

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«КАЗАНСКИЙ (ПРИВОЛЖСКИЙ) ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
НАБЕРЕЖНОЧЕЛНИНСКИЙ ИНСТИТУТ
КАФЕДРА «ЭКОНОМИКА ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ»

ЭКОНОМИКА ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ
ПРАКТИКУМ

для бакалавров направлений подготовки

23.03.01 – «Технология транспортных процессов»

*23.03.03 – «Эксплуатация транспортно-технологических
машин и комплексов»*

43.03.01 – «Сервис»

Набережные Челны

2019

Печатается по решению кафедры Экономики предприятия и организаций экономического отделения Набережночелнинского института (филиала) федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Казанский (Приволжский) федеральный университет», от «21» марта 2019г. (протокол №8)

Рецензент – к.э.н., доцент кафедры ЭПиО Кузнецова С.Б.

Экономика и предприятий и организаций. Практикум для подготовки бакалавров направлений 23.03.01,23.03.03., 43.03.01 /Составитель: Л.Э. Фатихова - Набережные Челны: НЧИ К(П)ФУ, 2019. - 60с.

Методическая разработка предназначена для студентов академического бакалавриата направлений подготовки 23.03.01,23.03.03., 43.03.01 для выполнения практических заданий по курсу «Экономика предприятий и организаций». В методических указаниях содержатся контрольные вопросы и задания, задания повышенной сложности, тестовые задания для самоконтроля и кейсы с заданиями.

© Фатихова Л.Э., 2019
© Набережночелнинский институт (филиал)
ФГАОУ ВО К(П)ФУ, 2019

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
1. Процессы, методы и модели организации транспортной деятельности.....	5
2. Предприятие автомобильного транспорта как имущественный комплекс: производственные ресурсы, ресурсная обеспеченность и эффективность использования ресурсов.....	13
3. Экономика автотранспортного предприятия и управление финансовыми ресурсами.....	35
4. Экономика инновационной и инвестиционной деятельности автотранспортного предприятия.....	51
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	61

Введение

Автомобильный транспорт является видом транспорта и выполняет функции связующего элемента транспортной системы, поскольку обслуживает все виды транспорта как наиболее мобильный и скоростной, отвечающий потребностям и условиям перевозки грузов в основном на короткие расстояния малыми партиями. Автомобильный транспорт как самостоятельная подотрасль обеспечивает перемещение товарных масс и трудовых ресурсов между предприятиями отраслей производства и услуг, социальной сферы и культуры, выполняя важную функцию обеспечения потребностей в перемещении.

Автотранспортные предприятия как субъекты подотрасли взаимодействуют на рынке транспортных и автотранспортных услуг, выполняя функции производства и реализации автотранспортных услуг, подчиняясь общим правилам ведения хозяйственной деятельности и регулирующего воздействия государства. Тем не менее деятельность АТП отличается спецификой, которая должна быть учтена при подготовке специалистов с высшим образованием для работы на таких предприятиях.

Цель изучения дисциплины «Экономика предприятий и организаций» - получение студентами знаний и навыков, позволяющих структурировать и решать экономические проблемы АТП, а также обеспечивать его конкурентоспособность на рынке транспортных услуг.

Практикум может быть адресован студентам академического бакалавриата направлений подготовки по технологии транспортных процессов, эксплуатации транспортно-технологических машин и комплексов, сервис, а также направлений подготовки по экономике и менеджменту для профилей, имеющих транспортную специфику подготовки, способствует приобретению комплекса основополагающих компетенций по экономике АТП.

Тема 1. Процессы, методы и модели организации транспортной деятельности

Автомобильный транспорт является одним из важнейших элементов транспортной отрасли и транспортной системы России. Перспективы его развития связаны с реализацией ряда государственных целевых и стратегических программ и в целом ориентированы на улучшение объемов и качества транспортного обслуживания предприятия отраслей экономики и населения.

Предприятия автомобильного транспорта создаются как деловая организация и являются социально-экономической системой для реализации предпринимательской идеи и деятельности, подчиняются общим законодательным требованиям к организации деятельности предприятий и одновременно специальным требованиям к лицензированию деятельности. Для создания и обеспечения функционирования АТП при наличии предпринимательской идеи необходимо определить субъект и объект деятельности, форму организации- индивидуальным предпринимателем или предприятием, а также сможет ли создаваемое предприятие соответствовать требованиям законодательства.

Автотранспортное предприятие является субъектом рынка транспортных услуг и пытается занять на нем определенное место в конкурентной борьбе за долю рынка с другими однотипными предприятиями. Это предопределяет необходимость различия типов и видов предприятий, определения АТП как деловой организации с учетом требований государства к виду и условиям реализации автотранспортной деятельности. Многообразие автотранспортных предприятий, взаимодействующих на видовом рынке, предопределяет дифференцированное множество услуг, различающихся по типам и свойствам, качеству и количеству.

Сравнение позиций, места предприятия на рынке в конкурентной борьбе, его способность конкурировать, измерить качество и количество услуг возможно при использовании аппарата методов, специализированного для каждого вида оценки.

Контрольные вопросы и задания

1. Обоснуйте отличия функции управления, организации и процесса организации деятельности на АТП.
2. Перечислите, какие принципы лежат в основе организации перевозок на АТП. Приведите примеры реализации каждого принципа в деятельности АТП.
3. Приведите сходства и различия процессов производства транспортных услуг и процесса организации перевозок.

4. Нарисуйте в виде схемы процесс организации технического обслуживания и ремонта автомобилей в грузовом АТП, которое имеет зоны технического обслуживания и мойки автомобилей.

5. Составьте таблицу сравнения процессов старения и изнашивания автомобилей, в которой будет выделено два раздела – сходство и различие.

6. Для чего необходимы показатели производственных мощностей и провозимых возмостей в процессе организации производства пассажирского АТП?

7. Нарисуйте схему управленческого цикла, отражающую взаимосвязь и последовательность реализации функций управления. Определите место и роль организации в управленческом цикле АТП.

8. Для чего составляется оперативный план эксплуатации автомобилей предприятия?

9. Какие функции выполняет группа движения и диспетчерская в составе службы эксплуатации?

10. Какие основные параметры учитываются при планировании организации регламентных работ по техническому обслуживанию автомобиля (ТО-1, ТО-2)?

11. Перечислите основные причины эволюционного устаревания метода восстановительного ремонта.

12. Дайте определение понятиям «организационно-управленческая структура предприятия» и «производственная структура предприятия».

13. Что называют основными элементами производственной структуры АТП? Приведите примеры для предприятий автосервиса.

14. Какие виды безопасности должны обеспечиваться при организации производства на предприятиях автомобильного транспорта.

15. Назовите признаки различия основного, вспомогательного, и обслуживающего процессов в организации деятельности АТП.

16. Для каких целей в организации производства АТП используют метод организации труда?

17. Перечислите нормы, используемые для организации труда работников АТП различных Категорий. Приведите примеры.

18. Вспомните основные функции отдела главного энергетика и службы информационной безопасности АТП.

Задания повышенной сложности

1. Разработайте с помощью встроенного инструмента Microsoft Office «Настройка

организационных диаграмм для приложений» организационно-управленческую структуру управления грузовым АТП по перевозке междугородних и международных грузов впервые создаваемого предпринимателем Ивановым А.В., который предполагает купить 250 автомобилей грузоподъемностью до 38 т и осуществлять только перевозочную деятельность.

2. Разработайте технологическую пооперационную схему процесса диагностики и ремонта оборудования кузовного участка грузового автотранспортного предприятия.

3. Определите нормы труда и формы оплаты труда для категорий персонала пассажирского АТП, работающего 18 ч/сутки, в двухсменном режиме, административно-управленческий персонал которого составляет 24 чел., из них четверо относятся у топ-менеджменту, работают по 5-дневной неделе, раздельно для водителей, кондукторов, работников диспетчерской, механиков по выпуску, специалистов и служащих.

4. Проектируется создание автосервисного предприятия по техническому обслуживанию грузовых автомобилей на основе поточно-постового метода обслуживания. Начертите схему процесса организации перевозок с учетом необходимости выполнения ЕО, ТО-1, ТО-2 в одной зоне на семи подъёмниках и двух местах для ЕО. Обозначьте на схеме экспликацию операций, выполняемых на каждом посту.

5. Автотранспортное предприятие «Виват» специализируется на перевозке пакетных грузов в международной перевозке и решает задачу приобретения специального ПО для поддержки электронного документооборота и отслеживания движения автомобилей как по территории России, так и по территориям других стран. Определите перечень параметров и требований к программному обеспечению и оборудованию, если предполагается оснастить ими 34 автомобиля. С использованием интернета подберите две программные платформы, сравните по выделенным параметрам и требованиям и обоснуйте выбор предпочтительного для «Виват» ПО.

6. Работники АТП «Транзит» предъявила руководству требование о расширении социального пакета, элементы которого уже сформированы на предприятии, бесплатное питание один раз в день, полис дополнительного медицинского страхования. Составьте план ваших действий как представителя администрации предприятия для

изучения требований и пожеланий работников предприятия по категориям, обоснуйте, как составленный план позволит вам выделить предпочтительные составляющие социального пакета, обоснуйте за счет каких источников социальный пакет может поддержать руководство предприятия, сформулируйте, на какие показатели деятельности предприятия в предложенном вами составе социального пакета может повлиять на его расширение.

7. Автотранспортное предприятие *Forever* реализует стратегию лидерства на сегменте междугородных перевозок, предлагая клиентам услуги высокого качества. Однако для подтверждения достигнутого уровня и укрепления положения руководства приняло решение о создании системы менеджмента качества. Вы назначены руководителем группы по разработке описания основного производственного процесса предприятия. Составьте графическую схему процесса организации основного производства, выделите на схеме зоны риска и центры контроля качества. Для каждого центра контроля качества составьте перечень показателей оценки качества этапа процессов и обоснуйте периодичность проведения внутреннего аудита качества. Все предлагаемые мероприятия должны поддерживать реализацию намеченной стратегии.

Кейс1. Тернистый путь *fleet management* в России.

Автотранспортная отрасль России признается одной из самых консервативных среди подотраслей транспорта. Отечественные легковые и грузовые автомобили безнадежно плетутся в линии автомобилей мировых брендов. Собственники АТП игнорируют российские транспортные средства, голосуя рублем за продукцию европейских и американских концернов. И даже личный пример премьер-министра России В.В. Путина, проехавшего по Дальнему Востоку на отечественном легковом автомобиле, не убедил население пересест на наши машины. Однако если организовать автотранспортный бизнес, то приобретение современной техники является только одной из составляющих достижения экономической эффективности. Грузовой автомобиль, даже самый новый и технологически совершенный, без участия водителя, специалистов и руководителей предприятия, хорошей организации и управления деятельностью в рейс сам по себе не выйдет и прибыль не привезет. Совершенная конструкция или импортное происхождение автомобиля не изменяют автоматически методы и технологии организации и управления производственным процессом и не становится катализатором совершенствования бизнес-процессов.

Не влияют и на повышение эффективности организации новейшей автомобильной техники достижения в области экономики и управления автотранспортным предприятием – науки, которая поступательно развивалась и развивается, разрабатывая и совершенствуя экономико-математические методы и модели организации и планирования деятельности автохозяйства. Значительный вклад внесли труды Л.А. Бронштейна, В.С. Михалевича, Г.В. Крамаренко, Е.С. Кузнецова и др. В настоящее время публикуется большое количество работ В.И. Бережных и Е.В. и Е.В. Бережных, Е.В. Будриной, Г.А. Кононовой, В.М. Курганова, В.С. Лукинского, Л.Б. Миротина, Ю.М. Неруша, М.П. и Н.М. Улицких. Эксплуатация новой автомобильной техники и внедрение современных технологий управления, предлагаемых наукой, должны были придать новый импульс развития отечественным автотранспортным компаниям. Начинаясь в 2008 г. экономический кризис вызвал значительный спад грузовых автомобильным перевозок и стал «проявителем» неэффективных подходов к организации операционной деятельности АТП, практически полного отсутствия планирования деятельности.

В плановой экономике советских времен внедрение эффективных методов управления и планирования в АТП разбивалось о камень неприятия новшеств руководством предприятий. Действительно, поскольку все предприятия были государственными, то результаты работы измерялись не реальной эффективностью, а выделенным фондом оплаты труда независимо от объемов выполнения плана. Автомобили, топливо, запасные части и расходные материалы распределялись централизованно их всегда выделяли достаточно, цены на топливо и комплектующие были стабильно низкими, что делало несущественной проблему экономики топлива, обозначаемую учеными. Автоматизация и информация производственных процессов на АТП с использованием ЭВМ «пробуксовали» и не признавались важными для планирования деятельности мероприятиями. Планирование на АТП, которые подвергались этим «усовершенствованиям», необходимо было выполнять, на основе сложных математических расчетов с использованием данных оперативной деятельности предприятия, а в «ручную», при отсутствии компьютеров, это оказывалось практически невыполнимой задачей.

Перестройка изменила структуру АТП. Автопредприятия и автокомбинаты с парком от 250 до 1500 (2000) ушли в прошлое, и сейчас есть только у крупных ведомственных или коммерческих предприятий. Подавляющее большинство автотранспортных предприятий имеют в своём парке 10-50 автомобилей. Среди них доля

малых предприятий с количеством парка от 1 до 10 единиц составляет более 50%. Топ-менеджмент таких предприятий и в наше время убежден: в использовании экономико-математического обоснования и информационной поддержки организации производства нет необходимости. 97% малых и средних автотранспортных предприятий довольствуется использованием программы *Excel* и бухгалтерских программ. В тоже время неустойчивость рынка, нестабильность экономики провоцирует значительную ежегодную доля банкротств предприятий или ухода с рынка в другие сферы бизнеса. Стабильна группа успешных фирм, открывающих свой бизнес в сфере автомобильных перевозок – около 10% ежегодно. Научные исследования и публикации практиков свидетельствует о том, что процесс принятия эффективных управленческих решений для АТП является сложным и плохо поддающимся формализации. Нет волшебной палочки или секретной формулы, которое бы позволила легко стать лидером на рынке. Интуиция и профессиональный опыт – основные слагаемые успеха предприятий, которые обеспечены управленческим персоналом.

Мировой опыт компаний-автоперевозчиков доказывает, что успех бизнеса основан на применении новых, в том числе технологических и информационных технологий, например, системы *fleet management*. В России *fleet management* (управление флотом, парком) отождествляют с мониторингом за транспортными средствами или внешним управлением автопарком. Однако *fleet management* – новый технологический продукт или платформа, решающая при внедрении в деятельность АТП весь спектр задач, связанных с эксплуатацией автотранспорта – от расчета потребности в автомобилях и экономичного обоснования их приобретения, технологического обслуживания и ремонта, управления и контроля за расходом топлива и запасных частей, контроля за безопасностью дорожного движения с упором на соблюдение водителем режимов работы до полномасштабного системного анализа хозяйственной деятельности предприятия и разработки мер по повышению его эффективности, а также мониторинг транспортных средств.

Разработчики утверждают, что *fleet management* направлен на решение прикладных практических задач управление автопарком. Эта концепция опирается на следующие составляющие: постановку бизнес-задач и удовлетворение потребностей бизнеса. Эти задачи формулируются менеджерами, руководителями, собственниками автотранспортных предприятий, например, таким образом:

- как проконтролировать расход топлива;

- какова себестоимость перевозки;
- какое оптимальное количество автомобилей должно быть у фирмы;
- что выгоднее – вложиться в восстановление автомобиля после определенного срока эксплуатации или продать его.

Внедрение *fleet management* основано на трех «китах»: математическом аппарате для решения задач организации бизнеса; информационных системах *fleet management*; обучении и тренингах управленческого персонала автопредприятий.

В нашей стране эти «киты» по-прежнему разбиваются о «камни» неприятия как на уровне руководителей АТП, так и на уровне младшего менеджмента, которые не стремятся внедрить современные технологии управления, в отличие от своих западных коллег. В развитых странах мира повышение эффективности хозяйственной деятельности является вопросом выживания и успешности бизнеса. Например, рост цен на топливо привел к поиску решений, уменьшающих расходы на горючее. «Война» со сливом топлива, механизации с топливными карточками и другие способы хищений используют водители во всех странах мира. «Отличники» в решении этой задачи везде являются служащие минимальных и государственных предприятий.

Другой фактор, увеличивающий расход топлива, - простой автомобиля с работающим двигателем. Анализ данных тахографов подтверждает, что значительная часть топлива впустую расходуется во время простоев в пробках, при погрузке (разгрузке) автомобиля с включенным двигателем. Поэтому при прокладке маршрута стали учитывать не только кратчайшее расстояние, но отсутствие пробок по пути следования. Доказано, что внедрение *fleet management* позволяет сократить управленческий персонал. В США парками из нескольких сотен автомобилей управляет всего несколько человек. Значительный вклад в это вносит средства телематики. Телеметрические данные о пробеге, расходе топлива, скорости движения, а также информация о неисправностях передаются в диспетчерский центр по каналам GPS или GSM.

Достоинства средств мониторинга автомобилей подталкивают и отечественные предприятия внедрить системы *fleet management*. Такое прогрессивное стремление тормозится российским законодательством, где все данные для учета расхода горюче-смазочных материалов (ГСМ), износа автошин, планирования ТО подтверждаются путевыми листами. Таким образом, информация из

бортовых самописцев носит, скорее, вспомогательный характер, поскольку для целей учета в России первичными документами являются бумажные путевые листы. Прогресс подталкивает производителей автомобилей (например, *Scania*, *Caterpillar*) оснащать свои грузовые автомобили штатной встроенной *fleet management* системой, интегрированной с бортовыми системами грузовика, что позволяет передавать во время движения в онлайн-режиме информацию на сервер офиса транспортной компании, либо записывает в память (на магнитную карту).

Несмотря на активизацию развития информационных технологий, в России специализированных систем управления для АТП мало, некоторые являются модулями систем бухгалтерского учета и ориентированы на решение бухгалтерских задач. В этом случае задачи управления автопарком, которые призван решать *fleet management*, остаются на втором плане. Менеджмент автопредприятий осознает, что без специальных инструментов и знаний управлять бизнесом невозможно. Однако робот, посвященных прогрессивным методом и технологиям организации эксплуатации автотранспорта и предназначенных для решения прикладных производственных задач, мало. Поэтому большая часть руководителей АТП мало осведомлена об инновациях *fleet management*. Остается надеется, что внедрение *fleet management* систем в организацию детальности АТП определит успешность перевозочного бизнеса.

Вопросы и задания к кейсу

1. Опишите цели и задачи *fleet management*, а также результаты, которых могут достичь АТП, используя этот метод управления.
2. Что нужно сделать для быстрого и широкого распределения систем *fleet management* в российской практике?
3. Составьте перечень организаций и органов государственного управления, которые могут способствовать инновационному обновлению автотранспортного бизнеса не только на основе технике, но и новейших технологий.

Тема 2. Предприятие автомобильного транспорта как имущественный комплекс: производственные ресурсы, ресурсная обеспеченность и эффективность использования ресурсов

Имущество АТП является сложным комплексом по составу и структуре и требует пристального внимания по организации использования, эффективной эксплуатации, своевременному техническому обслуживанию, ремонту и замене изношенного новым. Только в этом случае возможно говорить о достижении экономического, рачительного управления, но и учета факторов внешней среды. Поскольку имущественный комплекс АТП включает в себя различные виды ресурсов, то в отношении использования каждого из них применяется научные и практические методы управления, анализа и оценки состояния, подбора методов эффективного использования. Достаточность обеспечения ресурсами также влияет на эффективность организации перевозочного процесса или процесса технического обслуживания и ремонта основных производственных фондов. К тому же если для рационального поддержания основного производственного процесса будет недоставать трудовых или материальных ресурсов, общая эффективность деятельности АТП также будет снижаться. Из этого следует, что управление имущественным комплексом АТП – сложная и многоаспектная задача, которая соединяет не только экономику и организацию производства, но требует взвешенного рационального выбора методов, средств, инструментов управленческой деятельности в синтезе с материальным обеспечением производства автотранспортных услуг средствами и предметами труда.

Контрольные вопросы и задания

1. Определите, какие элементы входят в состав имущества АТП, предлагающего рынку международные перевозки контейнерных грузов, и АТП, реализующего перевозки по России и имеющего собственный склад. Назовите общие принципы определения потребности АТП в основных фондах.

2. Назовите формы представления имущества АТП в хозяйственной практике. Определите цели и задачи существования каждого из названных вами подходов.

3. Обоснуйте причину и необходимость деления имущественного комплекса АТП на основные производственные и оборотные фонды.

4. Какие виды ресурсов используются исключительно на автотранспортных предприятиях? Докажите почему. Приведите примеры.

5. Вспомните, какие методы и методики оценки достаточности ресурсов для организации деятельности АТП вы знаете. Систематизируйте эти методы и методики как применимые для каждого названного вами вида ресурсов.

6. Что такое стоимость имущества и чем она отличается от цены?

7. Перечислите виды оценочной стоимости имущества АТП и для каких целей такие виды оценки выполняются.

8. Дайте определения понятиям: баланс предприятия, актив баланса, пассив баланса, собственный капитал, заемный капитал, капитал предприятия.

9. Для каких целей составляется бухгалтерский баланс предприятия и для каких решений он может выступать основанием?

10. Определите, что такое ликвидность, платёжеспособность и устойчивость предприятия с экономической точки зрения.

11. Назовите, не менее четырех внутрипроизводственных факторов, определяющих структуру основных производственных фондов АТП.

12. Дайте определение основных производственных фондов и оборотных фондов АТП. В чем существенная разница?

13. Напишите, как определяется удельный вес активной части основных производственных фондов. Что является активной частью основных фондов АТП, автосервисного предприятия?

14. Объясните почему существуют различные виды оценки основных фондов, и дайте характеристику каждому из видов оценки.

15. Какие сроки службы основных фондов организации вы помните? Для чего они применяются?

16. Каким образом определяется остаточная стоимость основных фондов?

17. Представьте состав производственных и непроизводственных основных фондов для АТП, выполняющего городские пассажирские перевозки. В чем основные отличия этого состава от состава основных фондов грузового АТП.

18. Приведите пример какого-либо вида нематериальных ресурсов АТП.

19. Автомобиль 2014 г. выпуска был приобретен в декабре 2014 г. После покупки не эксплуатировался и простаивал 6 месяцев. Как оценить стоимость автомобиля с учетом перечисленных факторов.

20. Выполните простой расчет. Реализована перевозка 800 т груза по цене 1000 руб. за 1 т и при этом было использовано оборудование, первоначальная стоимость которого составляет 6 млн руб., а затраты на производство транспортных услуг составили 700 тыс. руб. Определите, чему равен показатель рентабельности основных фондов.

21. Объясните, в чем сущность процесса начисления износа и амортизации. Какие виды износа вы знаете?

22. Как определяется значение нормы амортизационных отчислений? Есть ли различие в определении нормы амортизационных отчислений в зависимости от метода начисления амортизации?

23. Предложите перечень внешних факторов физического износа для грузового автомобиля.

24. Уточните, для чего нужна информация о степени использования основных производственных фондов АТП. Как можно использовать эту информацию в процессе принятия управленческих решений?

25. Рассчитайте норму амортизации для склада запасных частей, срок службы которого в соответствии с существующей группировкой основных фондов равен 15 годам.

26. Каким образом определяется восстановительная стоимость основных фондов? Для чего она определяется?

27. Определите показатель фондоемкости продукции, если показатель фондоотдачи равен 0,47.

28. Каким образом рассчитывается коэффициент обновления основных фондов и с какой целью.

29. Какая информация необходима для определения потребности в материальных ресурсах автотранспортного предприятия?

30. В чем заключается отраслевые особенности определения норм расхода материальных ресурсов на автомобильном транспорте?

31. От каких внутренних по отношению к АТП факторов зависит значение нормы производственного запаса?

32. С какой целью формируются гарантийные (страховые) производственные запасы?

33. Может ли абсолютная экономия материальных ресурсов быть меньше, чем относительная?

34. Назовите принципиальные экономические отличия оборотных фондов от основных фондов предприятия.

35. Можно ли включать в состав оборотных фондов здание медицинского пункта предприятия?

36. Зависит ли норма расхода материальных ресурсов от территориального расположения поставщиков этих ресурсов?

37. В каких случаях возникает необходимость корректировки норм расхода автомобильного топлива?

38. Влияет ли годовая потребность АТП в материальных ресурсах на величину нормы их расхода?

39. От каких внешних по отношению к АТП факторов зависит величина нормы производственного запаса по каждому из элементов материальных ресурсов?

40. В чем заключается отраслевые особенности состава материальных ресурсов АТП?

41. Чем отличается социально-экономическая роль надбавок, включенных в фонд заработной платы, от социально-экономической роли премиальных выплат?

42. Какие из факторов повышения производительности труда рабочего, выполняющего ремонт двигателя автомобиля, относятся к группе технических факторов?

43. В чем заключается основные преимущества и недостатки сдельной и повременной формы оплаты труда?

44. Каковы основные элементы фонда заработной платы и в чем заключается экономическая роль каждого из них?

45. Какие методы измерения объема транспортных услуг используется при расчете показателя производительности труда?

46. К какой группе факторов производительности труда можно отнести усиление регионального потока трудовой миграции?

47. Что является техническими факторами роста производительности труда водителя грузового автомобиля?

48. Каким образом можно оценить эффективность затрат АТП на повышение квалификации менеджеров высшего звена?

49. На какие условия труда целесообразно обратить особое внимание при организации труда диспетчера таксомоторных перевозок?

50. Как можно рассчитать трудоемкость погрузочно-разгрузочных работ?

51. В чем заключается процесс разделения труда при выполнении управленческих работ?

Тестовые задания

1. В состав основных средств организации входят:

- а) сырье;
- б) основные материалы;
- в) комплектующие изделия;
- г) здания, сооружения;
- д) транспортные средства.

2. Амортизационные отчисления заключаются:
 - а) в рациональном использовании основных фондов;
 - б) в перенесении стоимости основных фондов на себестоимость продукции;
 - в) в создании резервов основных фондов.
3. Движение и состояние основных фондов характеризует такой показатель, как:
 - а) фондоотдача;
 - б) рентабельность основных фондов;
 - в) коэффициент износа;
 - г) коэффициент экстенсивного использования основных фондов;
 - д) коэффициент обновления.
4. Активная часть основных фондов транспортного предприятия включает в себя:
 - а) подвижный состав;
 - б) передаточные устройства;
 - в) компьютерную технику.
5. Повышение квалификации работников относится к таким факторам роста фондоотдачи, как:
 - а) технические;
 - б) социально-экономические;
 - в) организационные.
6. Удельный вес непроизводственных основных фондов в общей стоимости основных фондов организации зависит:
 - а) от финансового состояния предприятия;
 - б) от платёжеспособности поставщиков;
 - в) от социальной политики администрации предприятия.
7. На значение нормы производственных запасов ремонтных материалов непосредственно влияет:
 - а) территориальное расположение поставщиков;
 - б) платёжеспособность клиентов автотранспортного предприятия;
 - в) территориальное расположение клиентов автотранспортного предприятия.
8. Относительная экономия автомобильного топлива рассчитывается с учетом изменения:
 - а) объема транспортных услуг;
 - б) рентабельности автомобильных перевозок;
 - в) себестоимости единицы транспортных услуг.
9. Производственные запасы эксплуатационных материалов являются элементом:
 - а) основных средств автотранспортного предприятия;

б) оборотных фондов предприятия;

в) незавершенного производства.

10. Оборотные фонды предприятия включают в себя:

а) транспортные средства;

б) офисные здания;

в) автомобильное топливо.

11. Совершенствование системы контроля на складе запасных частей автомобиля относится к факторам снижения материалоемкости:

а) социально-экономическим;

б) организационным;

в) техническим.

12. Выбор более надежного поставщика ремонтных материалов относится к факторам снижения материалоемкости:

а) социально-экономическим;

б) организационным;

в) техническим.

13. Эффективность использования трудовых ресурсов оценивается таким обобщающим показателем, как:

а) коэффициент использования рабочего времени;

б) производительность труда;

в) численность работников.

14. Особые результаты труда работника обеспечиваются с помощью такого элемента заработной платы, как:

а) премия;

б) надбавка

в) тарифная выплата.

15. Для расчета показателя использования рабочего времени нужно знать:

а) требования к качеству транспортной услуги;

б) форму заработной платы;

в) продолжительность потерь рабочего времени по организационным причинам.

16. Размер заработной платы при сдельной форме оплаты труда в основном определяется:

а) сдельной расценкой и объемом выполненной работы;

б) сдельной расценкой и продолжительностью рабочего времени;

в) тарифной ставкой оплаты за единицу рабочего времени и продолжительностью рабочего времени.

17. Загрязненность воздуха в производственном помещении относится к условиям труда:

а) санитарно-гигиеническим;

- б) психофизиологическим;
- в) психологическим и эстетическим.

18. Размер заработной платы при повременной формы оплаты труда в основном определяется:

- а) сдельной расценкой и объемом выполненной работы;
- б) сдельной расценкой и продолжительностью рабочего времени;
- в) тарифной ставкой оплаты за единицу рабочего времени и продолжительностью рабочего времени.

19. Степень монотонности труда относится к условиям труда:

- а) санитарно-гигиеническим;
- б) психофизиологическим;
- в) психологическим и эстетическим

20. Что из перечисленного не относится к группе производственных фондов предприятия:

- а) пост диагностики;
- б) административное здание;
- в) столовая.

Задания повышенной сложности

1. Выберите из представленного списка виды основных производственных фондов,

относящиеся к группам: производственные и непроизводственные, активная и пассивная часть фондов, материальные и нематериальные, действующие и бездействующие, собственные и арендованные. Составьте на основании выбора таблицу и обоснуйте свой выбор и распределение:

- а) бочки с отработанным маслом;
- б) генераторы, производящие тепловую и электрическую энергию;
- в) здания;
- г) оборудование для выполнения технического обслуживания и ремонта автомобилей;
- д) рабочие столы административных работников, стеллажи на складе запасных частей;
- е) линии электропередач, теплоцентрали, трубопроводы;
- ж) техническое оборудование для обслуживания станков и механизмов в ремонтной зоне;
- з) торговый знак;
- и) списанные автомобили, стоящие на территории предприятия;
- к) грузовые автомобили;

- л) автомобили, взятые в лизинг;
- м) легковой автомобиль у директора;
- н) автомобиль для хозяйственных нужд;
- о) столовая;
- п) душевая для рабочих;
- р) общежитие;
- с) ценные бумаги;
- т) стоимость оборудования ГЛОНАСС;
- у) пост выпуска автомобилей на лицензию;
- ф) отдельно стоящее здание диспетчерской;
- х) оборудование офиса: факсы, сканеры, принтеры, копиры;
- ц) лицензия на осуществление транспортной деятельности;
- ч) сквер на территории предприятия.

2. Установите соответствие видов оценки основных средств и способов их определения:

- а) первоначальная стоимость объектов основных средств;
- б) восстановительная стоимость объектов основных средств;
- в) остаточная стоимость основных средств.

1) разница между из первоначальной стоимостью или текущей (восстановительной) стоимостью (в случае проведения переоценки) и суммой начисленной за период эксплуатации амортизации;

2) сумма расходов на их приобретение, сооружение, изготовление, доставку и доведение до состояния, в котором они пригодны для использования, за исключением НДС и акцизов;

3) сумма денежных средств, которая должна быть уплачена организацией на дату проведения переоценки в случае необходимости замены какого-либо объекта.

3. Соотнесите термины и содержание:

- а) износ;
- б) амортизация;
- в) моральный износ;
- г) физический износ;
- д) полный износ;
- е) частный износ;
- ж) моральный износ первого ряда;
- з) моральный износ второго ряда;
- и) производственный износ;
- к) естественный износ;

1) возникает вследствие снижения затрат на производство основных производственных фондов;

2) возмещение основных производственных фондов путем включения части их стоимости в затраты на производство услуг (себестоимость); процесс потери функциональных качеств автомобилем в связи с его эксплуатацией и моральным старением;

3) возникает вследствие создания более совершенных аналогов автомобилей и других технических устройств;

4) происходит под влиянием природных факторов в соответствии с физическими, химическими и биологическими законами;

5) потеря средствами труда своих первоначальных качеств;

6) обесценивание, утрата стоимости основных производственных фондов до окончания срока возможного физического использования;

7) требует замены старых ОПФ новыми;

8) снижается путем капитального ремонта ОПФ;

9) возникает вследствие функционирования средств труда, в ходе которого происходит износ трущихся деталей, усталостный износ, деформация вследствие сотрясений, динамических нагрузок.

4. Установите соответствие определений методов начисления амортизации их содержанию:

а) линейный;

б) нелинейный;

в) по сумме числа лет;

г) пропорционально объему продукции;

1) годовая сумма амортизационных отчислений определяется исходя из первоначальной или текущей (восстановительной) стоимости (в случае проведения переоценки) объекта ОПФ и соотношения, в числителе которого – количество лет, остающихся до конца срока полезного использования объекта, а в знаменателе – сумма лет срока полезного использования объекта;

2) годовая сумма амортизационных отчислений определяется исходя из первоначальной или восстановительной стоимости (в случае проведения переоценки) объекта основных фондов и нормы амортизации, начисленной исходя из срока полезного использования этого объекта;

3) годовая сумма амортизационных отчислений определяется исходя из остаточной стоимости объекта основных средств на начало отчетного года и нормы амортизации, исчисленной исходя из срока полезного использования этого объекта;

4) начисление амортизационных отчислений определяется исходя из натурального показателя объема продукции (работ) в отчетном периоде и соотношения первоначальной стоимости объекта основных

средств предполагаемого объема продукции (работ) за весь срок полезного использования объекта основных средств.

5. Рассчитайте линейным и нелинейным методами годовую сумму амортизационных отчислений, если первоначальная стоимость автомобиля составляет 2,5 млн. руб., срок его полезного использования установлен – 5 лет. Сравните и сделайте вывод о предпочтительном методе начисления амортизации.

6. Рассчитайте среднегодовую стоимость парка автобусов, коэффициенты ввода и выбытия, если его стоимость на начало года составила 1,8 млрд. руб. Введено основных средств на 1 марта текущего года 105,0 млн. руб., списано вследствие полного износа оборудования на 1 апреля текущего года 83,6 млн. руб., на 1 сентября текущего года 98,7 млн. руб.

7. Рассчитайте фондоотдачу, фондемкость, фондвооруженность труда на АТП, сделайте

выводы и заключения на основе рассчитанных данных, если:

- объем произведенных услуг, тыс. руб. – 386,8;
- среднегодовая стоимость основных средств тыс. руб. – 754,0;
- среднесписочная численность, чел. – 132;
- прибыль от реализации продукции, тыс. руб. – 125,7.

8. Воспользовавшись поисковыми системами интернета, найдите сведения об альтернативных видах автомобильного топлива, обобщите их и составьте таблицу, в которой по каждому из видов альтернативного топлива дайте перечень его преимуществ и недостатков и определите предпочтительную область использования этого вида топлива при выполнении перевозок груза и пассажиров.

9. Назовите не менее трех внутрипроизводственных факторов экономии автомобильного топлива для предприятия, выполняющего таксомоторные перевозки. Проведя экспертный опрос водителей такси, оцените значимость каждого из факторов экономии. Определите, какие организационные методы управления можно использовать для усиления влияния самого значимого фактора, наиболее влиятельного, по мнению экспертов.

10. Рассчитайте значение абсолютной и относительной экономии автомобильного топлива за месяц по нижеследующим данным:

- обслуживание выполняется ежедневно;
- количество календарных дней в анализируемом периоде – 31;
- списочное число автомобилей, занятых данным видом перевозки – 11, коэффициент выпуска автомобилей на линию – 0,73;

- планируемая среднесуточная величина пробега одного автомобиля – 280 км;
- норма расхода топлива установлена в размере 12 л/100 км;
- в связи с ремонтом дорожного покрытия изменились маршруты следования автомобилей, и фактический пробег автомобилей достиг 78 760 км;
- общей фактический расход топлива за месяц составил 8960 л.

11. Составьте сравнительную характеристику каждой из двух основных форм оплаты труда. Оцените предпочтительность использования каждой из этих форм оплаты труда. Оцените предпочтительность использования каждой из этих форм при организации оплаты труда водителя маршрутного такси.

12. Выберите два существенных, по вашему мнению, фактора роста производительности труда бухгалтера АТП. Определите, к какой группе (технические, организационные, социально-экономические, психологические) относятся эти факторы.

13. Предложите два показателя премирования руководителя отдела логистики АТП. Установите условия премирования.

14. Определите, какие изменения в организации труда обеспечивает рост производительности труда ремонтного рабочего, выполняющего текущий ремонт автомобилей.

15. Предложите два показателя премирования диспетчера АТП, решающего задачи оперативного управления движением автобусов (пригородные перевозки).

16. Опишите содержание информации, необходимой для определения профессиональной и квалифицированной структуры трудовых ресурсов АТП и составьте формы таблиц, обобщающих эту информацию.

17. Ознакомьтесь со статьями Трудового кодекса РФ, посвященными организации заработной платы. Уточните, какими правами и обязанностями в вопросах материального стимулирования труда наделяются работник и работодатель.

18. Изучите «Федеральное отраслевое соглашение по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту на 2014 – 2016 гг.» и опишите методы социальной защиты работников АТП в случае банкротства, ликвидации или реорганизации предприятия.

19. Используя информацию, содержащуюся в Положении об особенностях режима рабочего времени отдыха водителей и автомобилей, определите особенности организации режима труда и

отдыха водителей, выполняющих международные перевозки. Определите возможности тахографии в проведении контроля за соблюдением режима труда и отдыха водителей.

Кейс 1. Между двух огней

Постановлением Правительства РФ от 06.03.98 от № 283 была утверждена «Программа реформирования бухгалтерского учета в соответствии с международными стандартами финансовой отчетности». Цель реформирования заключается в том, чтобы привести в соответствие национальную систему бухгалтерского учета с требованиями рыночной экономики и международными стандартами финансовой отчетности. В связи с этим были разработаны новые положения по бухгалтерскому учету хозяйственных операций, в том числе автотранспортными предприятиями.

Одним из способов было погашение стоимости внеоборотных активов – амортизация путем организации процесса возмещения затрат при покупке и использовании основных средств. Это обеспечивается через включение с себестоимость продукции (работ, услуг) сумм амортизационных отчислений.

С вступлением в действие 01.01.98 Положение по бухгалтерскому учету «Учет основных средств» (ПБУ 6/97) были определены новые способы начисления амортизации, методики расчёта значения начисленной амортизации приобрели особое значение, так как между бухгалтерским и налоговым законодательством возникли несоответствия.

До введения в действия новшеств по бухгалтерскому учету предприятий действовал только линейный способ начисления амортизации: оно осуществлялось в соответствии с установленными государственными нормами, так как другие нормы действующим законодательством не были установлены (т.е. в документах прописаны только способы начисления амортизации, при которых норма амортизации определялась самим предприятием, исходя из срока полезного использования объекта основных средств). Аналогично мнения придерживались Министерство финансов РФ и Федеральная налоговая служба РФ.

Таким образом, было установлено, что начисление амортизации производилось отдельно для целей налогообложения и бухгалтерского учета. В то же время необходимо помнить, что налог на прибыль исчисляется плательщиками на основании данных бухгалтерского учета. Таким образом, каждое предприятие обязано было делать

сравнение сумм амортизации по бухгалтерскому учету и для целей налогообложения и производить корректировку.

Ситуация осложнялась для отдельных объектов начисления амортизации, например, предприятий: по данным бухгалтерского учета, объект основных средств полностью самортизирован, для целей налогообложения – нет (норма амортизации, применяемая для налогообложения, меньше чем для бухгалтерского учета). Тогда для целей налогообложения необходимо было прекратить корректировку налогооблагаемой прибыли, так как, по данным бухгалтерского учета, амортизация уже не начислялась. Следовательно, складывалась ситуация, не соответствующая реальному состоянию объекта ОПФ. Ситуация усугублялась, когда предприятие самостоятельно определяло срок полезного использования (СПИ) приобретенных основных средств и рассчитывало норму амортизации, исходя из СПИ, который мог быть больше или меньше установленной нормы.

Вероятно, когда устанавливались нормы амортизации по отдельным видам основных средств, то и внимание принималось только первоначальная стоимость новых объектов ОС и СПИ устанавливался именно для них. Однако законодательство право уточнять (изменять) нормы амортизации было представлено только Госплану СССР по согласованию с Минфином СССР, Госкомитетом СССР по статистике и Госстроем СССР при изменении сроков службы основных фондов в результате внедрения в отраслях народного хозяйства достижений научно-технического прогресса.

Когда принимались «Единые нормы амортизационных отчислений...», действовали «Положение о порядке начисления амортизационных отчислений по основным фондам в народном хозяйстве» и «Положение по бухгалтерскому учету основных средств (фондов) государственных, кооперативных (кроме колхозов) и общественных предприятий и организаций». При этом последним был установлен особый порядок бухгалтерского учета операций по приобретению основных средств, бывших в эксплуатации. Так, в п.51 этого документа предусматривалось, что в случае приобретения за плату основных средств, бывших в эксплуатации, они приходятся по счету «Основные средства (фондов)» по стоимости приобретения, включая расходы по доставке и установке.

До утверждения ПБУ 6/97 порядок учета основных средств регулировался и по основным средствам производилось начисление и амортизационных отчислений, и износа. То есть в соответствии с ранее действовавшим порядком «подержанные» основные средства принимались к учету на счете 01 по первоначальной стоимости (с

учетом начисленного предыдущим владельцем износа). Поэтому применение норм амортизации, установленных «Едиными нормами амортизационных отчислений...» было совершенно оправданно, поскольку амортизация начислялась новым владельцем на первоначальную стоимость. Кроме того, при старом порядке учета срок службы основного средства принимал к себе на баланс сумму износа, начисленную предприятием-продавцом, а амортизацию предприятия начисляли только линейным способом.

Согласно ПБУ 6/97 основные средства, бывшие в эксплуатации, приходовались на баланс в общеустановленном порядке (по фактически произведенным затратам, связанным с их приобретением), т.е. отсутствовал особый порядок учета, который предусматривался в «Приложении по бухгалтерскому учёту основных средств (фондов)...». В то же время ПБУ 6/97 позволило предприятиям самостоятельно устанавливать срок полезного использования основных средств, бывших в употреблении. По таким объектам основных средств оставался неясным порядок начисления амортизации.

Рассмотрим на примере, как выглядела ситуация с начислением амортизации при покупке основных средств, бывших в эксплуатации.

Пример. Организация приобретает объект основных средств, бывший в эксплуатации, по остаточной стоимости. Организация-покупатель применяет линейный способ начисления амортизации. Первоначальная стоимость по балансу продажи 200 тыс. руб., начислена амортизация в сумме 120 тыс. руб.; исходя из «Единых норм амортизационных отчислений...», норма амортизации – 5%. Соответственно остаточная (фактическая) стоимость составляет 80 тыс. руб. Срок полезного использования, указанный в технических условиях, – 20 лет. При реализации основного средства продавец указал, что объект находился у него в эксплуатации 12 лет. Соответственно, остаточный срок эксплуатации составляет 8 лет.

При приобретении данного основного средства покупатель оприходует его по стоимости приобретения т.е. за 80 тыс. руб. Что бы возместить свои 80 тыс. руб. за оставшиеся 8 лет, предприятию нужно будет применять норму амортизации равную 12,5% ($100\%:8$ лет) и списывать каждый год по 10 тыс. руб. Однако, согласно «Единым нормам амортизационных отчислений...» норма амортизации составляет 5%, и получается, что покрыть свои 80 тыс. руб. предприятие сможет только через 20 лет, так как придется списывать по 4 тыс. руб. в год ($80 \text{ тыс. руб.} \cdot 5\%$), хотя объективно срок службы этого основного средства составляет 8 лет и нормы амортизации

следовало бы исчислять из оставшегося срока. То есть подтверждающее предположение о том, что нормы амортизации в регламентирующих документах устанавливались в отношении только новых объектов основных средств.

Таким образом, по новым нормам, приобретая объект основных средств бывший в употреблении, предприятие для целей бухгалтерского учета самостоятельно устанавливало срок службы этого основного средства, а, следовательно, и рассчитывало норму амортизации исходя из этого срока.

Вопросы и задания к кейсу.

1. Выпишите все документы, указанные в описании ситуации, установите их статус – отмененные, изменённые, дополненные – на основании поиска этих документов по любой правовой базе («Консультант Плюс», «Гарант», «Кодекс»).

2. Установите какие документы взамен утративших силу были приняты и проанализируйте на основе сравнения утративших силу и действующих документов регламентацию процедуры начисления амортизации.

3. Установите, к какому периоду хозяйственной деятельности предприятий в РФ относится описанная ситуация и насколько она актуальна сейчас.

4. Составьте таблицу и приведите в ней в сравнение основные элементы и проценты в исчислении амортизации по основным средствам в периоды – описанной в ситуации и в настоящее время.

Кейс 2. Амортизация имущества: новые перспективы

В последние годы в нормативные документы, регламентирующие исчисление амортизации, были внесены существенные изменения, в данном случае речь идет о возможности начислять амортизацию нелинейным способом. Начисление амортизации нелинейным способом, по заключению экспертов-практиков, по правилам, которые применялись до 2009г., выгоднее, чем по действующим. Несмотря на это у нового порядка есть несомненное преимущество – начислять амортизацию по целевой группе (подгруппе) проще, чем по каждому объекту амортизационного имущества. Теперь бухгалтеры и экономисты рассчитывают амортизацию, используя нелинейный метод по суммарному балансу каждой амортизационной группы (подгруппы). В течении года этот баланс может увеличиваться (уменьшаться). Рассмотрим подробности использования метода.

Рассчитаем остаточную стоимость. Суммарный баланс основных средств увеличится по мере ввода в эксплуатацию все новых объектов

основных средств, а также в случаях реконструкции, модернизации, достройки, дооборудования, при техническом перевооружении предприятия и его производства. При этом первоначальная стоимость такого имущества включается в суммарный баланс соответствующей амортизационной группы (подгруппы) с 1-го числа, следующего за тем месяцем, в котором его ввели в эксплуатацию.

Например, в феврале 2014 г. АТП реконструировало оборудование ремонтной зоны, амортизация по которой начисляется нелинейным методом. Первоначальная стоимость оборудования будет увеличена на стоимость «реконструкции». Общее значение амортизации с учетом реконструкции увеличит суммарный баланс соответствующей группы (подгруппы) с 1 марта 2014г.

Суммарный баланс может и уменьшится, например, если выбывает какой-то объект имущества предприятия – списали полностью самортизовавшийся автомобиль. В этом случае суммарный баланс, соответствующий амортизационной группы (подгруппы) станет меньше на остаточную стоимость выбывающего объекта. Если в результате выбытия имущества суммарный баланс группы (подгруппы) станет меньше на остаточную стоимость выбывающего объекта. Если в результате выбытия имущества суммарный баланс группы (подгруппы) составит 0, то группа ликвидируется в учетных записях.

Суммарная стоимость всех объектов амортизационной группы (подгруппы) также ежемесячно уменьшается по мере начисления амортизации.

Ликвидировать амортизационную группу (подгруппу) придется также в случае, когда ее суммарный баланс составит менее 20 тыс. руб. Предприятие как налогоплательщик вправе отнести эту сумму к составу внереализационных расходов по налогу на прибыль в месяце, следующем за тем, когда было достигнуто нормативное значение. Например, суммарный баланс группы достиг 19 500 рублей в марте 2014г. Следовательно, отнести эту сумму на внереализационные расходы можно в апреле 2014г.

Если амортизационной группы (подгруппы) выбывает объект, возникает вопрос: как определить его остаточную стоимость? Ведь нам известен только суммарный баланс группы объектов. В этой ситуации используется формула:

$$S_n = S * (1 - 0.01 * K)^n,$$

Где S_n – остаточная стоимость объектов по истечению n месяцев после того, как их включили в соответствующую амортизационную группу (подгруппу); n – число полных месяцев со дня, когда указанные

объекты включили в амортизационную группу (подгруппу), до дня, когда исключили (при этом полные месяцы, в течении которых оцениваемые объекты не входили в состав амортизационного имущества не учитывается); K – норма амортизации (с учетом повышающего (понижающего) коэффициента), применяемая в отношении соответствующей амортизационной группы (подгруппы).

Пример. ООО «Трак» планирует реализовать автомобиль первоначальной стоимостью 860 тыс. руб. Этот объект относится к 5-й амортизационной группе. Для нее норма амортизация составляет 2,7. Повышающие или понижающие коэффициенты к соответствующей группе не применяются. Автомобиль эксплуатировался 14 месяцев. Необходимо определить остаточную стоимость. Воспользуемся рекомендуемой формулой и рассчитаем значение остаточной стоимости:

$$[860\ 000 \text{ руб.} * (1 - 0,01 * 2,7)^{14}] = 586\ 262 \text{ руб.}$$

Если налогоплательщик применяет нелинейный метод начисления амортизации и воспользуется амортизационной премией, то основные средства после ввода их в эксплуатацию будут включаться в амортизационные группы (подгруппы) по первоначальной стоимости за вычетом премии.

В соответствии с регламентирующими документами налогоплательщик может применять специальные (понижающие или повышающие) коэффициенты к основной норме амортизации. Соответственно, срок полезного использования в случае их применения уменьшится или увеличится. При этом следует сформировать отдельную подгруппу в составе группы, исходя из срока полезного использования, определенного Классификацией основных средств, включаемых в амортизационные группы. Перечень коэффициентов и условия их применения приведены в табл. 1.

Таблица 1 - Условия применения специальных коэффициентов к основной норме амортизации

Значение коэффициента	Вправе применять	Применяется в отношениях
Не выше 2	Налогоплательщи к использующие амортизируемые основные средства для работы в условиях агрессивной среды и (или) повышенной	Амортизируемых основных средств, используемых в условиях агрессивной среды и (или) повышенной сменности. Если амортизация

	сменности	начисляется нелинейным методом по основным средствам из первой – третьей амортизационных групп, то данный коэффициент не применяется.
	Налогоплательщики – сельскохозяйственные организации промышленного типа (птицефабрики, животноводческие комплексы)	Собственных амортизируемых основных средств
	Организации-налогоплательщики, имеющие статус резидента промышленного или туристско-рекреационной особой экономической зоны	
Не выше 3	Налогоплательщики, у которых основные средства, являющиеся предметом договора финансовой аренды (договора лизинга), учитываются по условиям договора финансовой аренды (договора лизинга)	Амортизируемых основных средств, являющихся предметом договора финансовой аренды (договора лизинга). Коэффициент не применяется к основным средствам, относящимся к первой – третьей амортизационным группам
	Налогоплательщики, которые ведут научно-техническую деятельность	Амортизируемых основных средств, используемых только для осуществления научно – технической деятельности.

Начислять амортизацию по нормам ниже установленных допускается по решению руководителя организации-налогоплательщика, закреплённому в учетной политике предприятия для целей налогообложения. Использовать понижающие нормы амортизации допускается только с начала года или в течение всего года.

Однако, если в дальнейшем такое имущество будет реализовано, то остаточную стоимость следует определить исходя из фактически применимой нормы амортизации.

При этом понижающий коэффициент 0,5 с 2009 г. отменили. Его применяли по легковым автомобилям стоимостью свыше 600 тыс. руб. и пассажирским микроавтобусам стоимостью свыше 800 тыс. руб. максимальный первоначальной стоимостью более 300 тыс. руб. и 400 тыс. руб. соответственно.

Для предприятий-налогоплательщиков важен ответ на вопрос: продолжать ли применять понижающий коэффициент в отношении того автотранспорта, который был приобретён еще до 2009 г., а амортизация по нему начисляется после 2009 г.? В изменённой редакции п. 3 ст. 259 Налогового кодекса РФ, где перечислены специальные коэффициенты, применяемые к норме амортизации, о данном понижающем коэффициенте даже не упоминается. Следовательно, этот вопрос окончательно разрешен в пользу налогоплательщиков – применять понижающий коэффициент к основным средствам, введенным в эксплуатацию до 2009 г., не следует.

Возвращение премии. В соответствии с обновленными положениями налогоплательщикам разрешено включать в состав расходов отчетного (налогового) периода так называемую амортизационную премию. Расходы на капитальные вложения, теперь учитывают следующим образом. При покупке основных средств, относящихся к третьей – седьмой амортизационным группам, предельный размер амортизационной премии составляет 30%. Аналогичный размер амортизационной премии применяется в случае достройки, дооборудования, реконструкции, модернизации, технологического перевооружения или частичной ликвидации основных средств. По остальным основным средствами (относящимся к первой – второй и восьмой – десятой амортизационным группам) размер амортизационной премии остается прежним – не более 10%.

Так, если налогоплательщик реализует основное средство до истечения 5 лет с момента его ввода в эксплуатацию, амортизационную премию придется восстановить. Восстановленную

сумму амортизационной премии, как 10, так и 30%, нужно включить в состав доходов. При этом если в декабре 2008 г. введен в эксплуатацию объект амортизационного имущества, то можно применить к нему амортизационную премию р размере 30%. Ведь в п. 3 ст. 259 Налогового кодекса РФ сказано, что начислять амортизацию по объектам амортизируемого имущества надо с 1-го числа месяца, следующего за месяцем, в котором объект был введен в эксплуатацию. Если налогоплательщик ввел в эксплуатацию основное средство в 2008 г., признал в составе расходов амортизационную премию не нужно. Однако если введенные в эксплуатацию в 2008 г. основные средства реализуется в 2009 г., то амортизационную премию необходимо восстановить.

Вопросы и задания к кейсу.

1. Автотранспортное предприятие ввело в эксплуатацию и поставило на баланс 10 грузовых автомобилей, каждый год по два начиная с 2008 г. Одни из автомобилей 2008 г. приобретения был продан в 2009 г., два автомобиля 2009 и 2010 г. приобретения были проданы в 2013 и 2014 гг. соответственно. Рассчитайте остаточную стоимость автомобилей, оставшихся на балансе предприятия с учетом всех акцентов, расставленных в аналогичной ситуации. Обоснуйте свои расчеты со ссылками на действующие документы по начислению амортизации.

2. Разработайте проект стратегии вывода (ввода) автомобилей в рассматриваемом предприятии с учётом суммы начислений амортизации от использования всех автомобилей, приобретенных организацией с 2008г., если АТП занимается перевозками тарно-штучных грузов и планируемыми объёмами перевозок на 2015 г. – 1 789 576 т. на 2016 – 2 456 349 т.

Кейс 3. Ну и тут сократить затраты?

В России в декабре 2014 г. цены производителей на автомобильный бензин сократили на 16,3% после снижения на 1,6% в ноябре, сообщил Росстат. Парадоксально, но факт – в целом за 2014 г. цены производителей на бензин выросли на 5,3%.

Президент РФ В.В. Путин в середине декабря был возмущен ростом рыночных цен на нефтепродукты при динамичном падении мировых цен на нефть. «Некоторые вещи вызывают, конечно, вопросы: вот на 10% на 1 декабря увеличиваются цены на нефтепродукты при снижении мировых цен на нефть на 35%», - сказал Путин на совещании с членами правительства.

Данные Росстата свидетельствуют о том, что розничные потребительские цены на бензин в России в декабре снизились только на 0,9% после роста в ноябре на 0,7% в октябре – на 1,2%, в сентябре – на 1%, в августе и в июле на 1,5%, в июне – на 0,6%. За 2014г. потребительские цены на бензин выросли на 8,9%.

В декабре цены производителей на бензин снизились в 14 субъектах Российской Федерации (от 23,7% в Омской области до 1,8% в Астраханской области). В Ленинградской, Тюменской областях, Красноярском крае и в Республике Саха (Якутия) цены производителей на автомобильный бензин сохранились на уровне ноября 2014 г.

В декабре 2014 г. потребительские цены на бензин различных марок в среднем по Российской Федерации превышали цены производителей в 2,1 – 2,5 раза (в декабре 2013 г. – в 2,0 – 2,6 раза).

Цены производителей на нефть, добытую в декабре, снизились на 1,3% (в 2014 г. – на 8,4%), а тарифы на ее перекачку трубопроводным транспортом выросли на 2,2% (за год на 4,5%). В декабре 2014 г. соотношение цен производителей на автомобильный бензин и нефть составило 2,1 раза (в декабре 2013 г. – 1,8 раза). Соотношение цены на нефть внутри страны с ее ценой на мировом рынке в декабре составило 40,7% (в декабре 2013 г. – 42,9%).

Задания к кейсу

1. Определите динамику потребительских и закупочных цен на автомобильный бензин и дизельное топливо и постройте прогноз изменения этих цен на декабрь 2015 г., опираясь на сведения, приведённые в описании ситуации и для регионов в котором проживаете.

2. В парке АТП, для которого должны закупить бензин, состоит пять автомобилей «Газель», предназначенных для мелкопартионных перевозок грузов по породе. При 16-часовой продолжительности экспедиции этих автомобилей в две смены и среднесуточном пробеге 100 км определите потребность в бензине для их эксплуатации в натуральном и денежном выражении.

3. Рассчитайте сумму денежных средств на приобретение топлива по ценам середины 2014 г. и прогнозным значением 2015 г. Оцените динамику изменения цен на топливо.

4. Оцените, насколько выросли затраты предприятия и цены на транспортные услуги с учетом динамики и прогноза цен на топливо, если объем перевозок в 2015 г. остался на уровне 2014 г.

Тема 3. Экономика автотранспортного предприятия и управление финансовыми ресурсами.

Результаты деятельности АТП определяются посредством анализа таких экономических категорий, как затраты, доходы, прибыль, финансовые ресурсы, рентабельность, финансовая устойчивость, платежеспособность. Управление затратами АТП осуществляется в целях снижения себестоимости единицы транспортной услуги при сохранении требуемого уровня качества услуги. Состав и структура затрат конкретного предприятия зависят от специфики его деятельности (направления перевозок, вида перевозимых грузов, типа используемого состава и т.п.).

Себестоимость единицы транспортной услуги зависит не только от объема затрат и транспортной работы АТП за период, но и от выбранного метода учета и принципа группировки затрат предприятия. Доходы АТП определяются исходя из объема транспортной работы и установленных тарифов, которые могут быть определены на основе себестоимости, спроса, уровня рыночных цен, целевого уровня прибыли.

Эффективная тарифная политика АТП представляет собой инструмент воздействия на его конкурентоспособность, включает в себя определение видов применяемых тарифов, способов формирования тарифов и тарифных схем. Воздействия на факторы снижения затрат и увеличение доходов способствует увеличению прибыли и укреплению финансового положения АТП,

Кроме чистой прибыли от основной деятельности, существуют другие внешние и внутренние источники формирования финансовых ресурсов АТП, которые могут быть как собственные, так и заемные. Оценка эффективности управления финансовыми ресурсами является частью оценки экономической самостоятельности АТП, включающей расчет показателей ликвидности, финансовой устойчивости, оборачиваемости, рентабельности, а также других показателей эффективности использования нефинансовых ресурсов предприятия.

Выбор методики оценки экономической состоятельности АТП зависит от цели ее проведения.

Организация аналитической деятельности на АТП направлена на выявление существующих проблем и поиск путей их устранения, что в конечном итоге должно привести к повышению эффективности деятельности АТП и увеличению финансового благосостояния различных заинтересованных групп лиц.

Контрольные вопросы

1. Перечислите основные задачи планирования и оценки затрат АТП.
2. В чем заключается специфика формирования затрат при выполнении международных перевозок?
3. Какие существуют методы учета затрат АТП?
4. Какие статьи затрат составляют производственную себестоимость?
5. Как определяется себестоимость единицы транспортных услуг?
6. Какие существуют факторы формирования себестоимости перевозок грузов и пассажиров?
7. Какова роль центров формирования затрат в управлении АТП?
8. В чем заключается экономическая сущность тарифов?
9. Какие виды тарифов применяют на АТП?
10. В каких случаях применяют сквозной тариф?
11. Какие существуют способы формирования тарифов на АТП? Назовите недостатки и ограничения применения каждого способа?
12. Перечислите факторы, определяющие политику цен на АТП.
13. Какие доходы АТП относятся к реализационным, а какие в внереализационным?
14. Какие факторы определяют доход АТП, а какие прибыль?
15. Какие существуют возможные варианты распределения чистой прибыли АТП?
16. Какие системы налогообложения могут применяться на АТП?
17. Какие функции выполняют финансы в деятельности АТП?
18. Приведите примеры положительных и отрицательных денежных потоков АТП.
19. Перечислите участников финансовых взаимоотношений АТП. Укажите характер их связи.
20. В каком случае финансовые ресурсы АТП будут равны его капиталу?
21. Перечислите внешние и внутренние источники формирования финансовых ресурсов. Какие факторы влияют на их выбор?
22. Охарактеризуйте способы оценки экономической состоятельности АТП.
23. Какие существуют методы анализа результатов производственно-финансовой деятельности АТП?
24. Какова цель организации учетной и аналитической деятельности на АТП?

Тестовые задания

1. По отношению к объему производства транспортной продукции затраты делятся:
 - а) на прямые и косвенные;
 - б) на условно-постоянные и условно-переменные;
 - в) на основные и накладные.
2. По методу отнесения на производство транспортной продукции затрат делятся:
 - а) на прямые и косвенные;
 - б) на условно-постоянные и условно-переменные;
 - в) на основные и накладные.
3. В целях калькуляции себестоимости единицы транспортной продукции затраты группируются по признаку:
 - а) периодически возникновения;
 - б) место возникновения;
 - в) времени возникновения и отнесения на себестоимость.
4. Поэлементная группировка затрат включает в себя:
 - а) 11 статей затрат;
 - б) 7 статей затрат;
 - в) 5 статей затрат.
5. Расходы на содержание и эксплуатацию транспортных средств включаются в следующую группу расходов:
 - а) общехозяйственных;
 - б) общепроизводственных;
 - в) коммерческих.
6. Расходы, связанные с обслуживанием клиентов, включаются в следующую группу расходов:
 - а) общехозяйственных;
 - б) общепроизводственных;
 - в) коммерческих.
7. К организационным факторам снижению себестоимости единицы транспортных услуг относится:
 - а) мотивация работников АТП;
 - б) технико-эксплуатационные показатели работы подвижного состава;
 - в) уровень технического оснащения процессов организации и контроля перевозки.
8. Себестоимость транспортной услуги, которая включает в себя все затраты предприятия, за исключением коммерческих, называется:
 - а) полная себестоимость;
 - б) производственная себестоимость;

в) цеховая себестоимость.

9. Предельная себестоимость – это:

а) себестоимость каждой последующей единицы транспортной услуги;

б) себестоимость единицы транспортной услуги, рассчитанная исходя из норм и нормативов расхода ресурсов;

в) себестоимость единицы транспортной услуги, учитывающая все возможные затраты предприятия.

10. Метод, предполагающий учет только тех затрат, которые непосредственно связаны с производством и реализацией транспортной продукции, называется методом:

а) учета полных затрат;

б) учета затрат по ограниченной себестоимости;

в) учета фактических затрат.

11. Метод, предполагающий учет только тех затрат, которые непосредственно связаны с производством и реализацией транспортной продукции, называется методом:

а) учета полных затрат;

б) учета затрат по ограниченной себестоимости;

в) учета фактических затрат.

12. Дифференциальные тарифы – это тарифы, при которых:

а) ставка за единицу транспортной продукции изменяется в зависимости от расстояния перевозки;

б) устанавливается единая ставка за единицу транспортной продукции;

в) устанавливается фиксированная ставка за определенное расстояние перевозки.

13. Тариф, установленный в рублях за автомобиле-часы, относится:

а) к сдельным тарифам;

б) к повременным тарифам;

в) к тарифам, установленным за отдельную операцию.

14. Какой из способов формирования тарифов позволяет определить нижнюю границу тарифа на транспортные услуги:

а) формирование тарифов на основе спроса;

б) формирование тарифов на основе уровня рыночных цен;

в) формирование тарифов на основе себестоимости единицы продукции.

15. Доходы от экспедиционных и логистических услуг относятся к доходам:

а) реализационным;

б) внереализационным;

в) инвестиционным.

16. К внешним факторам увеличения доходов АТП относится:

а) диверсификация транспортных услуг;

б) благоприятная ситуация на инвестиционном и финансовых рынках;

в) активация инвестиционной деятельности АТП.

17. Какая из систем налогообложения предусматривает уплату налога на добавленную стоимость:

а) упрощенная система налогообложения (УСН);

б) патентная система;

в) общая система налогообложения.

18. Прибыль предприятия после уплаты налогов и других обязательных платежей называется:

а) балансовой прибылью;

б) налогооблагаемой прибылью;

в) чистой прибылью.

19. Резервный фонд предприятия формируется в целях:

а) поддержка устойчивого финансового положения АТП;

б) осуществления дополнительных выплат работникам АТП;

в) реализации инвестиций в развитие АТП.

20. Отношений прибыли АТП к себестоимости транспортных услуг за период называется:

а) рентабельность собственного капитала АТП;

б) рентабельность производства транспортных услуг АТП;

в) рентабельностью продаж АТП.

21. Функция финансов, которая заключается в аккумулировании денежных средств для осуществления основной, финансовой и инвестиционной деятельности АТП, называется:

а) обеспечивающей;

б) распределительной;

в) учетно-контрольной.

22. Денежные взаимоотношения АТП с кредитными организациями:

а) относятся к положительным денежным потокам;

б) относятся к отрицательным денежным потокам;

в) могут относиться как к положительным, так и к отрицательным денежным потокам.

23. Полученные АТП авансы от грузоотправителя в счет предстоящих перевозок:

а) относятся к положительным денежным потокам;

- б) относится к отрицательным денежным потокам;
- в) могут относиться как к положительным, так и к отрицательным денежным потокам.

24. Все денежные средства, которыми АТП располагает на момент времени и имеет право распоряжаться в целях обеспечения своей деятельности и выполнения финансовых обязательств, называется:

- а) финансами АТП;
- б) финансовыми ресурсами АТП;
- в) капиталом АТП.

25. Безвозмездная финансовая помощь является:

- а) внешним источником формирования собственных финансовых ресурсов АТП;
- б) внешним источником формирования заемных финансовых ресурсов АТП;
- в) внутренним источником формирования собственных финансовых ресурсов АТП.

26. Амортизационные отчисления являются:

- а) внешним источником формирования собственных финансовых ресурсов АТП;
- б) внешним источником формирования заемных финансовых ресурсов АТП;
- в) внутренним источником формирования собственных финансовых ресурсов АТП.

27. Финансово-экономический показатель деятельности АТП, характеризующий его платёжеспособность:

- а) показатель оборачиваемости запасов;
- б) коэффициент абсолютной ликвидности;
- в) коэффициент финансовой автономии.

28. Финансово-экономический показатель деятельности АТП, определяемый как отношение

собственного и заемного капиталов АТП:

- а) показатель оборачиваемости запасов;
- б) коэффициент абсолютной ликвидности;
- в) коэффициент финансовой автономии.

29. Способ оценки экономической состоятельности, основанный на предположении, что все

элементы АТП должны быть согласованы, а их взаимодействие четко организовано:

- а) ресурсный;
- б) целевой;
- в) внутрисистемный.

30. Метод анализа результатов производственно-финансовой деятельности АТП, позволяющий оценить относительное изменение текущего значения показателя к базисному или значению показателя в предыдущем периоде:

- а) индексный;
- б) базисный;
- в) балансовый.

Задания повышенной сложности.

1. Автотранспортное предприятие ООО «Стрела» осуществляет автомобильные перевозки грузов в направлении «Санкт-Петербург-Минск». Предприятие имеет в собственности 10 грузовых автомобилей 2000 г. выпуска (тент, бортовой грузовик, рефрижератор). АТП арендует офисное помещение, имеет собственную ремонтную зону и место стоянки транспортных средств. Перечислите все возможные статьи затрат АТП ООО «Стрела». Какие из перечисленных затрат относятся к условно-постоянным, а какие к условно-переменным? Как изменится состав и структура затрат, если предприятие будет осуществлять перевозку грузов на территории г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области?

2. За отчетный период АТП было выполнено 10 тыс. единиц транспортных услуг. Переменные затраты предприятия составили:

- материальные – 30 у.е. на единицу транспортной услуги;
- нематериальные условно-переменные, связанные с производством транспортной услуги, - 20 у.е. на единицу транспортной услуги;
- постоянные производственные – 40 тыс. у.е.
- постоянные коммерческие – 20 тыс. у.е.

Определите себестоимость единицы транспортной услуги, если на предприятии используется:

- а) метод учета полных затрат;
- б) метод учета затрат по ограниченной себестоимости.

3. Согласно первичным документам за отчетный период затраты АТП № 8 составляли:

- а) автомобильное топливо – 215 456 руб.;
- б) смазочные материалы – 54 320 руб.;
- в) замена автошин – 324 000 руб.;
- г) замена запасных частей – 54 000 руб.;
- д) стоимость работ по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств – 67 000 руб.;
- е) заработная плата водителей – 900 000 руб.;

- ж) заработная плата диспетчеров – 360 000 руб.;
- з) заработная плата административно-управленческого персонала – 1 080 000 руб.;
- и) отчисления на социальные нужды – 702 000 руб.;
- к) амортизация основных средств – 43 050 руб.;
- л) уплата налогов и других обязательных платежей – 56 000 руб.;
- м) полис ОСАГО – 72 000 руб.;
- н) расходы на офисную технику – 2300 руб.;
- о) коммунальные платежи – 96 000 руб.;
- п) оплата услуг связи – 11 000 руб.;
- р) проценты по кредиту – 120 000 руб.;
- с) оплата аренды офисного помещения – 240 000 руб.

Определите структуру затрат АТП № 8. Сгруппируйте затраты по элементам затрат и статьям калькуляции. Какие выводы можно сделать о деятельности предприятия исходя из структуры его затрат?

4. В течение отчетного периода при выполнении внутригородских пассажирских перевозок были произведены следующие расходы:

- а) начислена заработная плата водителям – 980 000 руб.; начислена заработная плата кондукторам – 670 000 руб.;
- б) начислена заработная плата административно-управленческому персоналу – 860 000 руб.;
- в) произведены отчисления на социальные в размере 30% от величины заработной платы персонала;
- г) израсходовано – 1 348 000 руб. на ГСМ;
- д) израсходовано 521 000 руб. на проведение технического обслуживания и ремонт автотранспортных средств;
- е) уплачены налоги и неналоговые платежи АТП, в том числе за загрязнение окружающей среды – 73 000 руб.;
- ж) начислена амортизация на автобусы – 30 000 руб.;
- з) приобретено новое оборудование для автобусов на сумму 100 000 руб.

Сгруппируйте затраты по следующим признакам:

- 1) по методу затрат на производство;
- 2) по экономической роли в процессе производства;
- 3) по отношению к объему производства;
- 4) по элементам затрат;
- 5) по месту возникновения затрат.

Рассчитайте себестоимость единицы транспортной услуги, если предприятие было выполнено 10 000 пассажиро-км транспортной работы.

5. Объем грузооборота АТП ООО «ВМиг» по плану должен был составить 345 987 тыс.т-км, а фактически составил 464 476 тыс.т-км за отчетный период, так как изменилась структура перевозимых грузов. Плановая сумма постоянных затрат АТП – 875 тыс. руб. Определите относительную экономию постоянных расходов АТП ООО «ВМиг» за отчетный период по сравнению с плановыми данными.

6. Данные по показателям деятельности АТП представлены в табл.2.

Таблица 2- Показатели автотранспортного предприятия

Показатель	Плановый показатель текущего года	Фактический показатель предыдущего года
Затраты на топливо, тыс. руб.	2 030	1 289
Пассажиروоборот, тыс. пассажира-км	724 435	670 021

Определите снижение себестоимости пассажирских перевозок за счет относительного сокращения затрат по статье «Автомобильное топливо», если фактическая сумма затрат на перевозки в предыдущем году составила 8 312 тыс. руб.

7. Определите себестоимость единицы транспортной услуги – 1 км пробега по статье «Автомобильное топливо», если известны следующие данные:

- АТП имеет в собственности 53 самосвала «КамАЗ-65115»;
- среднесуточный пробег одного транспортного средства – 134 км;
- коэффициент использования парка составляет 0,8;
- внутригаражный расход топлива – 2 % расхода топлива на эксплуатации автомобилей.

Норма расхода топлива «КамАЗ» в летнее время – 27,4 л на 100 км пробега, а среднегодовая надбавка к расходу топлива на работу в зимнее время – 4,2 %, 1 л топлива стоит 33 руб.

8. Авторемонтный цех на АТП № 1 оказывает услуги по техническому обслуживанию сторонних автоприцепов. За период было выполнено по 100 ед. типовых ремонтных работ. Плановая рентабельность услуги установлена в 25%. Себестоимость работ рассчитывалась исходя из следящих статей затрат:

- основные материалы – 450 тыс. руб.;
- вспомогательные материалы – 8 тыс. руб.;

- топливо и энергия – 13 тыс. руб.;
- заработная плата производственных рабочих и отчисления на социальные нужды – 136 тыс. руб.;
- общепроизводственные расходы – 51 тыс. руб.;
- коммерческие расходы – 22 тыс. руб.

Определите себестоимость и цену услуги: критический объем оказываемых услуг, рассчитываемый как отношение суммарных постоянных издержек к разнице между ценой и переменными издержками на единицу услуги.

9. На АТП ООО «Молния» поступил заказ на перевозку 120 т. Зерна в мешках до 50 кг на расстояние 300 км за два дня. На предприятии установлены следующие тарифные ставки:

- 1,5 у.е. за 1 т-км;
- 50 у.е. за время простоя под погрузкой-разгрузкой.

Время простоя под погрузкой-разгрузкой за одну поездку составляет 12 мин. Рабочая смена – 8 ч. Техническая скорость подвижного состава – 35 км/ч. Для перевозки может быть задействовано одновременно три единицы подвижного состава грузоподъемностью 20 т каждый. Определите стоимость перевозки при сдельном тарифе.

10. Переменные затраты АТП при перевозке 20 контейнеров на расстояние 800 км с объемом транспортной работы в 40 автомобиле-часов составили 30 у.е. на 1 км: постоянные затраты 2000 у.е. Повременный тариф на перевозку одного контейнера устанавливается из расчёта 25 % уровня рентабельности перевозки. Определите тариф и доход, полученный от перевозки контейнеров.

11. ООО «Транс-Экспресс» специализируется на международных автомобильных перевозках крупногабаритных грузов. Данные о доходах и расходах предприятия за отчетный период следующие (все суммы указаны без НДС):

- перевезено грузов на сумму 23 млн. руб.;
- израсходовано ГСМ на сумму 23 млн. руб.;
- выплачена заработная плата работникам АТП 6 млн. руб., в том числе 4 млн производственным рабочим;
- уплачены страховые взносы на социальные нужды в размере 1650 тыс. руб.;
- начислена амортизация основных средств в размере 2320 тыс. руб.;
- оплачена арендная плата помещения в размере 3100 тыс. руб.;

- получено 12 тыс. руб. в виде банковских процентов по депозиту.

Отрицательная курсовая разница от переоценки валютных обязательств транспортного предприятия составила 60 тыс. руб. В прошлом году ООО получило 330 тыс. руб. убытка. Определите прибыль от реализации услуг, внереализационную прибыль и чистую прибыль АТП исходя из общей ставки налога на прибыль организации в размере 20%.

12. Согласно производственной программе транспортного предприятия грузооборот планируемого периода должен был составить 43 000 тыс. т-км. Фактически в этом периоде грузооборот АТП был меньше планового на 12 %, несмотря на то, что структура и дальность перевозок не изменилась. Доход от перевозок, составил 154 тыс. руб. Определите объем дохода АТП, который был запланирован, если коэффициент-дефлятор равен 1,075. Перечислите возможные причины отклонения планового уровня доходов от фактического.

13. Данные о деятельности двух транспортных предприятий за отчетный период, которые являются прямыми конкурентами, представлены в табл. 3.

Таблица 3- Сравнение конкурентов

Показатель	АТП – 1	АТП - 2
Доходы реализационные, тыс. руб.	6780	5689
Расходы реализационные, тыс. руб.	5790	4320
Доходы внереализационные тыс. руб.	1457	2650
Расходы внереализационные, тыс. руб.	1263	2100
Средняя стоимость активов, тыс. руб.	26 746	21 385
Собственный капитал, тыс. руб.	15 800	14 600
Объем выполненной транспортной работы, тыс. руб.	242	203
Среднесписочное количество транспортных средств, ед.	34	25

Сравните результаты деятельности двух транспортных предприятий за отчетный период на основании следующих показателей: прибыль от реализации услуг, внереализационная прибыль, чистая прибыль, рентабельность активов, рентабельность собственного капитала, рентабельность продаж и рентабельность производства транспортных услуг, если известно, что реализация или приобретение имущества или имущественных прав за отчетный период не производились; на предприятии используется метод учета полных затрат при расчете себестоимости транспортной услуги.

14. Определите изменение суммы прибыли в отчетном периоде по сравнению с базисным в результате изменения себестоимости, если себестоимость транспортных услуг в базисном периоде составила 44 789 тыс. у.е., в отчетном периоде – 61 425 тыс. у.е.; объем транспортной работы в базисном периоде составила – 58 764 тыс. у.е., в отчетном – 62 112 тыс. у.е.

15. Рассчитайте фактический коэффициент текущей ликвидности и определите размер прибыли АТП-5, при которой он будет равен нормативному значению, установленному на предприятии, - 2, при условии, что сумма обязательств остается неизменной. Сумма текущих активов предприятия составила 5760 тыс. руб. на конец отчетного периода, краткосрочные обязательства – 4500 тыс. руб.

16. Определите коэффициент финансовой автономии АТП и соотношение заемных средств предприятия к собственным, если сумма активов предприятия (валюта баланса) равна 8930 тыс. руб. Доля заемных средств составляет 54%. Как изменится соотношение заемных и собственных средств, если коэффициент автономии увеличится на 0,1.

17. За отчетный период АТП были выполнены следующие операции: переведены денежные средства в качестве оплаты автомобильного топлива за прошлый период приобретены расходные материалы и запасные части для планового ремонта транспортных средств в предстоящем периоде; приобретены три единицы подвижного состава, на приобретение которых взят краткосрочный кредит; зачислены средства, поступившие на расчетный счет за выполненные транспортные услуги; перечислен аванс за пользование экспедиторскими услугами другого предприятия. Какое из вышеперечисленных операций оказывают влияние на платежеспособность АТП и его финансовую устойчивость? Как проявляется это влияние?

18. Какое из двух АТП – конкурентов эффективнее использует заемные средства, как рентабельность активов соответственно составила: АТП-1 – 19% и АТП-2 – 21%; средневзвешенная стоимость заемных ресурсов: АТП-1 – 13% и АТП-2 – 15%; размер собственного капитала: АТП-1 – 13% и АТП-2 – 28 млн. у.е. и АТП-2 – 29 млн у.е.; заемный капитал на конец отчетного периода: АТП-1 – 16 млн. у.е. и АТП-2 – 23 млн у.е.; уровень налогообложения – 20 %.

19. Охарактеризуйте финансовое положение АТП, если коэффициент соотношения собственных и заемных средств составляет 0,8; коэффициент текущей ликвидности – 1,6; рентабельность производства транспортных услуг – 0,98.

Кейс 1. Топливо улетучивается

АТП ООО «Грузтранс» специализируется на перевозке строительных грузов и обслуживания строительных объектов. Данные по структуре парка подвижного состава АТП представлены в табл. 4.

В последние годы темп роста общих затрат предприятия значительно превышает темп роста объема транспортной работы. Анализ статей расходов выявил, что данная диспропорция вызвана увеличением непроизводительного использования материальных затрат, в частности автомобильного топлива. Серьезные потери предприятие несет из-за воровства топлива водителями, которые пытаются получить дополнительную материальную выгоду. В табл. 5. представлены данные по установленным фактам кражи топлива работниками предприятия.

Таблица 4- Автопарк ООО «Грузтранс»

Тип подвижного состава	Год выпуска	Количество
Седельные тягачи «КамАЗ-65116-65»	2008-2012	17
Самосвал «КамАЗ-65115»	2008-2013	21
Бортовой грузовик «КамАЗ-56215»	2006	13
Автокран «КС-45721»	2010	5
Полуприцеп «СЗАП-9327»	2003-2008	17
Тент «ГАЗ-330232»	2010-2011	6
Экскаватор погрузчик «В115»	2009	4
Минипогрузчик «NHL-160»	2008	2

Таблица 5 - Кража топлива в ООО «Грузтранс»

Показатель	Год		
	2014	2015	2016
Количество установленных фактов кражи автомобильного топлива	22	54	68
Количество уволенных водителей по причине кражи автомобильного топлива	3	7	8

Менеджменту АТП удалось определить основные виды мошенничества с топливом, которые были зафиксированы на предприятии: заправка личных автомобилей без объяснения причин;

лив топлива из бака охраной или водителем предприятия; предоставление фальшивых чеков на слитое топливо; указание заведомо ложных данных в путевых листах для дальнейшей экономии топлива по завышенным нормам списания топлива и перепродажи излишков; установка неразрешенного оборудования, увеличивающего пробег автомобиля по данным тахометра путем его перемотки, с последующим сливом топлива; экономия горючего, а после слив остатков по норме расхода топлива, установленной на предприятии; продажа талонов на топливо; слив топлива во время работы с указанием на повышенный расход мошенничество в сговоре с работниками АЗС.

Задания к кейсу

1. Перечислите и охарактеризуйте известные вам способы снижения расходов топлива большегрузных автомобилей.
2. Какие из перечисленных вами способов могут быть использованы для решения вышеописанной проблемы? Какие проблемы могут возникнуть в процессе применения каждого из методов?
3. Разработайте план реализации мероприятий по устранению выявленных причин непроизводительного расхода топлива.
4. Рассмотрите возможность включения в предложенный план таких способов снижения расхода топлива, как «экономичное вождение» и «создание системы стимулирования водителей к снижению материальных расходов предприятия».

Кейс 2. Как удержать долю рынка?

Крупное АТП выполняет как грузовые перевозки, так и коммерческие перевозки пассажиров внутри региона. Предприятие занимает лидирующую позицию на данных сегментах рынка транспортных услуг в регионе, однако в последнее время занимаемая доля рынка начинает снижаться.

Парк предприятия 120 единиц подвижного состава: 25% парка – фургоны «МАЗ-6312-В9-429-012» грузоподъемностью 20 т, 10% - самосвалы, «КамАЗ-65111-6013-42» грузоподъемностью 14 т, 45% - «Газели» (тент) грузоподъемностью 1,5 т, 20% - автобусы «МАЗ-251050» на 44 места. Структура парка АТП остается неизменной в течении последних 6 лет.

«Газели» и фургоны имеют полную загрузку, самосвалы загружены на 68%, автобусы – на 75%. 60% клиентов предприятия по направлению грузовых перевозок составляют юридические лица. 50-65% доходов приносят такие транспортные услуги, как офисный переезд и пассажирские перевозки. В ближайшее время планируется расширить ассортимент услуг за счет организации доставки сборных грузов в пределах 100 км. Калькуляция себестоимости услуг на предприятии осуществляется на базе метода учета полных затрат. Применяется общая система налогообложения. Тарифы на грузовые перевозки устанавливаются исходя из себестоимости услуг: фургоны – сдельный тариф руб. за км; самосвалы – сдельный тариф руб. за т-км; газели – повременный тариф руб. за автомобиле-часы работы. Тарифы за пассажирские перевозки устанавливаются исходя из среднерыночных цен. Надбавки и льготы тарифной политикой не предусмотрены. Данные о сегменте рынка пассажирских перевозок: за последние годы наблюдается снижение спроса, высокая конкуренция, доля рынка предприятия снизилась на 10% за последний год. Данные о сегменте рынка грузовых перевозок: рынок интенсивно развивается, наблюдается рост спроса на перевозку отдельных видов груза. Доля рынка предприятия снизилась с 70% до 57% за последние два года.

Данные о деятельности предприятия за последние четыре года представлены в табл. 6.

Таблица 6.-Показатели деятельности АТП

Показатель	Значения, тыс. у.е.			
	2014г.	2015г.	2016г.	2017 г
Доходы грузовых перевозок (фургоны)	1356	1547	1135	1100
Доходы грузовых перевозок (самосвалы)	574	436	687	537
Доходы грузовых перевозок (газели)	1433	1356	1340	1321
Доходы от пассажирских перевозок	2680	2430	2380	2190
Доходы от прочих видов деятельности	94	116	180	160
Расходы на грузовые перевозки (фургоны)	987	1084	935	902
Расходы на грузовые перевозки (самосвалы)	520	401	641	488

Расходы на грузовые перевозки (газели)	1234	1165	1197	1134
Расходы на пассажирские перевозки	2134	1990	2089	1893
Расходы на прочие виды деятельности	86	97	164	147
Внеоборотные активы	2459	2542	2765	3031
Оборотные активы	194	256	374	298
Капитал и резервы	1957	2167	2361	2482
Долгосрочные обязательства	133	202	217	327
Краткосрочные обязательства	264	232	357	321

Вопросы и задания к кейсу

1. Проанализируйте тарифную политику предприятия, укажите ее положительные и отрицательные стороны.
2. Какой способ формирования тарифов следует выбрать для нового вида перевозок?
3. Проанализируйте структуру доходов предприятия. Какие факторы в большой степени влияют на доходы предприятия.
4. Предложите комплекс мероприятий по увеличению доходов предприятия.

Тема 4. Экономика инновационной и инвестиционной деятельности автотранспортного предприятия

Для современного АТП, деятельность которого основана на научно-технических достижениях, воплощенных в технике и технологиях производства автотранспортных услуг, быстрое и эффективное внедрение инноваций связано с достаточностью ресурсов, что возможно только в условиях разумной оценки результатов деятельности и поиске ресурсов и резервов для инновационного развития.

Профессионал, управляющий АТП, должен знать, уметь управлять инновационным обновлением предприятия, используя его потенциал; понимать что такое инновации, инновационная деятельность, инновационный процесс, инновационный проект, осознавать разнообразие инноваций, которая представляет особую значимость при выборе форм и методов их освоения на АТП, поскольку процессы разработки и внедрения, условия позиционирования и продвижения на рынке для них всех не типичны;

выявлять субъекты, занимающиеся инновационной деятельностью на рынке транспортных услуг; понимать различия между инновационными и инвестиционными проектами; уметь систематизировать комплекс показателей для проведения процедуры технологической экспертизы и оценки инновационных проектов.

В инвестиционной деятельности могут возникать потребности в инновациях, модернизации и реконструкции действующего АТП, что предполагает переустройство функционирующих основных и вспомогательных объектов. Правильное рассмотрение инвестиций как комплекса активов, имеющихся у автотранспортных предприятий, и их отличие от капитальных вложений позволяют говорить о многообразии и многоаспектности инновационной деятельности АТП.

Планирование как целенаправленный процесс в экономики АТП также является многозначным понятием и определяет для АТП использование широкого спектра форм планирования, наиболее значимые из которых технико-экономическое, социальное, организационное планирование и бизнес-планирование, которые позволяют регулировать инновационное развитие АТП и поддерживать его своевременными инвестициями.

Тестовые задания

1. Конечный результат реализации новой идеи, которой используются в практической деятельности и приносит экономический эффект:

- а) инновации;
- б) новшества;
- в) идеи;
- г) предложения.

2. Документ, который удостоверяет авторство конкретной инновации и предоставляет держателю патента исключительное право на изобретение сроком на 20 лет с даты поступления заявки на регистрацию изобретения:

- а) патент;
- б) лицензия;
- в) концессия;
- г) ноу-хау.

3. Преобразование научного знания в инновацию – это процесс:

- а) инновационный;
- б) инвестиционный;
- в) умственный.

4. Документ, который содержит всестороннюю информацию о разработанной инновации с акцентом на ее экономическую целесообразность к внедрению – это инновационный:

- а) проект;
- б) план;
- в) договор.

5. Участниками инновационного проекта являются:

- а) банки;
- б) университеты;
- в) инновационно-активные предприятия.

6. К динамическим методам оценки эффективности инвестиционных проектов относят:

- а) метод расчета чистого приведенного эффекта;
- б) индекс рентабельности инвестиций;
- в) бухгалтерскую рентабельность инвестиций.

7. Метод оценки эффективности инвестиционных проектов, для которого необходимо разграничить понятия «чистые инвестиции» и «смешанные инвестиции»:

- а) расчет внутренней нормы прибыли инвестиций;
- б) модифицированный метод расчета внутренней нормы прибыли инвестиций;
- в) чистый приведенный доход;
- г) рентабельность инвестиций.

8. Вложение капитала в наиболее рискованные активы, когда ожидается получения максимального дохода, - это инвестиции:

- а) спекулятивные;
- б) финансовые;
- в) полные.

9. Методы оценки экономической эффективности инвестиционных проектов, в которых денежные поступления и выплаты, возникающие в разные моменты времени, оцениваются как равноценные, - это методы:

- а) динамические;
- б) статические;
- в) временные.

10. Вложения денежных средств АТП, направленные на приобретение НМА, на повышение квалификации и обучение работников, - это инвестиции:

- а) интеллектуальные;
- б) реальные;
- в) прямые.

11. Вложения денежных средств АТП в материальные и иные ценности, ценные бумаги, вложения в уставной (складочные) капиталы других юридических лиц, процентные облигации государственных и местных займов, а также займы, предоставленные ему нефинансовыми структурами, - это инвестиции:

- а) финансовые;
- б) интеллектуальные;
- в) спекулятивные.

12. Инвестиционный проект считается эффективным при условии, что чистый приведенный эффект:

- а) >1 ;
- б) <1 ;
- в) >0 .

13. Определите приемлемость инвестиционного проекта, если внутренняя ставка доходности равна 27%, а стоимость инвестируемого капитала – 30%:

- а) инвестиционный проект ни прибыльный, ни убыточный;
- б) инвестиционный проект целесообразно принять;
- в) вложение капитала в инвестиционный проект нецелесообразно.

14. Аббревиатура IRR соответствует обозначению:

- а) чистой текущей стоимости;
- б) внутренней нормы прибыли;
- в) денежного потока.

15. Имеется инвестиционный проект со следующими характеристиками первоначальные инвестиции – 200 млн. руб.; денежные потоки по годам 1-й год – 100 млн. руб.; 2-й год – 250 млн. руб.; цена капитала – 15%. Чистый дисконтированный доход составит:

- а) 300,2 млн. руб.;
- б) 311,7 млн. руб.;
- в) 324,5 млн. руб.;
- г) 330,9 млн. руб.;

16. Систематическая подготовка к принятию результативных управленческих решений о целях, средствах и действиях посредством сравнительного анализа альтернатив в ожидаемых условиях:

- а) планирование;
- б) мотивация;
- в) контроль;
- г) управление.

17. Налоговая база для исчисления налога на прибыль по действующей ставке – это прибыль:

- а) налогооблагаемая;

б) балансовая;

в) чистая.

18. Показатель, отражающий окупаемость затрат АТП:

а) рентабельность;

б) прибыль;

в) эффективность;

г) эффект.

19. Определяется исходя из поступлений, связанных с расчетами за оказанные услуги или реализованные имущественные права, выраженные в денежной и (или) натуральных формах:

а) доход;

б) прибыль;

в) себестоимость;

г) рентабельность.

20. Документ, обосновывающий ключевую концепцию развития предприятия или проекта:

а) бизнес-план;

б) стратегия развития;

в) миссия;

г) цель.

21. Предусматривает формирование системы социальных показателей, характеризующих эффективность деятельности АТП, планирование:

а) социальное;

б) кадровое;

в) организационное;

г) эффективное.

22. Возможные цели планирования:

а) максимизация прибыли;

б) экономический спад;

в) полная занятость;

г) справедливое развитие доходов;

д) все ответы верны.

23. Основные подходы к планированию:

а) общеэкономический;

б) управленческих;

в) затратный;

г) финансовый;

д) социальный.

24. Сущность планирования на транспорте:

а) обоснование экономических целей развития АТП и выбор наилучших способов осуществления этих целей;

б) изучение спроса;

в) выбор цели.

25. Функции планирования:

а) предсказательная;

б) предудказательная;

в) распоредительная;

г) социальная;

д) нормативная.

26. Основные задачи планирования:

а) обоснование цели планирования;

б) контроль над ходом работ;

в) ограниченность работ;

г) достижение желаемого результата деятельности;

д) социальная справедливость.

Задания повышенной сложности

1. Автотранспортное предприятие ООО «МАЗЕПА» занимается перевозкой строительных и коммунальных грузов. В настоящий момент времени рассматривается вопрос о целесообразности приобретения подвижного состава стоимостью 48 млн руб., срок эксплуатации 10 лет, износ начисляется по методу линейной амортизации. Выручка от ремонта автомобилей прогнозируется по годам в следующих объемах (млн руб.): 12; 14,5; 25,2; 26,3; 27,6; 29,1; 28; 29,6; 28,3. Текущие расходы по годам оцениваются следующим образом: 19 млн руб. в первый год эксплуатации подвижного состава с последующим их ежегодным ростом на 7,5%. Ставка налога на прибыль - 20%. Ставка дисконтирования составляет 18%. Целесообразен ли этот проект?

2. Грузовому автотранспортному предприятию ЗАО «Аркада» предложено инвестировать 400 000 у.е. на срок 8 лет при условии возврата в конце каждого года по 80 000 у.е. и выплате дополнительного вознаграждения в конце каждого года в размере 300 000 у.е. Рекомендуете ли принять это предложение, если можно безопасно депонировать деньги в банк из расчета 19% годовых с начислением сложного процента?

3. Автотранспортное предприятие ООО «Марыся» рассматривает возможность приобретения склада, денежные поступления от его аренды прогнозируются следующим образом: 1-й год – 25 000 у.е.; 2-й год – 33 000 у.е.; 3-й год – 72 000 у.е.; 4-й год –

61 000 у.е.; 5-й год – 50 000 у.е. Стоимость капитала предприятия – 10%. Какую максимальную сумму следует заплатить за подвижный состав?

4. У транспортного предприятия ООО «Атотранс» есть три свободных производственных помещения: А, В, С, которые можно сдать в аренду. Для того что бы это сделать, в них нужно сначала произвести ремонт. Для помещения А затраты составляют 24 500 у.е., для В – 21 750 у.е.; для С – 25 160 у.е. Помещение А можно сдавать на три года по цене 22 000 у.е. в год, В – на три года по цене 27 300 у.е. в год, С – на 3 года по цене 19 925 у.е. Какое из помещений лучше сдавать предприятию в аренду для увеличения своих доходов, если ставка по банковскому депозиту равна 25% годовых?

5. Что бы стимулировать менеджеров, директор автотранспортного предприятия ООО «Транспорт-люкс» установил финансовую цель в виде обеспечения роста доходов на 20%, повышения окупаемости инвестиций на 20%, посылку «если идеальное зрение (по американским стандартам) человека 20:20, то идеальное зрение в бизнесе – 20:20:20, что означает доход, окупаемость, наличность». Определите преимущества такого целеполагания для дальнейшего развития предприятия. Докажите, что оно верно.

Кейс 1. Мы инвестиционно привлекательны?

ОАО «Скорость» основано в целях удовлетворения потребностей клиентов в грузовых перевозках и получения максимальной прибыли. ОАО «Скорость» - одно из крупнейших автотранспортных предприятий в г. Санкт-Петербурге. Предприятие осуществляет перевозки навалочных, строительных, промышленных, коммунальных, наливных грузов и продовольственных товаров практически по всей России, странам ближнего зарубежья (все бывшие республики СССР), а также некоторым странам ближнего зарубежья (Финляндия, Швеция, Германия и др.).

Реализует конкурентную стратегию низких издержек. Доля предприятия на рынке равна примерно 35%. При этом 70% объёма перевозок осуществляется на российском рынке автотранспортных услуг. В течении 20хх г. планируется реализация инвестиционного проекта, что позволит увеличить рыночную долю с 35 до 43% за счет вытеснения мелких и слабых конкурентов. Успешная конкуренция обуславливается многолетним опытом работы в данной отрасли, устойчивыми связями с поставщиками и клиентами, а также высоким качеством предоставляемых услуг. После реализации

инвестиционного проекта предприятие сможет увеличить объем перевозок, что приведёт к росту чистой прибыли тех же затратах. Об эффективности работы предприятия свидетельствуют показатели, приведенные в таблицах ниже.

Таблица 7- Показатели ликвидности за два предшествующих года

Показатель	20xx-2 г.	20xx-1 г.
Коэффициент покрытия	1,7	1,6
Коэффициент срочной ликвидности	0,32	0,45
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,12	0,17

Таблица 8 - Показатели финансовой устойчивости за два предшествующих года

Показатель	20xx - 2 г.	20xx - 1г.
Собственные оборотные средства (СОС-СИ-ВНА), тыс. у.е.	3425	1039
Собственные долгосрочные заемные источники формирования запасов и затрат (СД=СОС+ДП), тыс. у.е.	3425	1037
Общее значение основных источников формирования запасов и затрат (ОИ=СД+КЗС), тыс. у.е.	4337	360
Коэффициент автономии	0,82	0,86
Коэффициент финансовой независимости	0,21	0,15
Коэффициент маневренности	0,12	0,16
Коэффициент обеспеченности собственными средствами	0,46	0,65

Примечание. СОС – собственные оборотные средства; СИ – собственные источники; ВНА – внеоборотные активы; СД – собственные долгосрочные заемные источники формирования запасов и затрат; ДП – долгосрочные пассивы; ОИ – общее значение основных источников формирования запасов и затрат; КЗС – краткосрочные заемные средства.

Таблица 9 – Показатели рентабельности

Показатель	20xx – 2г.	20xx – 1г.
Рентабельность активов	1,75	2,02
Рентабельность собственного капитала	23	29
Рентабельность перевозок	16,5	13,2
Рентабельность инвестиций	20,1	25,5

Таблица 10. - Показатели деловой активности за два предшествующих года

Показатель	20xx – 2г.	20xx – 1г.
Скорость оборачиваемости активов, оборотов	0,17	1,36
Скорость оборачиваемости оборотных активов, оборотов	2,6	4,9
Скорость оборачиваемости запасов, оборотов	2,6	4,3
Скорость оборачиваемости дебиторской задолженности, оборотов	10,8	15,6
Период оборота дебиторской задолженности, дней	18,2	24,1

Таблица 11. - Отчет о прибылях и убытках, у.е.

№ п/п	Наименование показателя	Декабрь 20xx г.	1 кв. 20xx+1 г. (прогноз)
1	Нетто-выручка	2 595 815,6	8 985 967,3
2	Себестоимость перевозок	1 594 306,7	4 536 063,7
	<i>в том числе:</i>		
	топливо:	713 765,6	1 731 296,8
	заработная плата	378 462,2	1 139 386,6
	энергия	155 571,3	712 857,5
	амортизация	316 507,6	952 522,8
3	Валовая прибыль (п. 1 – п. 2)	1 201 508,9	4 549 903,6
4	Управленческие расходы	206 381,2	609 410,3
5	Коммерческие расходы	80 740,3	240 301,2
6	Прибыль от перевозок (п. 3 –	91 438,4	3 700 192,1

	п. 4 – п. 5)		
7	Балансовая прибыль	?	?
8	Налогооблагаемая прибыль	?	?
9	Налог на прибыль	?	?
10	Чистая прибыль	?	?

Таблица 12. -Баланс предприятия, руб.

Наименование показателя	Декабрь 20xx г.	1 кв. 20xx+1 г. (прогноз)
Основные средства	9 258 240	9 184 773
<i>Итого внеоборотные активы</i>	<i>9 258 240</i>	<i>9 184 773</i>
Запасы	62 764	186 121
Материалы, топливо	8584	18 560
Денежные средства	586 113	2 481 008
<i>Итого оборотные активы</i>	<i>657 461</i>	<i>2 575 689</i>
Актив	9 915 701	11 860 462
Резервный фонд	52 338	281 423
Уставной капитал	8 823 079	8 823 079
Добавочный капитал	-	312 846
Нераспределенная прибыль	340 198	1 489 054
<i>Итого капитал и резервы</i>	<i>9 215 615</i>	<i>10 906 042</i>
Задолженность бюджету	700 086	954 420
<i>Итого краткосрочные кредиты и займы</i>	<i>700 086</i>	<i>954 420</i>
Пассив	9 915 701	11 860 462

Задания к кейсу

Оцените инвестиционную и деловую активности предприятия ОАО «Скорость» за анализируемый период. Составьте аналитическую записку.

Список литературы

1. Бычков В.П. Экономика автотранспортного предприятия: учебник/ В.П. Бычков. – М.: ИНФРА-М, 2014
2. Лавриков И.Н. Экономика автомобильного транспорта: учебное пособие / И.Н. Лавриков, Н.В. Пеньшин; - Тамбов: Изд-во ГОУ ВПО ТГТУ, 2011.
3. Миротин Л.Б. Маркетинг на транспорте: учебник/Л.Б. Миротин, А.К. Покровский. - М.: Академия, 2013.
4. Раздорожный А.А. Экономика отрасли (автомобильный транспорт): учеб.пособие/А.А. Раздорожный, - М.: РИОР, 2009
5. Экономика автомобильного транспорта: учебник/ А.Г. Будрин, Е.В. Будрина и др.- 5-е изд. перераб. – М.; Академия, 2015
6. Экономика и организация автотранспортного предприятия: Учебник /под ред.Е.В. Будриной.- М.: Издательство Юрайт, 2017.

Подписано в печать 23.04. 2019.
Формат 60x84/16. Печать ризографическая.
Бумага офсетная. Гарнитура «Times New Roman».
Усл.п.л. 3,6. Уч.-изд.л.3.6
Тираж 50 экз. заказ №1281

Издательско-полиграфический центр
Набережночелнинского института
Казанского (Приволжского) федерального университета

423810, г. Набережные Челны, Новый город, пр.Мира, 68/19
тел./факс (8552) 39-65-99 e-mail: ic-nchi-kpfu@mail.ru