

Здравствуйтесь, уважаемые члены аттестационной комиссии!

Тема моей выпускной квалификационной работы - «Пути снижения себестоимости услуг транспортной организации».

Слайд 2. Целью выпускной квалификационной работы является разработка мероприятий по снижению себестоимости оказываемых услуг.

Для достижения поставленной цели были решены следующие задачи:

- 1) изучение структуры себестоимости услуг;
- 2) анализ себестоимости по элементам затрат и статьям калькуляции;
- 3) определены резервы снижения себестоимости услуг;
- 4) разработаны мероприятия по снижению себестоимости услуг.

Слайд 3. Себестоимость автотранспортной продукции - это выраженные в денежной форме затраты материальных, финансовых, трудовых и других расходов, связанные с выполнением транспортного процесса по перевозке грузов или пассажиров, эксплуатацией транспортных средств, управленческих и коммерческих расходов, а также уплаты налогов. Себестоимость единицы транспортной продукции (1 ткм, 1 пасс.-км, 1 пл. км пробега и т.д.) определяют делением общей суммы затрат на количество продукции (тонно-километры, пассажиро-километры, платные километры пробега и т.д.), произведенной в определенный период времени.

Слайд 4. Эффективная организация учета затрат и калькулирования себестоимости продукции предусматривает более полное использование прямого учета затрат, которое обеспечивает учет издержек непосредственно по каждому калькуляционному объекту. Особое внимание целесообразно уделить классификации затрат относительно объема выполняемых автотранспортных услуг и их делению на переменные, условно-переменные и условно-постоянные, а также их принадлежности к прямым или косвенным.

Слайд 4. Исходя из видов выполняемых перевозок, определены виды калькуляционных объектов и калькуляционных единиц на автомобильном транспорте, которые представлены на слайде.

Слайд 5. Под методами учета затрат и калькулировании себестоимости продукции (работ, услуг) обычно понимают совокупность приемов организации и отражение затрат, обеспечивающих определение фактической себестоимости продукции и нужную информацию для контролирования этого процесса.

Выбор метода калькулирования себестоимости связан с деятельностью предприятия и особенностями выпускаемой продукции.

Совокупность методов учета затрат и калькулирования себестоимости можно классифицировать по различным признакам, представим их в виде схемы (слайд 5)

Слайд 6. Публичное акционерное общество «Глобалтрак Менеджмент» было создано 21 июля 2017 года, в соответствии с Гражданским кодексом РФ, Федеральным законом от 26.12.1995 № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» и иным законодательством Российской Федерации в результате реорганизации в форме преобразования Общества с ограниченной ответственностью «Глобалтрак Менеджмент» в Акционерное общество «Глобалтрак Менеджмент», которое переименовано в Публичное акционерное общество «Глобалтрак Менеджмент».

Полное фирменное наименование: Публичное акционерное общество «Глобалтрак Менеджмент».

Сокращенное фирменное наименование: ПАО «ГТМ»

ПАО «ГТМ» и его дочерние предприятия является одним из крупнейших автомобильных грузовых FTL-перевозчиков в России. Компания является бесспорным лидером на рынках Урала и Сибири, и вторым FTL-перевозчиком на российском рынке по размеру парка. Клиентская база насчитывает более 1000 контрагентов, включая ведущие

розничные торговые сети в продовольственном («Магнит», «Дикси», «ОКей», «Лента», «МЕТРО», X5 Retail Group) и непродовольственном (ИКЕА, «Спортмастер», «Детский мир») сегменте; крупных производителей и дистрибьюторов продуктов питания, косметики и бытовой химии, товаров медицинского назначения (Ferrero, Procter & Gamble, Unilever, «Протек», «Катрен»); лидеров рынка интернет торговли и доставки посылок («КИТ», DPD, «ПЭК»); промышленные холдинги (ММК, «Мечел», «Сибур», УГМК).

Слайд 7. Финансовое состояние предприятия в значительной мере зависит от целесообразности и правильности вложений средств в активы. В процессе функционирования предприятия величина активов и их структура постоянно меняются.

Рентабельность активов имеет отрицательное значение в 2017 г., – 16% и -8,5% в 2018 г. Данный показатель увеличился на 7,5%, что является положительной тенденцией.

Рентабельность собственного капитала также имеет отрицательные значения, в 2017 г.- 3,95%, в 2018г. -1,11%, но видна тенденция к его снижению. Показатель увеличился на 2,84%, за счет увеличения чистой прибыли (в нашем случае за счет уменьшения убытка).

Слайд 8. Сводная структура баланса ПАО «ГТМ» представлена на слайде.

Наиболее срочные обязательства могут быть покрыты за счет наиболее ликвидных активов на 50913% в 2017 г., 2357% в 2018 г;

За счет оборотных активов – на 54790% в 2017 г., 4529% в 2018 г;

За счет реализации наиболее ликвидных активов и дебиторской задолженности – на 54790% в 2017г., 3254% в 2018г.

Слайд 9. Анализ себестоимости перевозок помогает выяснить, как выполняются мероприятия, направленные на снижение себестоимости, по каким статьям затрат получена экономия и по каким перерасход средств, какие факторы и в какой степени повлияли на уровень себестоимости, какие имеются резервы дальнейшего ее снижения.

Слайд 10. Регулярный анализ структуры затрат организации имеет очень важное значение, в первую очередь для управления издержками с целью их минимизации, выявления основных резервов для их снижения разработки плана мероприятий по их реализации в организации. Данные меры ведут к снижению себестоимости и повышению эффективности организации.

Получение наибольшего результата с наименьшими затратами, экономия материальных, финансовых, трудовых ресурсов зависят от того, как организация решает вопросы снижения себестоимости услуг.

Снижение себестоимости услуг является важным показателем увеличения прибыли. Этого можно достичь за счет экономии и рационального использования труда, энергии, сырья, сокращения различных потерь.

Слайд 11. Для более наглядного представления структуры себестоимости на слайде 11 представлены ее составные части в виде гистограммы в анализируемых периодах.

Слайд 12. При расчете эффективности работы автотранспортной организации необходимо учитывать тот факт, что переменные затраты (горюче-смазочные материалы, техническое оборудование, текущий ремонт автомобилей) растут прямо пропорционально увеличению оборачиваемости транспорта, а постоянные остаются неизменными. В целях снижения себестоимости перевозок в ПАО «ГТМ» целесообразно использовать следующие методы, доказавшие свою эффективность:

- использование оптимальных норм расхода горюче-смазочных материалов для каждого автомобиля, учитывающих категорию транспортного средства, выполняемую работу, условия эксплуатации и еще ряд факторов;

- повышение коэффициента использования транспортного средства, включающего в себя оптимальную загрузку каждого конкретного автомобиля, установление оптимального маршрута и скорости движения;

- снижение затрат на техническое обслуживание и ремонт автомобильного парка без потери качества работы;

- совершенствование и автоматизация методов погрузки/выгрузки машин, что значительно позволяет сократить простой автотранспорта;
- повышение производительности труда на всех уровнях;
- повышение квалификации работников предприятия;
- постоянное материальное стимулирование работников.

Слайд 13. Автотранспортной организацией ПАО ГТМ за 2018 год израсходовано 60620,44 тонн топлива

Стоимость двух видов израсходованного топлива (дизельное топливо и бензин Аи-92) за 2018 год составила 2729237 тыс.руб. Соответственно стоимость топлива в расчете на 1 т/км, руб. за год составила 11,37 руб., при этом дизельного топлива – 11,36 руб., бензина Аи-92 – 11,44 руб. Максимальный пробег грузовые автомобили делают на дизельном топливе.

Слайд 14. Общая стоимость использованного в организации топлива увеличилась на 40,2%. Расходы на топливо относятся к переменным затратам.

Цены на топливо в связи с проведением государственной политики по ценообразованию на топливные ресурсы в течение 2017-2018 гг. изменились значительно, так, стоимость 1 л дизтоплива увеличилась на 7,86 руб., Аи-92 – на 5,29 руб. Каждая единица автотранспортной техники имеет определенный расход топлива на 100 км пробега.

Стоимость топлива в расчете на 1 т/км увеличилась на 1,79 руб., таким образом влияние изменения стоимости топливных ресурсов на себестоимость услуг транспортной организации составила:

$240000 \text{ км} \times (11,37 - 9,58) = 429600 \text{ тыс.руб.}$, что к общей сумме роста затрат составляет 6,66% ($429600 / 6448608 \times 100$).

Слайд 15. Данная статья затрат в 2017 году имела тенденцию к росту, так или иначе, инфраструктура ПАО «ГТМ» нуждается в модернизации, а как следствие, повышение эффективности транспорта, так как именно он - основной доход предприятия.

Решение данной проблемы заключается в обновлении парка транспортных средств и снижении его среднего возраста, а также повышении загрузки и эффективности использования парка за счет ИТ решений.

Парк транспортных средств состоит из 1245 единиц грузовых автомобилей, средний возраст тягачей в эксплуатации в 2018 году составил 2,6 года.

Несмотря на низкий средний возраст, парк подвижного состава требует обновления. Для этого следует продать грузовые автомобили с наибольшим физическим износом, которые требуют постоянного ремонта и закупить новые, соответствующие современным стандартам.

Благодаря списанию 101 единицы устаревшей техники, мы добились снижения расходов на ремонт и ТО транспортных средств на 47 млн руб. или 11,5%, расходов на страхование на 93 млн руб. или 48,5% за счет отказа от КАСКО с 2018 г.

В результате транспортная организация получит дополнительный доход на сумму 240000000 рублей в размере всей выручки от продажи сорока четырех автомобилей, сэкономив при этом 140000000 руб. на ежегодном техосмотре автомобилей, затратах по автострахованию.

Благодаря этому мероприятия, себестоимость услуг организации в 2018 году снизится на 2,2 % , поэтому его можно считать эффективным.

Предложенные мероприятия оказались эффективными, применяя их в организации ПАО «ГТМ», можно снизить себестоимость услуг на 4%

Слайд 16. Для того чтобы избавиться от увеличения расходов на оплату труда и отчисления, нужно своевременно проанализировать сложившуюся ситуацию.

Рекомендацией, направленной на снижение затрат, является планирование и контроль за производительностью труда работников и фондом заработной платы.

Возможностями роста объема выполняемых работ в автотранспортной организации и снижения расходов на оплату труда является рост производительности труда.

Резервом роста производительности труда является относительная экономия численности (Эч) работников за счет сокращения потерь рабочего времени по временной нетрудоспособности в связи с улучшением условий труда.

Рост производительности труда для ПАО «ГТМ» является важным резервом роста объема работы и экономии затрат.

На 2019 год необходимо планировать увеличение объема услуг минимум на 5%.

Экономия фонда заработной платы на настоящем этапе может быть достигнута за счет сокращения работников в количестве 75 человек, т.е. 3,7%. Сократить необходимо отдельные административные штатные единицы, также некоторых работников вспомогательного состава.

Слайд 17. Анализ себестоимости услуг предприятия и основные направления их снижения помогает определить эффективность деятельности предприятия, уточнить, не будут ли они чрезмерными, подскажет, как установить цены и тарифы на продукцию, как применять сведения о затратах на ближнюю и дальнюю перспективу, как регулировать и контролировать расходы, как спланировать реальный уровень прибыли.

Объем перевозок – это количество груза, подлежащего перевозке за единицу времени.

Основные результаты деятельности ПАО «ГТМ» за 2016-2018 гг. представлены на слайде.

Слайде 18. Основные пути снижения себестоимости перевозок грузов и пассажиров на автотранспорте следующие:

- повышение производительности труда;
- повышение качественных показателей использования подвижного состава;
- снижение технико-экономических норм;
- экономия материальных и денежных ресурсов;
- сокращение административно-хозяйственных расходов.

Слайд 19. Исходя из выполненных расчетов, можно сделать вывод о том, что оптимизация парка ПС являются нужными мероприятиями на АТП. Благодаря им себестоимость снизилась, а значит предприятие несет меньшие убытки, улучшает свою работу, укрепляет свое положение на рынке транспортных услуг.

Расход топлива для автомобилей снижается за счет улучшения технического состояния подвижного состава, а также при использовании скидочных программ у крупных АЗС.

Значительная экономия может быть получена в результате снижения затрат на ТО и ТР за счет совершенствования организации технического обслуживания, механизации работ и т.д.

Снижение расходов на эксплуатационные ремонты достигается путем увеличения межремонтных пробегов при своевременном и высококачественном проведении всех видов ТО и замене устаревшего подвижного состава на новый.

Спасибо за внимание! Доклад окончен.