данных вложений. Поэтому необходимо разрабатывать инвестиционные проекты по развитию транспортных хозяйств предприятий, т.к. основной целью их создание является получение прибыли.

Все вышесказанное обусловливает актуальность выбранной темы курсового проекта.

Цель исследования – раскрыть особенности управления работой автопарка и разработать инвестиционный проект по ее совершенствованию.

Задачи исследования:

* рассмотреть отечественные и зарубежные подходы к управлению работой автопарка;
* охарактеризовать развитие автотранспортных перевозок в Республике Беларусь;
* рассмотреть особенности проектирование инвестиционных мероприятий по совершенствованию работы автопарка;
* проанализировать управление автопарком на примере СПК «Имени Ленина»;
* представить мероприятия по совершенствованию работы автопарка предприятия.

Объект исследования: хозяйственная деятельность СПК «Имени Ленина».

Предмет исследования: управление автопарком на предприятии.

В процессе исследования применялись общенаучные методы познания, такие, как: анализ, синтез и сравнение, индуктивный, дедуктивный и системный подходы, экономико-математический и статистический методы, методы горизонтального и вертикального анализа и др.

Исследуемая тема достаточно широко освещена в периодической печати и в учебных пособиях, в связи с чем, при написании курсовой работы были использованы труды авторов, также занимающихся проблемой организации труда: Свистун К. А., Новик Н. П., Мещеряков Д.М.

Структурное содержание работы представлено введением, тремя главами, заключением, списком использованных источников и приложений.

**Глава 1. Технико-методические основы управления работой автопарка**

**1.1 Характеристика развития автотранспортных перевозок в Республике Беларусь**

Выгодное географическое положение Республики Беларусь в Европе, наличие современных мультимодальных транспортных коридоров, развитие экспорта транспортных услуг является одной из основных составляющих стабильного развития экономики республики. Республика Беларусь является транзитным, связующим элементом в торговле между Востоком и Западом. Она имеет широкую сеть автомобильных (64,0 тыс. км) и железных (5,5 тыс. км) дорог, около 2,0 тыс. км водных путей. Самые короткие дороги, соединяющие страны Западной Европы, Скандинавии и Балтии со странами СНГ, а также Южную и центральную Европу с северо-западными районами России, проходят через территорию республики [1].

Международные грузовые и пассажирские перевозки, осуществляемые национальным и иностранным транспортом по территории Беларуси, выполняются в основном по трем международным транспортным коридорам: №2 – страны Западной Европы – Брест – Минск – Москва; №9 – страны Юго-Восточной Европы – Украина-Республика Беларусь – Финляндия; №9Б – Гомель – Минск – Вильнюс - Клайпеда/Калининград [1].

Транспортная система представляет собой большой и сложный народнохозяйственный комплекс, рассредоточенный на всей территории страны. В него входят следующие виды транспорта: железнодорожный, морской, речной (внутренний водный), автомобильный, воздушный, трубопроводный.

Важную роль в жизнеобеспечении экономики республики играет железная дорога. На ее долю в настоящее время приходится более 70% грузооборота и около 60% пассажирооборота. Зона ее обслуживания граничит с Октябрьской и Московской железными дорогами России, с Юго-Западной и Львовской дорогами Украины, с железными дорогами Литвы, Латвии и Польши. Более 65% из 5,5 тыс. км эксплуатационной длины путей оборудовано автоматической блокировкой и более 52% – диспетчерской централизацией. 98% стрелок управляется дистанционно с помощью новейших систем электрической централизации [1].

Белорусские железнодорожники располагают сетью контейнерных терминалов, 15 из которых способны перерабатывать крупнотоннажные, а терминалы на станциях Колядичи (г.Минск) и в г.Брест – 20-ти футовые и 40-ка футовые контейнеры. 29 терминалов приспособлены для переработки среднетоннажных контейнеров. Белорусская железная дорога имеет развитую систему обслуживания своих клиентов автотранспортом железной дороги. Кроме того, она имеет большой парк контейнеров, которые могут быть предоставлены в пользование иностранных фирм для перевозки грузов из стран Европы в СНГ транзитом через Беларусь. Белорусская железная дорога совместно с железными дорогами России, Польши, Германии и Литвы работает над рядом проектов по организации перевозок грузов специализированными контейнерами и поездами, следующими по специальным утвержденным графикам со значительным сокращением сроков доставки, с соответствующим техническим и информационным обеспечением. Пропуск демонстрационного поезда Находка-Москва-Брест за восемь суток и 21 ч. со средней скоростью 1150 км в сутки показал возможности дорог России и Беларуси по доставке грузов из Японии, Южной Кореи и Китая в Европу [1].

Водный транспорт Беларуси также вносит достойный вклад в развитие ее экономики. Речной флот Беларуси сегодня – это современные скоростные пассажирские суда на подводных крыльях типа «Полесье» пассажировместимостью 53 чел., прогулочные суда пригородных линий, высокоманевренный буксирный флот, несамоходные грузовые суда и суда специального назначения.

Десять речных портов Республики Беларусь способны перевезти и переработать около 22 млн. т грузов. Речные порты г.г. Гомель, Бобруйск, Брест, Мозырь имеют железнодорожные подъездные пути и приспособлены для обработки грузов, следующих в смешанном сообщении [1].

Автомобильный транспорт играет важную роль в экономике республики. В Беларуси создана близкая к оптимальной разветвленная сеть автомобильных дорог, позволяющая обеспечивать непрерывную круглогодичную связь практически со всеми населенными пунктами. Протяженность сети дорог общего пользования составляет 83 тыс. км. Основную роль играют дороги республиканского значения (протяженность около 15,4 тыс. км), по которым перевозится более 70% всех грузов.

Трубопроводами выполняется значительный объем работ по транспортировке сырой нефти и нефтепродуктов. И это неудивительно: перекачка нефти по трубопроводам обходится в два-три раза дешевле, чем перевозка ее по железной дороге. Преимущества этого вида транспорта по сравнению с другими заключаются также в меньшем объеме капиталовложений, более низком удельном расходе металла, электроэнергии и топлива на единицу полезной работы. Кроме того, на трубопроводном транспорте можно при относительно небольших затратах быстрее осуществить автоматизацию производственных процессов и добиться высокой производительности труда. Поэтому тенденция роста удельного веса трубопроводного транспорта сохранится и на перспективу. Однако необходимо иметь в виду, что строительство трубопроводов экономически обосновано только при наличии мощных и устойчивых потоков нефти или нефтепродуктов.

Транспорт, обслуживая практически все виды международных экономических отношений, является важнейшим источником валютных поступлений в республике, выступая на международном рынке как экспортер транспортных услуг.

По предварительным данным Национального банка Беларуси, экспорт транспортных услуг в январе-ноябре 2010 г. составил 2,8 млрд. у. е., что на 29,5% выше уровня аналогичного периода 2009 г. Перевозки грузов составили 2,3 млрд. у. е., (темп роста 128,1%), перевозки пассажиров – 205,4 млн. у. е. (темп роста 145,3%) [3].

В экспорте транспортных услуг наибольший удельный вес занимают услуги железнодорожного (29%), трубопроводного (25,9%) и автомобильного (23%) транспорта – диаграмма 1.1 [2].

Статистика показывает, что в 2010 г. страна заработала на экспорте услуг 1 млрд. 241 млн. у. е. В планах – 20% темп роста. В январе показатели несколько снизились – международные перевозки сократились из-за финансового кризиса

Транспортные подотрасли и дорожное хозяйство Республики Беларусь по итогам 2010 г. можно охарактеризовать положительной динамикой функционирования и развития. Среди положительных факторов 2010 г., можно отметить рост спроса на транспортные услуги по перевозке грузов всеми видами транспорта во всех сообщениях. Спрос на пассажирские перевозки в городском и пригородном сообщениях практически не увеличился.

Белорусскими транспортно-экспедиционными компаниями осуществлена перевозка морских внешнеторговых грузов Республики Беларусь, в объеме порядка четыре млн. т, что на 37% больше установленного задания социально- экономического развитиях [1].

Однако деятельность транспортных предприятий в 2010 г. сократилась, что связано с мировым финансовым кризисом. 2010 г. можно разделить на два временных периода: январь — октябрь и ноябрь — декабрь. Положительное сальдо транспортных услуг Беларуси в январе-ноябре 2010 г. превысило 1 млрд. у.е. В 2010 г. окончательно сформировались отделы авто-, авиа- и ж/д доставок грузов, которые также начали активную и результативную деятельность. По данным министерства транспорта и коммуникаций, всеми видами транспорта общего пользования в Беларуси в 2010 г. было перевезено свыше 248,5 млн. т грузов, что на 6,8% больше, чем в 2009 г. При этом по предварительным данным Национального банка, в январе-ноябре 2010 г. экспорт транспортных услуг увеличился на 29,5% и составил 2,8 млрд. у.е., из которых 2,3 млрд. у. е. пришлось на перевозки грузов. В общей структуре экспорта транспортных услуг удельный вес автотранспорта составил 23% [3].

С ноября 2010 г. ситуация стала резко меняться – последствия мирового финансового кризиса докатились до Беларуси. Сначала из-за дефицита валютных ресурсов технически стало гораздо сложнее своевременно рассчитываться с морскими линиями. Далее – ограничения в приобретении валюты для оплаты внешнеторговых контрактов привели к снижению деловой активности существующих и потенциальных клиентов. Cпрос на услуги международных автоперевозчиков упал на 20%. В результате в декабре предприятия, работающие на рынке, вынуждены были снижать расценки на свои услуги.

По оценкам специалистов, грузопоток из Европы сократился от 30 до 50 % в зависимости от сегментов. Более мелкие транспортные компании, которым легче адоптироваться к быстроменяющейся ситуации, продолжают пока держаться на плаву. Организации транспорта Беларуси в январе текущего года получили чистый убыток в размере 12,5 млрд. р. против 89,8 млрд. р. чистой прибыли в январе 2010 г.

Как сообщает Белстат, чистый убыток за январь 2009 г. получили 156 организаций транспорта, или 21,3% от общего их числа учитываемых в текущем порядке (за январь 2010 г. – 152 организации или 20,8%) [4].

Сумма чистого убытка убыточных организаций за январь составила 81,1 млрд. р. (за январь 2010 г. – 7,3 млрд. р.), в том числе организаций трубопроводного транспорта – 71,2 млрд. р., автомобильного – 6,1 млрд. р. (из них организаций Минтранса – 3,9 млрд. р.), воздушного – 1,3 млрд. р. [15].

При организации пассажирских перевозок наблюдается тенденция к их снижению. В 2010 г. отделение перевезло 51,5 млн. чел., что на 4,5 % меньше, чем в 2009 г. Убыток составил 184 млрд. р.

За 2010 г. Белорусской железной дорогой перевезено 147 млн. т грузов, что составило 104,4% к уровню 2009 г. (при задании 104%). В 2009 г. в условиях мирового финансово-экономического кризиса многие белорусские предприятия резко снизили объемы отгружаемой продукции. В январе 2009 г. на дороге погружено 5,9 млн. т грузов, или 96,4% по сравнению с январем 2010 г. [3]. Поэтому если раньше главной задачей Белорусской железной дороги было безусловное обеспечение перевозочного процесса подвижным составом для освоения возрастающих объемов грузовых перевозок, то сейчас на первый план выходит вопрос сохранения существующих и привлечения новых объемов. Для этого с начала 2009 г. были проведены совещания с министерствами, концернами и непосредственно грузообразующими предприятиями. При этом преследовалась цель обеспечить баланс интересов железной дороги и ее клиентов, выработать согласованную стратегию по увеличению объемов железнодорожных перевозок.

Влияние мирового кризиса начало сказываться на объемах перевозок таких важных грузов, как каменный уголь и кокс, которые занимают 46% от всего транзита. Снижаются объемы перевозки нефти, нефтепродуктов, черных металлов. Объем транзитных перевозок этих грузов в четвертом квартале нестабилен из-за неустойчивого спроса и проблем, связанных с нехваткой финансовых ресурсов у грузополучателей [3].

Показатель по погрузке выполнен на 107,5% к уровню 2009 г., по выгрузке – на 109,1%. Всего было перевезено 75,1 млн. т грузов, это на 500 тыс. т больше, чем в 2009 г. Однако во втором полугодии 2010 г. произошло снижение объемов поступления транзитных грузов по стыкам отделения дороги, в первую очередь с Россией. Таким образом, за год снижение поступления транзитных грузов составило пять процентов. В результате показатель грузооборота вагона выполнен только на 98,9 % к уровню 2009 г. [15].

Положительную роль в росте выгрузки сыграло принятие Советом Министров постановления № 909, которым вносятся изменения в Устав железнодорожного транспорта общего пользования. Так, в декабре 2010 г. простой вагонов под одной грузовой операцией снизился на 2,75 ч. по сравнению с июлем 2010 г.

Таким образом, транспортная система представляет собой большой и сложный народнохозяйственный комплекс, рассредоточенный на всей территории страны. В него входят следующие виды транспорта: железнодорожный, морской, речной (внутренний водный), автомобильный, воздушный, трубопроводный.

По предварительным данным Национального банка Беларуси, экспорт транспортных услуг в январе-ноябре 2010 г. составил 2,8 млрд. у. е., что на 29,5% выше уровня аналогичного периода 2009 г. Перевозки грузов составили 2,3 млрд. у. е., (темп роста 128,1%), перевозки пассажиров – 205,4 млн. у. е. (темп роста 145,3%).

**1.2 Отечественные и зарубежные подходы к управлению работой автопарка**

Управление транспортом является сложным делом и осуществляется целой системой государственных органов. Общую организацию управления транспортом в таких странах, как США, Японии, в Западной Европе, как правило, проводит единое министерство транспорта, находящееся на государственном бюджете. Оно, однако, не занимается оперативным руководством перевозками и не вмешивается в хозяйственную деятельность транспортных компаний.

В США в целом сохраняется на постоянном уровне соотношение между формами собственности на транспорте и государственное воздействие на него в основном связано с изменением методов регулирования. Начиная с 70-х гг. наметился процесс расширения косвенного государственного регулирования. Вначале под госрегулирование подпал воздушный транспорт, а с 1980 г. – автомобили и железные дороги. В результате заметно снизились тарифы, расширился ассортимент услуг, улучшилось качество обслуживания, повысилась производительность труда, увеличились прибыли транспортных компаний. Однако цели дерегулирования сводятся не только к повышению эффективности. Они предусматривают сокращение потребности государственного сектора в займах, расширение числа индивидуальных акционеров, получение политических выгод и др.

В странах Западной Европы автомобильные дороги и водные пути со своей инфраструктурой, морские и речные порты находятся в собственности государства или местных органов власти, но перевозки выполняются в основном частными предприятиями. Достаточное распространение получили государственные и муниципальные автобусные компании. Основные авиакомпании почти во всех западноевропейских странах – государственные или смешанные национальные.

Что касается железнодорожного транспорта, то в западноевропейских странах в государственной собственности длительное время находились не только путь и другие постоянные сооружения, но и подвижной состав. Эксплуатировался он государственными или так называемыми национальными компаниями. Для ликвидации убытков железных дорог, совершенствования взаимоотношений с государством, увеличения гибкости управленческих структур и развития общего рынка транспортных услуг правительства ряда стран перешли на новую транспортную политику.

В 70-е гг. в США, а позднее и в Германии, в один из важных источников финансирования частных капитальных вложений стала превращаться система амортизации путем расширения ее функций, выполнявших ранее роль налогового инструмента. В результате общие нормы амортизационных списаний, включающих теперь отчисления не только на реновацию, но и на ремонт, повысились, а амортизационные отчисления были исключены из налогооблагаемой части прибыли.

Для совершенствования управления перевозочным процессом на транспорте стран ЕС предполагается связать между собой все существующие национальные железнодорожные компьютерные системы. В международной автоматизированной информационной системе получит дальнейшее развитие применение международной грузовой накладной. Это избавит работников от заполнения полумиллиона бумажных документов в день и окажет существенную помощь в информационном обмене с другими видами транспорта.

На основе современных коммуникационных систем будет продолжено создание логистических систем, охватывающих всю цепь товародвижения с максимально эффективными связями между пунктами зарождения и погашения грузов. Это приведет к дальнейшей оптимизации материальных и информационных потоков в зависимости от ситуации на рынках и перманентному обеспечению экономической конкурентоспособности предприятий транспорта. На транспорте, в первую очередь на автомобильном, находят применение новейшие технологии телематики – интегрированные средства обработки и передачи данных. На базе таких технологий создаются автоматизированные автомагистрали, автомобили оснащаются бортовыми компьютерами и другой современной техникой.

Организацию управления транспортом в таких странах, как США, Японии, в Западной Европе, как правило, проводит единое министерство транспорта, находящееся на государственном бюджете. Оно, однако, не занимается оперативным руководством перевозками и не вмешивается в хозяйственную деятельность транспортных компаний.

В нашей стране о подобной технике управления транспортом остаётся только мечтать. Главной целью государственной транспортной политики Республики Беларусь на современном этапе развития является формирование высокоэффективной национальной транспортной системы, призванной обеспечить удовлетворение спроса на перевозки грузов и пассажиров, повышение их безопасности и качества, создание условий для финансового оздоровления предприятий транспорта за счет инвестиционной активности, повышение конкурентоспособности отечественных перевозчиков на внутреннем и внешнем рынке транспортных работ и услуг.

Осуществление государственной транспортной политики предусматривает реализацию закрепленных в Конституции Республики Беларусь прав граждан на свободное передвижение, обеспечение единого экономического пространства и перемещение товаров.

Устойчивая и эффективная работа транспорта позволяет другим отраслям экономики снизить стоимость товаров и услуг, что стимулирует рост производства и потребления, а также способствует расширению международных связей, интеграции национальной экономики в мировую экономическую систему.

Основной задачей транспортного хозяйства предприятий Республики Беларусь является бесперебойная транспортировка грузов при полном использовании транспортных средств и минимальной себестоимости транспортных операций. Это достигается путем правильной организации транспортного хозяйства и четкого планирования работы транспорта, обоснованного выбора транспортных средств, повышения уровня механизации и автоматизации погрузочно-разгрузочных работ.

Применяемые на предприятиях транспортные средства классифицируются следующим образом:

* по способу действия - прерывные и непрерывные;
* по видам - рельсовые, безрельсовые, водные, подъемно-транспортные и специальный транспорт;
* по назначению - внешние, межцеховые и внутрицеховые;
* по направлению перемещения грузов - горизонтальные, вертикальные (лифты, подъемники), горизонтально-вертикальные (кран-балки, автопогрузчики); наклонные (монорельсы, конвейеры).

На крупных и средних предприятиях для руководства транспортным хозяйством создается транспортный отдел, подчиненный непосредственно заместителю директора по общим вопросам или по маркетингу и сбыту. В его входят: планово-экономическое бюро; диспетчерское бюро; техническое бюро; группа учета и функциональные подразделения.

Планово-экономическое бюро разрабатывает план производственно-хозяйственной деятельности (транстехплан), определяет грузооборот по заводу и объем погрузочно-разгрузочных работ, рассчитывает потребность в транспортных и погрузочно-разгрузочных средствах, потребность в кадрах и фонд заработной платы, составляет смету затрат по транспортному хозяйству и калькуляцию себестоимости на отдельные виды услуг.

Диспетчерское бюро осуществляет оперативно-производственное планирование работы транспорта, которое сводится к составлению квартальных, месячных и суточных планов перевозок и к оперативному регулированию транспортных работ.

Техническое бюро проводит техническую подготовку производства с целью комплексной механизации и автоматизации погрузочно-разгрузочных и транспортных операций; разрабатывает транспортно-технологические схемы, обеспечивающие стыковку отдельных звеньев транспортной сети предприятия и технологического оборудования; формирует альбомы чертежей по каждому виду подъемно-транспортного оборудования для изготовления запасных частей и проведения ремонтных работ.

Группа учета ведет паспортизацию всех видов транспортных средств, осуществляет бухгалтерский учет и отчетность работы транспортного хозяйства.

Материальной базой транспортного хозяйства предприятия является транспортный цех, или автопарк предприятия. Такой цех, как правило, укомплектован различными транспортными средствами для осуществления межцеховых и внешних перевозок грузов. Для внешних перевозок обычно используется автомобильный и другой безрельсовый транспорт; для межцеховых перевозок - электрокары, роботоэлектрокары, тележки и т.д. Для внутрицеховых перевозок в большинстве случаев применяются конвейеры различной конструкции, электротележки и другие специальные транспортные средства, закрепленные за соответствующими цехами предприятия.

Оперативное управление работой транспортного хозяйства включает в себя технико-экономическое и оперативно-календарное планирование и диспетчеризацию.

Технико-экономическое планирование заключается в разработке годового плана с разбивкой по кварталам.

В ходе технико-экономического планирования работы транспортных служб определяются:

* грузооборот и объем погрузочно-разгрузочных работ;
* потребность в транспортных и погрузочно-разгрузочных средствах (шахматная ведомость, грузовые потоки и расчеты потребности в транспортных средствах);
* потребность в кадрах и фонды заработной платы;
* потребность в топливе и смазочных материалах;
* объемы ремонтных работ и потребность в материалах и запасных частях;
* цеховые расходы (смета затрат).

Кроме того, составляются смета затрат по транспортному хозяйству и калькуляция себестоимости транспортных услуг. Себестоимость транспортных услуг определяется в виде двух показателей: себестоимости транспортировки 1 т груза и себестоимости погрузки и выгрузки 1 т груза.

Оперативно-календарное планирование работы транспортного хозяйства состоит в разработке месячных программ и сменно-суточных заданий на перевозки и погрузочно-разгрузочные работы. Месячная программа составляется на основе квартального плана и дополнительных месячных заявок на перевозки грузов, поступающих из цехов, со складов, из отделов (снабжения и сбыта) до начала планового месяца.

Работа внешнего транспорта планируется на основе сведений о поступлении и отправке грузов, присылаемых отделами снабжения и сбыта.

Диспетчеризация транспортной работы заключается в составлении графиков и сменно-суточных заданий по перевозке грузов, в оперативном регулировании и контроле за их выполнением. В своей работе диспетчер транспортного хозяйства тесно связан с диспетчерской службой завода и диспетчерами цехов.

Оперативное регулирование сводится к наблюдению за выходом на линию определенного графиком и сменно-суточными заданиями количества транспортных средств, к контролю за выполнением суточного плана перевозок, к ликвидации аварий, замене транспорта в случае поломок.

Оперативный учет по работе транспортного хозяйства осуществляется в суточном и месячном разрезах. Соответственно этому, составляются суточный рапорт о работе транспортного цеха и месячный отчет о производственной и хозяйственной деятельности транспортного хозяйства в целом.

Таким образом, характеризуя зарубежный опыт управления транспортным хозяйством, следует отметить его инвестиционную направленность и распространения дерегулирования. При этом специально для управления транспортом разрабатываются и применяются новейшие технологии в области радиоэлектроники и телематики.

Основной задачей транспортного хозяйства предприятий Республики Беларусь в нынешних условиях хозяйствования является бесперебойная транспортировка грузов при полном использовании транспортных средств и минимальной себестоимости транспортных операций. Это достигается путем правильной организации транспортного хозяйства и четкого планирования работы транспорта, обоснованного выбора транспортных системы средств, нормирования.

**1.3 Проектирование инвестиционных мероприятий по совершенствованию работы автопарка**

Для нормальной работы предприятий транспорта и транспортных хозяйств субъектов хозяйствования не достаточно вырабатываемой ими собственной стратегии развития для выхода из кризиса и на мировые рынки. Государство так же должно быть заинтересовано на дальнейшее развитие данной отрасли экономики. Для того чтобы Беларусь могла закрепить свои позиции на международном рынке оказания транспортных услуг необходимо определить приоритеты транспортной политики, среди которых:

К сожалению, на транспорте до сих пор нет полной ясности, какие виды транспорта предприятий в большей степени подходят для функционирования в новых условиях хозяйствования. Поэтому инвестиции целесообразно направлять не на реализацию крупномасштабных проектов, а на приспособление самого транспорта к нуждам рыночной экономики. Думается, что здесь необходим новый механизм инвестирования его деятельности, ведущим элементом которого могла бы стать контрактная основа. Для ее введения прежде всего целесообразно проведение изучения состояния и структуры платежеспособного спроса населения и экономики на транспортные работы и услуги, а также системный анализ финансового состояния и инвестиционных возможностей самих транспортных предприятий.

Мировой опыт свидетельствует, что наиболее эффективное воздействие государства на деятельность транспорта заключается в обеспечении справедливой конкуренции между видами транспорта, а также в воздействии на формирование разумной прибыли транспортных предприятий независимо от форм собственности.

Как отмечено ранее, государство или прямо участвует в инвестиционном процессе или берет на себя функции регулирования деятельности частного капитала в отношении привлечения средств на транспорт.

При этом следует обратить на инвестиционных характер развития транспортного хозяйства.

Инвестиции – все виды имущественных и интеллектуальных ценностей, вкладываемых в объекты предпринимательской и других видов деятельности с целью получения прибыли или достижения социального эффекта [6, c.52].

В зависимости от возможности управления предприятием они бывают прямыми и портфельными.

Портфельные – вложения в ценные бумаги с целью последующей игры на изменение курса и (или) получение дивиденда, а также участия в управлении хозяйствующим субъектом;

Прямые (реальные) инвестиции – вложения частной фирмы или государства в производство какой-либо продукции [7, c.11].

Эффективность инвестиций в основные средства зависит от множества факторов, среди которых важнейшими являются: отдача вложений, срок окупаемости инвестиций, инфляция, рентабельность инвестиций за весь период и по отдельным периодам, стабильность поступлений средств от вложений, наличие других, более эффективных направлений вложения капитала (финансовые активы валютные операции и др.) [8, c.79].

Важно отметить при этом, что любому инвестиционному вложению предшествует создание инвестиционного проекта.

Разработка проекта, или проектирование, является одним из звеньев осуществления капитальных вложений, связывающих науку с производством. От качества технологического и уровня проектных решения во многом зависит эффективность проектных решений, сметная стоимость объекта инвестирования, сроки его осуществления. В процессе проектирования решаются основные вопросы будущего объекта с тем, чтобы соответствовал эксплуатационным требованиям, а его реализация была экономичной.

**Инвестиционный проект** – это комплексный план мероприятий, направленный на обоснование эффективности вложения в создаваемые или модернизируемые материальные объекты, технологические процессы, виды предпринимательской деятельности и целевые программы с целью сохранения и увеличения капитала, получения выгоды [9, c.67].

С позиции организации инвестиционные проекты могут классифицироваться по факторам, определяющим их особенности (таблица 1.1).

Таблица 1.1

Факторы, определяющие особенности инвестиционных проектов

|  |  |
| --- | --- |
| Факторы | Виды проектов |
| 1 | 2 |
| Величина привлекаемых инвестиций | Крупные, мелкие или средние проекты |
| Интенсивность инвестиционного вложения средств | Крупные проекты с коротким сроком окупаемости или вкладываемые поэтапно с длительным сроком возврата и т.п. |
| Длительности осуществления инвестиционного вложения | Кратко-, средне- или долгосрочные проекты |
| Тип взаимосвязей | Независимые, взаимозависимые и альтернативные и т.п. |
| Способ финансирования | Проекты, организованные за счёт собственных средств, кредита, государственного бюджета и т.п. |
| Степени влияния на экономическую, социальную или экологическую ситуацию | * Глобальные, реализация которых существенно влияет на ситуацию, сложившуюся на Земле (экономическую, социальную или экологическую)
* Народнохозяйственные, осуществление которых приводит к значительным изменениям данной ситуации в стране
* Крупномасштабные, оказывающие влияние на ситуацию в отдельных регионах или отраслях страны, и при их оценке можно не учитывать влияние на обстановку в других районах или отраслях
* Локальные, внедрение которых не оказывает сколь-либо значимого влияния на соответствующую ситуацию в регионе и не изменяет уровень и структуру цен на товарных рынках
 |

Инвестиционные проекты различаются и по степени риска, определяемой вероятностью недостаточно точной оценки рынка со стороны инвестора. Проект, содержанием которого является выполнение новых прикладных научных разработок, относят к инновационным.

Разработка и претворение в жизнь инвестиционного проекта осуществляется в течение длительного периода времени – от идеи до её материального воплощения. Период времени между началом осуществления проекта и его ликвидацией принято называть инвестиционным, или жизненным циклом проекта. Он необходим для анализа проблем финансирования работ по проекту, принятия необходимых решений и подразделяется на стадии (фазы или этапы). На практике их выделение может несколько различаться. Важно, чтобы оно позволяло наметить некоторые важные периоды в состоянии объекта проектирования, при прохождении которых он не только существенно изменялся, но и представлялась бы возможность оценки наиболее вероятных направлений его развития [10, c.44-47].

**Жизненный цикл** инвестиционного проекта включает такие стадии, как: формулировка проекта; анализ проекта; разработка проекта; реализация проекта; оценка полученных результатов.

**Формулировка проекта** − это то, с чего начинается любой инвестиционный проект:

* инвестиционный замысел (идея);
* осуществляемый подход (инновационный, патентный и др.);
* соответствие предлагаемого технико-технологического решения сертификационным требованиям;
* предварительное согласование инвестиционного замысла с федеральными, региональными, местными интересами и отраслевыми приоритетами;
* отбор реципиента, способного реализовать проект;
* подготовка информационного меморандума реципиента.

**Проектный анализ** − методология комплексной оценки достоинств и недостатков проектов, альтернативных путей использования ресурсов с учётом их макро- и микроэкономических последствий. В связи с чем, он может быть:

* технический анализ − исследование предполагаемого местоположения и масштаба объекта, типов используемых технологических процессов, материалов, оборудования и оснастки; графика работ, наличие капитала и рабочей силы, необходимой инфраструктуры, методов реализации, эксплуатации и обслуживания инвестиционного проекта;
* экономический анализ − определение ценности инвестиционного проекта с точки зрения получаемого эффекта и произведённых затрат, т.е. его эффективности применительно к национальным, региональным и местным интересам;
* организационный анализ − выявление компетентности и способности административного персонала успешно решать все задачи по реализации инвестиционного проекта;
* социальный анализ − установление воздействия инвестиционного проекта на изменение общественных отношений и развитие социальной сферы, психологическую обстановку и поведение людей;
* финансовый анализ − обоснование достаточности инвестиционных ресурсов для реализации инвестиционного проекта в установленные сроки, подготовка ориентировочного баланса доходов и расходов, получаемых в итоге прибылей и убытков;
* экологический анализ − рассмотрение существующих природных условий и потенциального влияния инвестиционного проекта на окружающую среду, прогнозирование возможных экологических последствий.

Только такой, многосторонний и детальный анализ создаёт предпосылки для объективной оценки рассматриваемого инвестиционного проекта в целом.

**Разработка проекта** − осуществление научно-исследовательских разработок и конструкторско-технологических работ, подготовка необходимой документации и тендерных торгов, проведение переговоров с потенциальными инвесторами, определение изготовителей и поставщиков продукции.

При разработке инвестиционных проектов надо руководствоваться рядом *правил*, позволяющих учитывать действующие факторы и создавать реальную обоснованность проекта. К ним относятся:

* обязательное моделирование потоков продукции, ресурсов и денежных средств;
* учёт результатов анализа рынка, финансового состояния подрядчика (субподрядчика), степени доверия к руководителям проекта;
* приведение предстоящих расходов и доходов к условиям их соразмерности по экономической ценности в начальном периоде;
* оценка инфляции, возможных задержек платежей и других факторов изменения стоимости вкладываемых средств;
* выявление неопределённости и рисков, связанных с осуществлением проекта [11, c.23-24].

Выполняемая оценка эффективности инвестиционного проекта может различаться по её видам (социально-экономическая, коммерческая, реальная, отраслевая, бюджетная и т.д.), набору исходных данных и степени подробности их описания. Точность оценки возрастает в порядке разработки проекта. Так, на стадии разработки инвестиционного предложения во многих случаях ограничиваются оценкой эффективности проекта в целом, а схема финансирования может быть намечена в самых общих чертах (например, на основании экспертных оценок). Благодаря этому инвестор, прежде чем вкладывать средства в конкретный объект (проект) анализирует его функционирование с целью оценки будущего состояния и перспектив развития, эффективности инвестиций [12, c.71].

Рассмотрим подробнее основные показатели эффективности инвестиционных проектов.

**Показатель чистой теперешней стоимости** предполагает сравнение текущей стоимости будущих денежных поступлений от реализации проекта с инвестиционными расходами, необходимыми для его осуществления.

Поскольку приток денежных средств распределен во времени, он дисконтируется с помощью коэффициента r, устанавливаемого аналитиком (инвестором) самостоятельно исходя из ежегодного процента возврата, который он хочет или может иметь на инвестируемый им капитал.

Допустим, делается прогноз, что инвестиция (IC) будет генерировать в течение n лет, годовые доходы в размере P1, P2,., Рn. Общая накопленная величина дисконтированных доходов (PV) и чистый приведенный эффект (NPV) соответственно рассчитываются по формулам (1.1-1.2) [12, c.76]:

 (1.1)

 (1.2)

**Рентабельность инвестиций** – метод оценки эффективности проекта, который является по сути следствием метода чистой теперешней стоимости. Индекс рентабельности (PI) рассчитывается по формуле (1.3):

 (1.3)

В отличие от чистого приведенного эффекта индекс рентабельности является относительным показателем, что делает его удобным в планировании при выборе одного проекта из нескольких альтернативных.

**Срок окупаемости инвестиций** (РР) предполагает вычисление того периода, за который кумулятивная сумма (сумма нарастающим итогом) денежных поступлений сравняется с суммой первоначальных инвестиций (1.4).

, (1.4)

В сводку технико-экономических показателей работы транспортного хозяйства в ходе инвестирования в него средств также включаются:

а) коэффициент использования парка транспортных средств по времени (1.5):

;(1.5)

где Fфакт - число часов фактической работы парка транспорта за период;

Fэф – эффективный фонд времени работы парка транспорта за период

б) коэффициент использования пробега (1.6):

;(1.6)

где Lгр - расстояние, пройденное транспортом с грузом за период, км;

Lобщ – общий пробег транспорта с грузом и порожняком, км.

себестоимость 1 машино-часа работы транспортных средств (1.7):

;(1.7)

где Зп – расходы на заработную плату обслуживающего персонала с начислениями за период, д.е.;

А – амортизация оборудования за период, д.е.;

Р – расходы на текущий ремонт и обслуживание оборудования, д.е.;

Т – стоимость потребленного топлива и прочих энергоносителей, д.е.;

М – затраты на расходные материалы (смазочные, обтирочные и т.д.), д.е.;

Пр – прочие расходы, д.е.

в) себестоимость перевозки 1 т груза (1.8):

;(1.8)

где Qч – масса грузов, перевозимых транспортными средствами за 1 час, т.

г) себестоимость 1 рейса (1.9):

;(1.9)

д) расходы энергии (топлива) и смазочных и обтирочных материалов (по нормам и отклонениям от них).

Анализ представленных показателей, позволяет выявить отрицательные стороны управления транспортным хозяйством с целью его оптимизации.

*Реализация проекта* –выполнение проектно-изыскательских, строительно-монтажных и наладочных работ, обучение персонала, заключение контрактов на поставку сырья и материалов, комплектующих изделий и энергоносителей, производство опытного образца, выпуск опытной партии и серии, испытание изделий, эксплуатация и мониторинг инвестируемого объекта.

Таким образом, в транспортном хозяйстве предприятий до сих пор нет полной ясности, какие виды транспорта в большей степени подходят для функционирования в новых условиях хозяйствования. Мировой опыт свидетельствует, что наиболее эффективное воздействие государства на деятельность транспорта заключается в обеспечении справедливой конкуренции между видами транспорта, а также в воздействии на формирование разумной прибыли транспортных предприятий независимо от форм собственности.

Как отмечено ранее, государство или прямо участвует в инвестиционном процессе или берет на себя функции регулирования деятельности частного капитала в отношении привлечения средств на транспорт.

Любому инвестиционному вложению, в частности в развитие автопарка предприятия, предшествует создание инвестиционного проекта – комплексного плана мероприятий, который направлен на обоснование эффективности вложения в создаваемые или модернизируемые материальные объекты, технологические процессы, виды предпринимательской деятельности и целевые программы с целью сохранения и увеличения капитала, получения выгоды.

Обобщая сказанное, отметим также, что транспортная система представляет собой большой и сложный народнохозяйственный комплекс страны. В него входят следующие виды транспорта: железнодорожный, морской, речной (внутренний водный), автомобильный, воздушный, трубопроводный.

По предварительным данным Национального банка Беларуси, экспорт транспортных услуг в январе-ноябре 2010 г. составил 2,8 млрд. у. е., что на 29,5% выше уровня аналогичного периода 2009 г. Перевозки грузов составили 2,3 млрд. у. е., (темп роста 128,1%), перевозки пассажиров – 205,4 млн. у. е. (темп роста 145,3%).

Характеризуя зарубежный опыт управления транспортным хозяйством, следует отметить его инвестиционную направленность и дерегулирование.

Основной задачей транспортного хозяйства предприятий Республики Беларусь в нынешних условиях хозяйствования является бесперебойная транспортировка грузов при полном использовании транспортных средств и минимальной себестоимости транспортных операций. Это достигается путем правильной организации транспортного хозяйства и четкого планирования работы транспорта, обоснованного выбора транспортных системы средств, нормирования.

**Глава 2. Анализ организации работы автопарка в СПК имени Ленина**

**2.1 Технико-экономическая характеристика хозяйства**

СПК «Имени Ленина» – коммерческая организация, основными видами деятельности которой являются выращивание элитных сортов пшеницы, подсолнечника, кукурузы и прочих зерновых и кормовых культур и мясомолочное производство.

СПК «Имени Ленина» расположен в Гомельском районе Гомельской области, на территории четырех населенных пунктов протяженностью более 20 км. Центральная усадьба находится в д.Поколюбичи, – это в трех километрах от областного центра.

История СПК «Имени Ленина» началась в 1929 году, когда на базе общественных земель сельскими активистами д. Поколюбичи было организовано коллективное хозяйство «Красная нива». В 1931 году колхозу было присвоено имя Ленина. В августе 1939 года колхоз «Имени Ленина» экспонирует свою продукцию в Москве, на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке. В июне 2007 г. решением Гомельского областного исполнительного комитета №460 СПК «Имени Ленина» был зарегистрирован в Едином государственном регистре юридических лиц и индивидуальных предпринимателей за № 400201108.

Также в 2007 г. СПК «Имени Ленина» включен в число шестидесяти валообразующих предприятий сельского хозяйства Республики Беларусь: перед коллективом колхоза были поставлены задачи по ускоренному наращиванию производства молока, мяса, продукции растениеводства. В связи с чем, рассмотрим основные результаты финансово-хозяйственной деятельности СПК «Имени Ленина» за три года, начиная с 2007 г. (таблица 2.1).

Источник информации – данные формы №6-АПК «Валовая продукция и затраты на производство» за 2008-2009 гг., данные отчёта по труду и движению работников за 2008-2009 гг., данные отчёта о прибылях и убытках.

Из данных таблицы 2.1 видно, что выпуск продукции в фактических ценах за 2009 г. составил 4732 млн р. Это на 29,8% больше, чем годом ранее. В свою очередь, стоимостной объём выпуска продукции за 2007 г. равнялся 3364 млн р.

Среднесписочная численность работающих в СПК «Имени Ленина» в 2007г. составляла 299 чел., из них 286 работают в основной деятельности, где чуть более 200 чел. – рабочие. В 2008г. происходит сокращение численности работающих на 34 чел. в разрезе основных работников, из них 26 рабочих. В 2009г. кроме 34 работников основного производства, число работников неосновной деятельности становится меньше на 4 чел. В целом, рабочие основной деятельности СПК «Имени Ленина» составляют около двух трети всего персонала СПК «Имени Ленина» в течение анализируемого периода.

Таблица 2.1

Сведения о финансово-хозяйственной деятельности СПК «Имени Ленина»

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Годы | Отклонение (+/-) | Темп изменения, % |
| 2007 | 2008 | 2009 | 2008 от 2007 | 2009 от 2008 | 2008 к 2007 | 2009 к 2008 |
| А | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1.Валовая продукция сельского хозяйства в сопоставимых ценах, всего млн р. | 3847 | 4117 | 4665 | 270 | 548 | 107,0 | 113,3 |
| В том числе |   |   |   |   |   |   |   |
|  - растениеводства | 2271 | 1815 | 1957 | -456 | 142 | 79,9 | 107,8 |
|  - животноводства | 1576 | 2302 | 2708 | 726 | 406 | 146,1 | 117,6 |
| 2.Валовая продукция в фактических ценах | 3364 | 3645 | 4732 | 281 | 1087 | 108,4 | 129,8 |
| Среднесписочная численность работников, чел. | 282 | 317 | 239 | 35 | -78 | 112,4 | 75,4 |
| 3.Среднесписочная численность промышленно-производственного персонала, чел. | 286 | 252 | 218 | -34 | -34 | 88,1 | 86,5 |
| В том числе: |   |   |   |   |   |   |   |
|  - среднесписочная численность рабочих | 212 | 182 | 155 | -30 | -27 | 85,8 | 85,2 |
| 4.Среднегодовая выработка, млн р. |   |   |   |   |   |   |   |
|  - на 1 работника | 11,8 | 14,5 | 21,7 | 2,7 | 7,2 | 122,9 | 149,7 |
|  - на 1 работающего | 15,9 | 20 | 30,5 | 4,1 | 10,5 | 125,8 | 152,5 |
| 5.Выручка от реализации продукции за вычетом налогов и сборов, млн р. | 2161 | 4847 | 3565 | 2686 | -1282 | 224,3 | 73,6 |
| 6.Полная себестоимость реализованной продукции, млн р. | 1983 | 2739 | 4225 | 756 | 1486 | 138,1 | 154,3 |
| 7.Прибыль (убыток) от реализации продукции, млн р. | 178 | 2108 | -660 | 1930 | -2768 | 1184,3 | -31,3 |
|  - рентабельность продаж, % | 8,2 | 43,5 | -18,5 | 35,3 | -62,0 |  -  |  -  |
|  - рентабельность расходов, % | 9,0 | 77,0 | -15,6 | 68,0 | -92,6 |  -  |  -  |
| 5. Чистая прибыль (убыток), млн р. | 605 | 2162 | 598 | 1557 | -1564 | 357,4 | 27,7 |

Можно отметить рост производительности труда в среднем за период. Так, выработка на одного рабочего в 2007г. достигала почти 12 млн р., а в 2009г. – почти 28 млн р., т.е. выросла почти в два раза. Та же ситуация прослеживается и по выработке на одного работающего: 16, 20, 30,5 млн р. за 2007, 2008, 2009 года соответственно.

Выручка от реализации продукции хозяйства за вычетом налогов и других обязательных платежей в 2009 г. составила 3565 млн. Это на 1282 млн р. меньше, чем в 2008 г. Отметим, что в 2007 г. значение данного показателя было равно 2161 млн р.

Себестоимость реализации, равная в 2008 г. 1983 млн р., в 2009 г. выросла на 38,1%, а в 2009 г. достигла суммы 4225 млн р., увеличившись ещё на 54,3%. То есть, себестоимость реализации в динамике росла быстрее выручки от реализации.

Прибыль от реализации в результате по итогам 2007 г. была равна 178 млн р., в 2008 г. она увеличилась до 2108 млн р. Однако, в связи с ростом себестоимости продукции и её реализации деятельность СПК «Имени Ленина» по итогам 2010 г. убыточна. Убыток составил 660 млн р.

В связи с чем, показатели рентабельности продаж и реализации за 2009 г. рассчитаны со знаком минус. В 2008 г. они, соответственно, были равны 43,5% и 77%, в 2007 г. – 8,2% и 9,0%.

То есть, наибольшего своего эффекта основная деятельность хозяйства достигла в 2008 г., после чего наблюдается резкий финансовых спад результатов основной деятельности.

В итоге, чистая прибыль за 2009 г. составила 2162 млн р. против 605 млн р., полученных в 2007 г. и 598 млн р., полученных в 2009 г.

При помощи таблицы 2.2 проанализируем уровень производственных затрат СПК «Имени Ленина».

Источник информации – данные о затратах на производство (форма №8-АПК) за 2008-2009 гг.

Таблица 2.2

Анализ динамики затрат в разрезе экономических элементов в СПК «Имени Ленина» за 2008-2009 гг.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Элементы затрат | 2008г. | 2009г. | Отклонение |
| млн р. | уд.вес, % | млн р. | уд.вес, % | млн р. | % |
| А | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| Сырье и материалы | 2254 | 51,3 | 2943 | 48,6 | 729 | -2,7 |
| Топливно-энергетические ресурсы | 614 | 14,0 | 786 | 12,8 | 172 | -1,2 |
| Покупные комплектующие изделия и полуфабрикаты | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 |
| Итого материальных затрат | 2868 | 65,3 | 3719 | 61,3 | 901 | -3,9 |
| Затраты на оплату труда | 734 | 16,7 | 1158 | 18,8 | 424 | 2,1 |
| Отчисления на социальные нужды | 228 | 5,2 | 347 | 5,6 | 119 | 0,5 |
| Амортизация основных средств  | 530 | 12,1 | 808 | 13,2 | 278 | 1,1 |
| Прочие затраты | 35 | 0,8 | 62 | 1,0 | 27 | 0,2 |
| Итого производственных затрат | 4395 | 100 | 6144 | 100,0 | 1749 | 0,0 |

Из данных таблицы 2.2 видно, что по сравнению с предыдущим годом удельный вес материальных затрат снизился на 3,9%. Что связано со снижением доли затрат топливно-энергетических ресурсов на 1,2%, сырья и материалов на 2,7%. Основной удельный вес в материальных затратах на производство молока в колхозе (СПК) «Имени Ленина» составляют сырье и материалы (48,6%).

Уменьшение удельного веса топливно-энергетических ресурсов в затратах на производство на 1,2% пункта произошло в результате экономии потребления жидкого топлива и электроэнергии.

Трудоемкость производства молока на данном предприятии довольно велика, о чем свидетельствует высокая доля заработной платы в затратах на производство. Удельный вес заработной платы персонала в отчетном году составил 18,8% в затратах на производство. И по сравнению с предыдущим годом доля этих затрат увеличилась на 2,1% пункта, что говорит об увеличении трудоемкости производства продукции.

Прочие затраты повысились по сравнению с прошлым годом на 27 млн р., а их удельный вес на 0,2% пункта.

Сведения о платёжеспособности СПК «Имени Ленина» представлены в таблице 2.3.

Источник информации данные бухгалтерского баланса за 2008-2009 гг.

Таблица 2.3

Оценка платежеспособности СПК «Имени Ленина» за 2007-2009 гг.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование показателей | Годы | Отклонение,(+/-) |
| 2007г. | 2008г. | 2009г. | 2009 от 2007 | 2009 от 2008 |
| А | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1.Денежные средства, млн р. | 13 | 14 | 4 | -9 | -10 |
| 2.Дебиторская задолженность, млн р. | 470 | 1058 | 666 | 196 | -392 |
| 3.Оборотные активы, млн р. | 3897 | 5745 | 6872 | 2975 | 1127 |
| 4.Запасы и затраты, млн р. | 2664 | 3733 | 4776 | 2112 | 1043 |
| 5.Краткосрочные обязательства, млн р. | 2792 | 3007 | 3930 | 1138 | 923 |
| 6. Коэффициент абсолютной ликвидности – денежное покрытие [стр.1 / стр.5] | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 7. Коэффициент быстрой ликвидности - финансовое покрытие [(стр.1 + стр.2) / стр.5] | 0,17 | 0,36 | 0,17 | 0,00 | -0,19 |
| 8. Коэффициент текущей ликвидности – общее покрытие [стр.3 / стр.5] | 1,40 | 1,91 | 1,75 | 0,35 | -0,16 |
| 9. Коэффициент критической оценки – «лакмусовая бумажка» [(стр.3 - стр.4) / стр.5] | 0,44 | 0,67 | 0,53 | 0,09 | -0,14 |

Как видно, из таблицы 2.3, исследуемое нами СПК «Имени Ленина» не располагает достаточным количеством денежных средств.

Более стабильная ситуация наблюдается в области коэффициента быстрой ликвидности: 0,17, 0,36, 0,17 в 2007, 2008, 2009 годах соответственно.

Коэффициент текущей ликвидности составил 1,4, 1,91, 1,75 в 2007, 2008, 2009 годах соответственно. На снижение данного показателя в 2009г. повлияло также увеличение краткосрочной кредиторской задолженности СПК «Имени Ленина».

Организационная структура управления СПК «Имени Ленина» линейно-функциональная, потому что отражает функциональное подчинение всех работников единой воле руководителя (рисунок 2.1).

Достоинства линейно-функциональной организационной структуры выражаются в оперативности принятия и реализации управленческих решений в своей функциональной группе и относительной простоте подборки руководителей.

Управление СПК «Имени Ленина» осуществляется в соответствии с действующим законодательством на основе сочетания прав, интересов трудового договора и собственника.

Так как СПК «Имени Ленина» СПК «Имени Ленина» является акционерным обществом, то управление в нем осуществляют:

* общее собрание акционеров;
* наблюдательный совет;
* исполнительные органы – председатель колхоза.

Общее собрание акционеров является высшим органом управления Общества. Общее руководство деятельностью Общества в период между общими собраниями акционеров осуществляет наблюдательный совет.

Исполнительные органы подотчетны общему собранию акционеров и наблюдательному совету и организуют выполнение решений этих органов.

Органом управления является председатель.

Таким образом, СПК «Имени Ленина» является ярким примером прогрессивной и безубыточной работы СПК «Имени Ленина» сельского хозяйства в нашей стране. СПК «Имени Ленина» в течение 2007-2009 годов развивалось в целом стабильно и без особых препятствий. Организация обладает достаточной кредито- и платежеспособностью, положение СПК «Имени Ленина» устойчивое, структура баланса удовлетворительная.

**2.2 Анализ работы автопарка хозяйства**

СПК «Имени Ленина» имеет свой парк автомобилей и сельскохозяйственной техники.

На основе данных отчёта о движении основных сельскохозяйственных машин и оборудования (форма №16-АПК) проанализируем деятельность автопарка СПК «Имени Ленина» за 2008-2009 гг.

Проанализируем состав автотранспорта СПК «Имени Ленина за исследуемый период» (таблица 2.4).

Таблица 2.4

Сведения о составе автопарка СПК «Имени Ленина»

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели | Годы | Отклонение (+/-) |
| 2007 | 2008 | 2009 | 2008 от 2007 | 2009 от 2008 |
| Трактора всех марок (без тракторов, на которых смонтированы машины) | 25 | 28 | 26 | 3 | -2 |
| Трактора, на которых смонтированы машины | 2  | 2  | 2  | 0 | 0  |
| Тракторные прицепы | 15 | 15 | 13 | 0 | -2 |
| Сеялки | 6 | 9 | 5 | 3 | -4 |
| Картофелесажалки | 3 | 4 | 3 | 1 | -1 |
| Сенокосилки тракторные | 11 | 12 | 12 | 3 | 0 |
| Самоходные косилки | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Кормоуборочные комплексы | 5 | 5  | 3  | 0 | -2 |
| Комбайны | 16 | 16 | 13 | 0 | -3 |
| Жатки рядовые и валковые | 3  | 3  | 7  | 0 | 4 |
| Погрузчики | 2 | 2 | 3 | 0 | 1 |
| Автомобили грузовые | 13 | 15 | 15 | 2 | 0 |
| Итого: | 103 | 115 | 106 | 12 | -9 |

По данным таблицы 2.4 можно сделать вывод о том, что в период 2007-2008 гг. хозяйство увеличивало состав транспортных средств, в последующий год, напротив, сокращало. Однако следует отметить, что из автопарка выводится только устаревшая автотехника, не поддающаяся ремонту и модернизации.

Рассмотрим динамику автотехники СПК «Имени Ленина» по видам.

Так, основная техника автопарка хозяйства представлена сельскохозяйственной техникой. На конец 2009 г. в автопарке числится 26 тракторов различных марок и два трактора с смонтированными на них машинами. Это притом, что год ранее тракторов насчитывалось 28 единиц.

Сократилось число тракторных прицепов с 15 ед. до 13 ед., кормоуборочных комплексов с 5 ед. в 2007-2008 гг. до 3 ед. в 2009 г., комбайнов с 16 ед. в 2007-2008 гг. до 13 ед. в 2009 г.

При этом с 3 ед. до 7 ед. выросло число жаток рядовых и валковых, число погрузчиков с 2 ед. увеличилось до 3 ед. в 2009 г.

Отметим, что автотехника хозяйства представлена не только отечественными и российскими автомашинами и автокомплексами, но и зарубежными, такими: как renalt, mammout, mersedes и др.

Число грузовиков, равное в 2007-2008 13 ед., в 2009 г. составило 15 ед.

По данным формы №16-АПК также видно, что за 2009 г. тракторами СПК «Имени Ленина» было отработано 72387 машино-смен.

Для оценки работы грузового автотранспорта применяется целая система частных и обобщающих показателей. Частные технико-эксплуатационные показатели позволяют оценить отдельные стороны работы машин с точки зрения использования времени их работы, скорости движения, пробега, грузоподъемности и т.д., что является частью таких обобщающих показателей, как производительность работы машин и себестоимость перевозок, с помощью которых оцениваются окончательные результаты работы автотранспорта.

В процессе анализа необходимо изучить динамику показателей работы автотранспорта хозяйства, выполнение плана по их уровню, установить причины изменения и резервы увеличения объема грузооборота и снижения себестоимости тонно-километра.

Анализ использования грузового автотранспорта приведен в таблице 2.5.

Таблица 2.5

Анализа использования грузового автотранспорта

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели | Годы | Отклонение (+/-) |
| 2007 | 2008 | 2009 | 2008 от 2007 | 2009 от 2008 |
| А | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Автомобили грузовые | 13 | 15 | 15 | 2 | 0 |
| Средняя грузоподъемность машин | 3,6 | 3,5 | 3,8 | 0,3 | -0,1 |
| Автомобиле-дни нахождения машин в хозяйстве | 2670 | 3650 | 2920 | -730 | 980 |
| в том числе: |  |  |  |  |  |
| в ремонте | 275 | 300 | 344 | 44 | 25 |
| в работе | 1720 | 2700 | 2064 | -636 | 980 |
| Отработано одной машиной за год, дней | 160 | 204 | 162 | -142 | 140 |
| Отработано одной машиной за год, дней | 160 | 204 | 162 | -142 | 140 |
| Коэффициент технической готовности машин | 0,84 | 0,92 | 0,88 | -0,04 | 0,08 |
| Коэффициент использования машин в работе | 0,70 | 0,74 | 0,71 | -0,03 | 0,04 |
| Время нахождения машин, ч: |  |  |  |  |  |
| в наряде | 9567 | 16600 | 10360 | -6240 | 7033 |
| в пробеге | 8740 | 11880 | 8600 | -3280 | 3140 |
| Коэффициент использования рабочего времени | 0,81 | 0,72 | 0,83 | 0,11 | -0,09 |
| Общий пробег машин, тыс. км | 652 | 723 | 624 | 99 | 71 |
| в том числе с грузом, тыс. км | 386 | 438 | 397 | -41 | 52 |
| Коэффициент использования пробега | 0,63 | 0,61 | 0,64 | 0,03 | -0,02 |
| Объем грузооборота, тыс. ткм | 1054 | 1226,4 | 1048,1 | -178,30 | 172,40 |
| Средняя загруженность машины, т | 2,1 | 2,8 | 2,64 | -0,16 | 0,7 |
| Средняя техническая скорость движения, км/ч | 60,40 | 60,86 | 72,56 | 11,70 | 0,46 |
| Объем перевозимых грузов, тыс. т | 24,50 | 27,25 | 29,10 | 1,85 | 2,75 |
| Среднее расстояние перевозки грузов, км | 43 | 45 | 36 | -9 | 2 |
| Коэффициент использования грузоподъемности машин | 0,70 | 0,8 | 0,69 | -0,11 | 0,10 |
| Выработка на один автомобиле - тонно - день нахождения в хозяйстве, ткм | 93,86 | 96,0 | 94,46 | -1,54 | 2,14 |
| Средняя грузоподъемность машин | 3,6 | 3,5 | 3,8 | 0,3 | -0,1 |
| Автомобиле-дни нахождения машин в хозяйстве | 2670 | 3650 | 2920 | -730 | 980 |
| в том числе: |  |  |  |  |  |
| в ремонте | 275 | 300 | 344 | 44 | 25 |
| в работе | 1720 | 2700 | 2064 | -636 | 980 |
| Отработано одной машиной за год, дней | 160 | 204 | 162 | -142 | 140 |
| Коэффициент технической готовности машин | 0,84 | 0,92 | 0,88 | -0,04 | 0,08 |
| Коэффициент использования машин в работе | 0,70 | 0,74 | 0,71 | -0,03 | 0,04 |
| Время нахождения машин, ч: |  |  |  |  |  |
| в наряде | 9567 | 16600 | 10360 | -6240 | 7033 |
| в пробеге | 8740 | 11880 | 8600 | -3280 | 3140 |
| Коэффициент использования рабочего времени | 0,81 | 0,72 | 0,83 | 0,11 | -0,09 |
| Общий пробег машин, тыс. км | 652 | 723 | 624 | 99 | 71 |
| в том числе с грузом, тыс. км | 386 | 438 | 397 | -41 | 52 |
| Коэффициент использования пробега | 0,63 | 0,61 | 0,64 | 0,03 | -0,02 |
| Объем грузооборота, тыс. ткм | 1054 | 1226,4 | 1048,1 | -178,30 | 172,40 |
| Средняя загруженность машины, т | 2,1 | 2,8 | 2,64 | -0,16 | 0,7 |

Как видно из таблицы 2.5 показатели использование грузового автотранспорта в 2008 г. выросли в сопоставлении с 2007 г. Это связано с тем, что в 2008 г. парк подвижного состава увеличился на два автомобиля, увеличились автомобиле-дни нахождения машин в работе. В связи с расширением парка подвижного состава увеличился и объем грузооборота, средняя загруженность автомобиля, увеличился объем перевозимых грузов.

Если сравнивать 2009 г. и 2008 г., как видно из таблицы, парк автомобилей сократился на две единицы, это может быть связано со списанием автомобилей из-за выхода из строя и экономически невыгодного их ремонта. В связи с тем, что сократился парк подвижного состава, сократились и показатели использования подвижного состава в 2009 г.

Коэффициент использования машин в работе в 2009 г. снизился это связано со сверхплановыми простоями машин из-за технической неисправности, длительного нахождения в ремонте.

Коэффициент использования рабочего времени в 2008 г. по сравнению с 2007 и 2009 гг. снизился, что свидетельствует о том, что в 2008 г. было потрачено меньше времени на погрузку-разгрузку автомобилей в день.

Коэффициент использования пробега в 2008 г. в отличие от 2007 и 2009 гг. ниже, это свидетельствует о том, что в 2008 г. было больше порожних рейсов.

Если сравнивать 2009 г. и 2007 г., то можно заметить, что показатели использования грузового транспорта практически одинаковые.

Следовательно, для того, чтобы в дальнейшем увеличить показатели по эксплуатации транспортных средств необходимо увеличить парк, сократить количество порожних рейсов за счет полной загруженности транспортных средств.

Таким образом, в период 2007-2008 гг. хозяйство увеличивало состав транспортных средств, в последующий год, напротив, сокращало. Однако следует отметить, что из автопарка выводится только устаревшая автотехника, не поддающаяся ремонту и модернизации.

**2.3 Анализ системы управления деятельностью автопарка**

Характеризуя систему управления автопарком СПК «Имени Ленина», отметим, что оно находится в ведении главного инженера хозяйства (рисунок 2.1).

При этом вопросами управления техникой автопарка занимается инженер по эксплуатации транспортного парка. В структуру управления автохозяйством также входят работники: инженер по механизации трудоёмких процессов и заведующий горюче-смазочными материалами (рисунок 2.1).

Основными функциями транспортного хозяйства предприятия являются:

* перевозка грузов;
* осуществление погрузочно-разгрузочных работ;
* осуществление экспедиционных операций.

Инженер по эксплуатации транспортного парка:

* разрабатывает план производственно-хозяйственной деятельности транспортного хозяйства,
* определяет грузооборот по заводу и объем погрузочно-разгрузочных работ;
* рассчитывает потребность в транспортных и погрузочно-разгрузочных средствах;
* оперативно-производственное планирование работы транспорта, которое сводится к составлению квартальных, месячных и суточных планов перевозок и к оперативному регулированию транспортных работ;
* участвует в технической подготовке производства с целью комплексной механизации и автоматизации погрузочно-разгрузочных и транспортных операций;
* разрабатывает транспортно-технологические схемы, обеспечивающие стыковку отдельных звеньев транспортной сети предприятия и технологического оборудования; формирует альбомы чертежей по каждому виду подъемно-транспортного оборудования для изготовления запасных частей и проведения ремонтных работ;
* ведет паспортизацию всех видов транспортных средств;
* осуществляет учет и ведет отчетность работы транспортного хозяйства СПК «Имени Ленина».

Потребность автопарка СПК «Имени Ленина» в кадрах, расчёт фонда заработной платы, сметы затрат по транспортному хозяйству и калькуляции себестоимости на отдельные виды транспортных услуг осуществляется главным экономистом в тандемной работе с отделом бухгалтерии.

Функции управления финансовыми результатами автопарка СПК «Имени Ленина» следующие:

* выявление источников финансирования хозяйственной деятельности;
* На основании предоставленной информации из планово-экономического отдела проводится поиск, анализ и выбор соответствующего источника финансирования, т.е. выявление за счет каких средств: собственных или заемных будет осуществляться планируемое мероприятие
* Обеспечение нормального хода процесса управления финансовыми результатами деятельности автопарка, в т.ч. систематизация необходимого пакета документов по проведенным операциям для последующего формирования финансовой отчетности;
* мотивация и стимулирование работников предполагает представление выделившихся в работе сотрудников отдела к надбавке за трудовую деятельность, а также разработку системы стимулирования работников: расчёт премий и надбавок.

Так, заработная плата водителей автомобилей, как и других работников, состоит из:

* основной (тарифной) части, определяемой по часовым и (или) месячным тарифным ставкам (окладам), или сдельным расценкам;
* выплат стимулирующего и компенсирующего характера. Формы и системы оплаты труда водителей, дополнительные.

Выплаты стимулирующего и компенсирующего характера устанавливаются на основании коллективного договора, трудового соглашения или контракта. Наиболее распространенными формами оплаты труда водителей являются сдельно-премиальная и повременно-премиальная. По своей сути они тождественны рассмотренным выше: при сдельно-премиальной системе заработок водителя зависит от объема выполненной транспортной работы, которая выражается в тоннах перевезенного груза или в тонно-километрах, а при повременно-премиальной – от фактически отработанного времени (часов).

Поскольку водители не тарифицируются по разрядам Единой тарифной сетки, то их месячные тарифные ставки (оклады) устанавливаются умножением кратного размера тарифной ставки I разряда на тарифную ставку I разряда, действующую в СПК «Имени Ленина» (таблица 2.6).

Таблица 2.6

Кратные размеры тарифной ставки I разряда для расчета тарифных ставок водителей грузовых автомобилей

|  |  |
| --- | --- |
| Грузоподъемность автомобиля, т | Типы автомобилей |
| Бортовые и автомобили-фургоны общего назначения | Специализированныеи специальные: самосвалы, цистерны, пожарные, технической помощи, автокраны, седельные тягачи с прицепами и полуприцепами | Ассенизационные, по перевозке ядохимикатов, безводного аммиака, аммиачной воды и т.п. |
| А | 1 | 2 | 3 |
| до 0,5 | - | 2,08 | 2,12 |
| от 0,5 до 1,5 | 2,08 | 2,12 | 2,22 |
| от 1,5 до 3,0 | 2,12 | 2,22 | 2,29 |
| от 3,0 до 5,0 | 2,22 | 2,29 | 2,36 |
| от 5,0 до 7,0 | 2,29 | 2,36 | 2,40 |
| от 7,0 до 10,0 | 2,36 | 2,40 | 2,48 |
| от 10,0 до 20,0 | 2,40 | 2,48 | 2,59 |

Таким образом, система управления автопарком СПК «Имени Ленина», находится в ведении главного инженера хозяйства. При этом вопросами управления техникой автопарка занимается инженер по эксплуатации транспортного парка. В структуру управления автохозяйством также входят работники: инженер по механизации трудоёмких процессов и заведующий горюче-смазочными материалами.

Основными функциями транспортного хозяйства предприятия являются: перевозка грузов; осуществление погрузочно-разгрузочных работ; осуществление экспедиционных операций.

Обобщая вышесказанное, отметим также, что СПК «Имени Ленина» является ярким примером прогрессивной и безубыточной работы СПК «Имени Ленина» сельского хозяйства в нашей стране. СПК «Имени Ленина» в течение 2007-2009 годов развивалось в целом стабильно и без особых препятствий. Организация обладает достаточной кредито- и платежеспособностью, положение СПК «Имени Ленина» устойчивое, структура баланса удовлетворительная.

Вопросами управления техникой автопарка занимается инженер по эксплуатации транспортного парка. Основными функциями транспортного хозяйства предприятия являются: перевозка грузов; осуществление погрузочно-разгрузочных работ; осуществление экспедиционных операций.

Для того, чтобы в дальнейшем увеличить показатели по эксплуатации транспортных средств необходимо увеличить парк, сократить количество порожних рейсов за счет полной загруженности транспортных средств, совершенствовать оплату труда водителей.

**Глава 3. Совершенствование работы автопарка**

**3.1 Совершенстование заработной платы труда водителей**

Каждый работник должен быть заинтересован в своем труде, стремится добиваться положительных результатов, получение как больше прибыли с наименьшими затратами и это можно добиться в механизированном отряде, если работникам оплата труда будет производится по сдельно-премиальной системе оплаты труда. Рассчитаем экономический эффект, если мы переведем на сдельно – премиальную систему оплаты труда водителя погрузчика.

Так, по повременно-премиальной системе за 2009 года, при условии отработки нормы часов (Нч=160):

* тарифный коэффициент - 2,48 \* 1,2, где 1,2 – это коэффициент в зависимости от технологического вида работ;
* тарифная ставка первого разряда, действующая на предприятии – 105 235 р.

Должностной оклад при этом составит 313179 р.

Работник работает на контракте, размер увеличения за контракт составляет 10%, что в сумме должностной оклад с увеличением составит 344497 р. Производятся также доплаты:

* за классность в размере 20%, что составит 68899 р.;
* за стаж работы 20% от должностного оклада, что составляет 68899 р.

При соблюдении всех условий положения по премированию размер премии составляет 30%, то есть: 344497 + 68899 \* 30% = 124019 р.

Итого заработная плата за сентябрь месяц водителя погрузчика составляет 606314 р.

При сдельно-премиальной системе оплаты труда мы будем использовать справочник «Типовые нормы выработки и расхода топлива на механизированные полевые и транспортные работы в сельском хозяйстве». Вид работы: погрузка. Разряд работы – пятый. Отработано 160 часов. Расчеты приведем в таблице 3.1

Таблица 3.1

Расчет заработной платы водителя погрузчика,

|  |  |
| --- | --- |
| Показатели | Сумма, р. |
| А | 1 |
| Объем работ выполненный | 5400 |
| Сменная норма выработки | 250 |
| Выполнено нормо-смен | 21,6 |
| Расценка за выполненную норму (105235/168\*1,73\*1,2\*8) | 10403 |
| Начислено заработной платы всего: | 495698 |
| - за выполненную работу | 224705 |
| - доплата за качество работы, 20% | 44941 |
| - за классность, 20% | 44941 |
| Доплата за стаж работы, 20% (344497\*20%) | 68899 |
| Увеличение за контракт, 10% | 31318 |
| Премия, 30% | 80894 |

Как видно из таблицы 3.1, заработная плата при сдельно-премиальной заработной плате ниже, чем при повременно-премиальной системе оплаты труда на 110616 р. за месяц, а за год на 1327392 р. В хозяйстве работает 3 водителя погрузчика (таблица 2.4), то экономия составит 3982176 р.

Таким образом, для СПК «Имени Ленина» целесообразно перевести некоторых водителей на сдельно-премиальную систему оплаты труда. Заработная плата при сдельно-премиальной заработной плате ниже, чем при повременно-премиальной системе оплаты труда на 110616 р. за месяц, а за год на 1327392 р. В хозяйстве работает 3 водителя погрузчика (таблица 2.4), то экономия составит 3982176 р.

**3.2 Совершенстование премирования труда работников автопарка**

Необходимо также произвести совершенствование положения по премированию работников хозяйства, а именно:

- пересмотреть условия премирования начальникам структурных подразделений. Необходимо каждому работнику структурного подразделения внести показатель по обеспечению опережения роста производительности труда над ростом заработной платы.

- пересмотреть условия премирования работников работавших по заказу. Установить размер премирования, что за каждый перевыполненный процент плана прибыли. Для того, чтобы не только руководитель, а и сам работник стремился к получению максимальной прибыли.

- пересмотреть премирование на ремонтах автомобилей, выполнявших самими водителями и трактористами. Создать графики по ремонту, где указанно возможное количество дней для ремонта техники в месяц. На основании этих дней графика и производить премирование работников.

То есть для премирования должна стоять цель – это достижение единства интересов всех категорий работников в обеспечении высоких конечных результатов производственно-хозяйственной деятельности хозяйства в целом.

В СПК «Имени Ленина» работает три водителя погрузчика (таблица 2.4). При погрузке установлена норма выработки 250 тонн за 8 часов работы одним водителем погрузчика. Предприятие в 2009 году купила новый погрузчик ТО-18 Амкодор, которому на 250 тонн необходимот 6 часов рабочего времени, отсюда следует, что он экономит 2 часа работы в день или в среднем 480 часов в год. В связи с этим ему необходимо установить норму выработки 330 тонн за 8 часов рабочего времени, что повлияет на его заработную плату.

Расчет заработной платы приведем в таблицу 3.2.

Тарифная ставка 1 разряда – 105235 р.; Вид работы: погрузка погрузчиком ТО-18 Амкодор. Разряд работы: пятый. За сентябрь месяц было отработано 160 часов одним рабочим.

Таблица 3.2

Расчет заработной платы водителя погрузчика.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели | Норма выработки 250 т | Норма выработки 330 т |
| А | 1 | 2 |
| Объем работ выполненный | 5400 | 5400 |
| Сменная норма выработки | 250 | 330 |
| Выполнено нормо-смен | 21,6 | 16,36 |
| Расценка за выполненную норму (105235/168\*1,73\*1,2\*8) | 10403 | 10403 |
| 5. Начислено заработной платы всего: | 495698 | 399755 |
| - за выполненную работу | 224705 | 170193 |
| - доплата за качество работы, 20% | 44941 | 34038 |
| - за классность, 20% | 44941 | 34038 |
| Доплата за стаж работы, 20% (344497\*20%) | 68899 | 68899 |
| Увеличение за контракт, 10% | 31318 | 31318 |
| Премия, 30%  | 80894 | 61269 |

Как видно из таблицы 3.2, заработная плата при норме выработке 330 тонн составляет экономию 95943 р. с действующей нормой выработки на предприятии. То есть можно сделать вывод, что при старом оборудовании за два часа экономившегося времени происходит переплата заработной платы на 80,6% за месяц, а в среднем за год 1151316 р. одним работником. Общая сумма экономии за год заработной платы с налогами на заработную плату (35% - соцстрах) составит 1559112 р.

Таким образом, необходимо также произвести совершенствование положения по премированию работников хозяйства, а именно: пересмотреть условия премирования начальникам структурных подразделений. Необходимо каждому работнику структурного подразделения внести показатель по обеспечению опережения роста производительности труда над ростом заработной платы, пересмотреть условия премирования работников работавших по заказу. Установить размер премирования, что за каждый перевыполненный процент плана прибыли. Для того, чтобы не только руководитель, а и сам работник стремился к получению максимальной прибыли, пересмотреть премирование на ремонтах автомобилей, выполнявших самими водителями и трактористами. Создать графики по ремонту, где указанно возможное количество дней для ремонта техники в месяц. На основании этих дней графика и производить премирование работников.

**3.3 Перевод автотранспорта на газопотребление**

В настоящее время на балансе СПК «Имени Ленина» находится 7 автомашин производственного назначения, использующих в качестве топлива бензин марки АИ-76 – это грузовой автомобиль марки ЗИЛ-130 в количестве четырёх единиц и ГАЗ-53 – в количестве трёх единиц.

Согласно техническим характеристикам расход топлива автомашины ЗИЛ-130 составляет порядка 35-40 л на 100 км, для автомашины ГАЗ-53 – порядка 28-32 л на 100 км при среднесуточном пробеге данных автомашин, примерно, для ЗИЛ-130 – 150 км и ГАЗ-53 – 120 км и примерной стоимости одного литра бензина АИ-76 около 1700 рулей.

Затраты на топливо для данной техники составят:

* по ЗИЛ-130 2,7 млн р. в сутки (((0,35 + 0,40) / 2) \*150 \* 1700 \*4), или, не менее 91,8 млн р. в год.
* по ГАЗ-53 1,8 млн р. в сутки (((0,28 + 0,32) / 2) \* 120 \* 1700 \* 3), или, не менее 44,06 млн р. в год.

В целях сокращения затрат по использованию автотранспорта нами предлагается следующее мероприятие. Смысл заключается в том, что двигатели указанных автомашин являются двигателями внутреннего сгорания карбюраторного типа, что в свою очередь позволяет переоборудовать двигатели на использование другого вида топлива (сжиженный газ), с сохранением возможности использования в качестве основного вида топлива бензин.

К затратам на осуществление проекта относятся затраты на оборудование, а также его установку. Стоимость одного комплекта оборудования на одну единицу автотранспорта составляет 255 евро, стоимость монтажа одного комплекта автотранспорта равна 75 евро; всего: 330 евро.

Согласно техническим характеристикам, расход топлива для автомашин, использующих в качестве основного топлива сжиженный газ, расход его увеличивается на 11%

Определим экономическую эффективность от внедрения данного мероприятия.

Суммарные затраты на осуществления мероприятия по семи автомашинам машинам составят около 6,9 млн р.; расчёт представлен в таблице 3.3.

Таблица 3.3

Затраты по переоборудованию автомашин

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование затрат | Сумма, млн р. |
| А | 1 |
| Приобретение оборудования | 5,35 |
| Установка оборудования | 1,57 |
| Итого: | 6,92 |

Сумма затрат на топливо при стоимости газа около 900 руб./л. После переоборудования автомашин составят соответственно:

* по ЗИЛ-130 1,10 млн р. в сутки (((0,35 + 0,40) / 2) \*150\* 900 \* 4), или, не менее 264 млн р. в год.
* по ГАЗ-53 0,76 млн р. в сутки (((0,28 + 0,32) / 2) \* 120 \* 900 \* 3), или, не менее 182 млн р. в год.

Годовой экономический эффект по мероприятию представляет собой разницу в затратах на топливо до мероприятия и после него, его значение составит следующую величину: - 634 млн р. ((264 + 182) – (648 + 432)). То есть, на лицо экономия в 634 млн р., или около 20% от средних годовых затрат на потребление топлива по предприятию.

Срок окупаемости данного мероприятия составит: 0,01 года (6,92/634).

Таблица 3.4

Сводная таблица по переоборудованию автомашин

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатели | До меро-приятия | После меро-приятия | Эффект |
| Снижение(-) (рост затрат (+)), % | В абсолютном выраже-нии (+/-) |
| А | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Расходы на топливо для автомашин, в т.ч.: |  |  |  |  |
| по ЗИЛ-130, млн р. | 648 | 264 | 59,3 | -384 |
| по ГАЗ-53, млн р. | 432 | 182 | 57,9 | -250 |
| Итого: | 1080 | 446 | 58,7 | -634 |

Следовательно, реализация мероприятия по переводу автотранспорта СПК «Имени Ленина» на использование другого вида топлива (сжиженного газа) позволит хозяйству сократить потребление топлива для автотранспорта более, чем на 40%, годовой экономический эффект в стоимостном выражении при этом будет равен не менее 634 млн р., или 4,5% от всех расходов предприятия.

Суммарный эффект от реализации вышеприведенных мероприятия может достичь 7%, соответственно, вырастет и прибыль анализируемого в нашем предприятия.

Обобщая вышесказанное по главе, отметим следующее.

В целях совершенствования работы автопарка, необходимо стимулировать трудовую деятельность его персонала, для чего необходимо также произвести совершенствование положения по премированию работников хозяйства, а именно: пересмотреть условия премирования начальникам структурных подразделений. Необходимо каждому работнику структурного подразделения внести показатель по обеспечению опережения роста производительности труда над ростом заработной платы, пересмотреть условия премирования работников работавших по заказу. Установить размер премирования, что за каждый перевыполненный процент плана прибыли. Для того, чтобы не только руководитель, а и сам работник стремился к получению максимальной прибыли, пересмотреть премирование на ремонтах автомобилей, выполнявших самими водителями и трактористами. Создать графики по ремонту, где указанно возможное количество дней для ремонта техники в месяц. На основании этих дней графика и производить премирование работников.

Для СПК «Имени Ленина» целесообразно перевести некоторых водителей на сдельно-премиальную систему оплаты труда. Заработная плата при сдельно-премиальной заработной плате ниже, чем при повременно-премиальной системе оплаты труда на 110616 р. за месяц, а за год на 1327392 р. В хозяйстве работает 3 водителя погрузчика (таблица 2.4), то экономия составит 3982176 р.

Реализация мероприятия по переводу автотранспорта СПК «Имени Ленина» на использование другого вида топлива (сжиженного газа) позволит хозяйству сократить потребление топлива для автотранспорта более, чем на 40%, годовой экономический эффект в стоимостном выражении при этом будет равен не менее 634 млн р., или 4,5% от всех расходов предприятия. Суммарный эффект от реализации вышеприведенных мероприятия может достичь 7%, соответственно, вырастет и прибыль анализируемого в нашем дипломе предприятия.

**Заключение**

Первая глава работы носит теоретико-методический характер и отражает особенности управления транспортом и транспортными хозяйствами предприятий в Республике Беларусь и за рубежом а также необходимость инвестирования средств в их развитие.

Транспортная система представляет собой большой и сложный народнохозяйственный комплекс, рассредоточенный на всей территории страны. В него входят следующие виды транспорта: железнодорожный, морской, речной (внутренний водный), автомобильный, воздушный, трубопроводный.

По предварительным данным Национального банка Беларуси, экспорт транспортных услуг в январе-ноябре 2010 г. составил 2,8 млрд. у. е., что на 29,5% выше уровня аналогичного периода 2009 г. Перевозки грузов составили 2,3 млрд. у. е., (темп роста 128,1%), перевозки пассажиров – 205,4 млн. у. е. (темп роста 145,3%).

Характеризуя зарубежный опыт управления транспортным хозяйством, следует отметить его инвестиционную направленность и распространения дерегулирования. При этом специально для управления транспортом разрабатываются и применяются новейшие технологии в области радиоэлектроники и телематики.

Основной задачей транспортного хозяйства предприятий Республики Беларусь в нынешних условиях хозяйствования является бесперебойная транспортировка грузов при полном использовании транспортных средств и минимальной себестоимости транспортных операций. Это достигается путем правильной организации транспортного хозяйства и четкого планирования работы транспорта, обоснованного выбора транспортных системы средств, нормирования.

При этом, в транспортном хозяйстве предприятий до сих пор нет полной ясности, какие виды транспорта в большей степени подходят для функционирования в новых условиях хозяйствования. Мировой опыт свидетельствует, что наиболее эффективное воздействие государства на деятельность транспорта заключается в обеспечении справедливой конкуренции между видами транспорта, а также в воздействии на формирование разумной прибыли транспортных предприятий независимо от форм собственности.

Как отмечено ранее, государство или прямо участвует в инвестиционном процессе или берет на себя функции регулирования деятельности частного капитала в отношении привлечения средств на транспорт.

Любому инвестиционному вложению, в частности в развитие автопарка предприятия, предшествует создание инвестиционного проекта – комплексного плана мероприятий, который направлен на обоснование эффективности вложения в создаваемые или модернизируемые материальные объекты, технологические процессы, виды предпринимательской деятельности и целевые программы с целью сохранения и увеличения капитала, получения выгоды.

Во второй главе работы представлена технико-экономическая характеристика СПК «Имени Ленина» и особенности управления его транспортным хозяйством.

СПК «Имени Ленина» является ярким примером прогрессивной и безубыточной работы СПК «Имени Ленина» сельского хозяйства в нашей стране. СПК «Имени Ленина» в течение 2007-2009 годов развивалось в целом стабильно и без особых препятствий. Организация обладает достаточной кредито- и платежеспособностью, положение СПК «Имени Ленина» устойчивое, структура баланса удовлетворительная.

Выпуск продукции в фактических ценах за 2009 г. составил 4732 млн р. Это на 29,8% больше, чем годом ранее. В свою очередь, стоимостной объём выпуска продукции за 2007 г. равнялся 3364 млн р.

Выручка от реализации продукции хозяйства за вычетом налогов и других обязательных платежей в 2009 г. составила 3565 млн. Это на 1282 млн р. меньше, чем в 2008 г. Отметим, что в 2007 г. значение данного показателя было равно 2161 млн р.

Себестоимость реализации, равная в 2008 г. 1983 млн р., в 2009 г. выросла на 38,1%, а в 2009 г. достигла суммы 4225 млн р., увеличившись ещё на 54,3%. То есть, себестоимость реализации в динамике росла быстрее выручки от реализации.

Прибыль от реализации в результате по итогам 2007 г. была равна 178 млн р., в 2008 г. она увеличилась до 2108 млн р. Однако, в связи с ростом себестоимости продукции и её реализации деятельность СПК «Имени Ленина» по итогам 2010 г. убыточна. Убыток составил 660 млн р. В связи с чем, показатели рентабельности продаж и реализации за 2009 г. рассчитаны со знаком минус. В 2008 г. они, соответственно, были равны 43,5% и 77%, в 2007 г. – 8,2% и 9,0%.

То есть, наибольшего своего эффекта основная деятельность хозяйства достигла в 2008 г., после чего наблюдается резкий финансовых спад результатов основной деятельности. В итоге, чистая прибыль за 2009 г. составила 2162 млн р. против 605 млн р., полученных в 2007 г. и 598 млн р., полученных в 2009 г.

В период 2007-2008 гг. хозяйство увеличивало состав транспортных средств, в последующий год, напротив, сокращало. Однако следует отметить, что из автопарка выводится только устаревшая автотехника, не поддающаяся ремонту и модернизации.

Система управления автопарком СПК «Имени Ленина», находится в ведении главного инженера хозяйства. При этом вопросами управления техникой автопарка занимается инженер по эксплуатации транспортного парка. В структуру управления автохозяйством также входят работники: инженер по механизации трудоёмких процессов и заведующий горюче-смазочными материалами.

Основными функциями транспортного хозяйства предприятия являются: перевозка грузов; осуществление погрузочно-разгрузочных работ; осуществление экспедиционных операций.

В третьей главе работы представлены мероприятия по совершенствованию работы автопарка СПК «Имени Ленина».

В целях совершенствования работы автопарка, необходимо стимулировать трудовую деятельность его персонала, для чего необходимо также произвести совершенствование положения по премированию работников хозяйства, а именно: пересмотреть условия премирования начальникам структурных подразделений. Необходимо каждому работнику структурного подразделения внести показатель по обеспечению опережения роста производительности труда над ростом заработной платы, пересмотреть условия премирования работников работавших по заказу. Установить размер премирования, что за каждый перевыполненный процент плана прибыли. Для того, чтобы не только руководитель, а и сам работник стремился к получению максимальной прибыли, пересмотреть премирование на ремонтах автомобилей, выполнявших самими водителями и трактористами. Создать графики по ремонту, где указанно возможное количество дней для ремонта техники в месяц. На основании этих дней графика и производить премирование работников.

Для СПК «Имени Ленина» целесообразно перевести некоторых водителей на сдельно-премиальную систему оплаты труда. Заработная плата при сдельно-премиальной заработной плате ниже, чем при повременно-премиальной системе оплаты труда на 110616 р. за месяц, а за год на 1327392 р. В хозяйстве работает 3 водителя погрузчика (таблица 2.4), то экономия составит 3982176 р.

Реализация мероприятия по переводу автотранспорта СПК «Имени Ленина» на использование другого вида топлива (сжиженного газа) позволит хозяйству сократить потребление топлива для автотранспорта более, чем на 40%, годовой экономический эффект в стоимостном выражении при этом будет равен не менее 634 млн р., или 4,5% от всех расходов предприятия. Суммарный эффект от реализации вышеприведенных мероприятия может достичь 7%, соответственно, вырастет и прибыль анализируемого в нашем дипломе предприятия.

**Список использованных источников**

1. Программа развития логистической систем Республики Беларусь до 2015, постановление Совета Министров Республики Беларусь, 20 авг. 2010 г. № 1249
2. Свистун, К.А. [Электронный ресурс]. – Информационный обзор прелприятий транспорта Беларуси в 2010 г. – Режим доступа: http://www.bairc.by.
3. Новик, Н.П. [Электронный ресурс]. – Транспортные организации Беларуси в январе-мае 2010 г. – Режим доступа: http://www.export.by.
4. Об утверждении норм затрат на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава автомобильного транспорта Республики Беларусь, постановление Совета Министров Республики Беларусь, 4 августа 2002 г. №15
5. Петрученя, В.С. [Электронный ресурс]. – Влияние финансового кризиса на рынок грузоперевозок – Режим доступа: http://www.lexim.ru.
6. Смолович, Ю. Шанс для инвестора [Текст]/ Ю.Смолович // Директор, 2008. – №11 – С.52-58.
7. Гейзлер, П.С. Управление проектами [Текст]: учебн.пособие / П.С.Гейзлер. – Мн.: Книжный дом – 2006. – 282с.
8. Инвестиции [Текст]: системный анализ и управление / Под ред. проф. К.В.Балдина – М.: ИТК «Дашков и Ко» – 2009. – 288с.
9. Карпенко, Е.М., Драгун, Н.П. Планирование в организации: Бизнес- планирование [Текст]/ Е.М.Карпенко, Н.П.Драгун. – Мн.: «ИВЦ Минфина» – 2009. – 224с.
10. Мещеряков, Д.М. Стратегический менеджмент [Текст]: Учебное пособие / Д.М. Мещеряков. – М.: Инфра-М – 2008. – 356с.
11. Анискин, Ю.И. Управление инвестициями [Текст]/ Ю.П.Анискин – М.: Омега - Л, 2008. – 191с.
12. Щелков, В.С. Прединвестиционные исследования и разработка бизнес-плана. [Текст]/ В.С.Щелков. – М.: ЗАО «Финстатинформ» – 1999. – 426с.
13. Шамхалов, Ф. – Основное направление развития деятельности организации [Текст]/ Ф.Шахмалов // ПЭО – 2008. - №6. – С.19-22.
14. Управление проектами [Текст]/ Под ред. И.И.Мазура. – М.: Омега-Л – 2006. – 664с.
15. Астринский, Д. Экономический анализ финансового положения организации [Текст]/ Д.Астринский // Экономист. – 2008. - №12. – С.53-59.
16. Косякин, И. Финансовый анализ, как инструмент управления организацией [Текст]/ И.Косякин // Финансовая газета. – 2007. - №7. – С.13-16.
17. Матвейчева, Е., Вишнинская, Г. Финансовые результаты деятельности организации [Текст]/ Е.Матвейчева, Г.Вишнинская // Аудит и финансовый анализ. – 2009. - №1. – С.28-32.
18. Чернов, В. Анализ рентабельности [Текст]/ В.Чернов // Аудит и финансовый анализ.– 2009. - №2. – С.70-71.
19. Свеженцев, И. Повышение эффективности организации за счёт процессно-ориентированного управления [Текст]/ И. Свеженцев // Практическая теория и практика управления – 2009г. – №5 – С.103-108.