1. ВВЕДЕНИЕ

**1.1. РОЛЬ ГРУЗВОГО ТРАНСПОРТА**

Автомобильный транспорт России представляет собой наиболее гибкий и массовый вид транспорта. У него ряд важных отличий от других транспортных отраслей. Начнем с того, что основная часть автомобильного парка страны эксплуатируется в нетранспортных организациях. При этом сеть автомобильных дорог наряду с парком коммерческих автомобилей используется также автомобилями, находящимися в личном пользовании граждан. Стало быть, проблемы развития автомобильного транспорта носят комплексный характер.

Ежедневно автотранспортом перевозится около 17 млн. тонн грузов.

В автомобильном транспорте сконцентрировано свыше 97% от всех лицензируемых субъектов транспортной деятельности. В сфере коммерческих и некоммерческих автомобильных перевозок сейчас занято порядка полумиллиона хозяйствующих субъектов. Их деятельность проходит в условиях достаточно высокой внутриотраслевой и межвидовой конкуренции.

В автотранспортных подразделениях предприятий всех отраслей экономики работает более 4 млн. человек. Причем на автотранспортную отрасль приходится более 50% от числа работающих в транспортном комплексе, без учета железнодорожного транспорта.

В условиях оживления реального сектора экономики в 2001 г. автомобильный транспорт освоил более 90% всего прироста объемов внутренних перевозок.



Спрос на грузовые перевозки во многом определяется двумя факторами: динамикой и структурой изменения объемов производства в стране, а также платежеспособностью предприятий и организаций всех отраслей экономики. Грузовые перевозки – это один из наиболее «рыночных» секторов экономики. Российский опыт подтверждает известную закономерность, согласно которой рост рыночной экономики сопровождается, а в определенной мере и обуславливается опережающим развитием автотранспорта. И понятно почему. Грузопотоки, генерируемые развивающимися рынками товаров и услуг, в первую очередь осваиваются наиболее отзывчивым быстрым и гибким видом транспорта: автомобильным.

В отличие от других видов транспорта автотранспорт во всех возрастающих объемах перевозит международные грузы. Это обусловлено его высокой маневренностью, большой скоростью, обеспечением перевозок от двери отправителя до двери получателя в прямых бесперегрузочных сообщениях. Автомобильный транспорт стал незаменимым средством и при смешанных перевозках. В 2001 году общий объем международных автомобильных перевозок, выполненных отечественными и зарубежными автопервозчиками, составил 19.2 млн. тонн. То есть на 7.3 больше аналогичного показателя предыдущего года.

На этапе становления рыночных отношений в России сложились объективные предпосылки для ускоренного развития автомобильного транспорта. Возросло его влияние на развитие социально-экономической сферы страны. Так, при перевозках грузов установилась тенденция, подтверждающая практику развитых зарубежных стран: средние темпы роста объемов автомобильных грузовых перевозок соответствуют средним темпам экономического роста, превышая при этом темпы роста объемов перевозок на других видах транспорта.

Ускоренное развитие автомобильного транспорта в России обусловлено следующими основными факторами:

- около 80% производственных и транспортно-распределительных структур, а также большинство населенных пунктов страны не имеют других подъездных путей, кроме автомобильных, что предопределяет в этих условиях безальтернативное использование автомобильного транспорта;

- известные объективные преимущества автомобильного транспорта (обеспечение партионности, возможность организации работы "с колес", доставка "от двери до двери", скорость, гибкость, мобильность, надежность) позволяет рассматривать его как наиболее рыночно ориентированный вид транспорта.

За последние годы автомобильный транспорт выполняет свыше 55% объемов внутренних грузовых перевозок страны, с тенденцией увеличения этой доли, являясь, таким образом, "главным перевозчиком" для растущих секторов экономики России.

Автомобильному транспорту нет адекватной замены при перевозках дорогостоящих грузов на небольшие и средние расстояния, в транспортном обеспечении розничной торговли, производственной логистики, строительной индустрии, агрокомплекса, а также малого бизнеса, что подтверждается соответствующими объемами перевозок грузов и значительной автотранспортной составляющей в стоимости продукции отдельных секторов экономики:

- в промышленности доля автотранспортных издержек составляет не менее 15%,;

- в строительстве - до 30%;

- в сельском хозяйстве и торговле - до 40% и более.

Суммарно эти издержки, с учетом выполнения погрузочно-разгрузочных и складских работ, составляют не менее 400 млрд. руб. в год или около 6% от валового внутреннего продукта (ВВП) страны.

В процессе международной интеграции значительно возросла роль автомобильного транспорта во внешней торговле. В общей стоимости перевозимых всеми видами транспорта внешнеторговых грузов доля автомобильного транспорта, осуществляющего перевозки наиболее ценной продукции, находится примерно на уровне железнодорожного и морского транспорта.

Инвестиции, издержки, занятость населения.

На приобретение пассажирских и грузовых автомобилей население и бизнес ежегодно вкладывают до 4 миллиардов долларов. Уровень этих инвестиций определяется, прежде всего, объективным ростом мобильности населения и потребности в автомобильных перевозках и в настоящее время в минимальной степени зависит от регулирующих воздействий государства.

Коммерческий автомобильный транспорт обеспечивает более 10% всех налоговых поступлений от транспорта. На автотранспорте, с учетом автомобильных дорог и инфраструктуры обслуживания, занято около 6% работающего населения, а основные фонды оцениваются в размере не менее 11% всех основных фондов страны. Суммарные издержки на выполнение перевозок грузов и пассажиров, не считая личный легковой автотранспорт, составляют примерно 700 млрд. руб. в год или более 10% от ВВП страны.

Указанный высокий уровень автотранспортных издержек обусловлен не только огромным объемом выполняемой автотранспортом работы, но и недостаточным уровнем государственного регулирования отрасли.

**2. ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ И СЕРТИФИКАЦИЯ УСЛУГ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ**

Лицензирование автотранспортной деятельности осуществляется в соответствии с Федеральным законом N 128-ФЗ от 08.08.2001г. "О лицензировании отдельных видов деятельности". Указанным законом предусмотрена выдача лицензий на перевозки, осуществляемые только внутри страны. На международные перевозки пассажиров и грузов в соответствии с Положением о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных перевозок, утвержденным Правительством Российской Федерации, требуется специальное разрешение органов Российской транспортной инспекции Минтранса России.

Система сертификации автотранспортных услуг охватывает практически все регионы Российской Федерации; в ней в настоящее время функционируют более 100 органов по сертификации и задействовано значительное количество нормативных документов, подготовленных Госстандартом России и Минтрансом России; осуществляется сертификация в сфере пассажирских перевозок, услуг по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей.

Проводится освидетельствование автомобилей для международных перевозок с выдачей их владельцам сертификатов пригодности к эксплуатации согласно условиям соответствующих директив ЕС и правил ЕЭК ООН.

Вместе с тем, существующие системы лицензирования и сертификации нельзя признать полностью адекватными ситуации на рынке автотранспортных услуг. Они не учитывают всего разнообразия видов этих услуг, в ряде случаев не обеспечены нормативной базой, нередко дублируют друг друга. В целом их эффективность недостаточна для целевого экономического и государственного регулирования автотранспортной деятельности.

Практика допуска к осуществлению автотранспортной деятельности. Автотранспортный бизнес экономически и профессионально является на транспорте наиболее доступным, а допуск операторов на транспортный рынок осуществляется, фактически, на регистрационной основе.

Наряду с позитивным следствием - отсутствие дефицита предложений автотранспортных услуг - это положение имеет и ряд негативных аспектов.

Конкуренция операторов нередко носит демпинговый характер. Рентабельность коммерческих автомобилей, как показывают обследования, во многих случаях оказывается недостаточной для обновления подвижного состава, обеспечения требований безопасности и повышения качества сервиса.

Основную часть субъектов автотранспортной деятельности составляют малые предприятия и индивидуальные предприниматели, однако контроль и учет их деятельности налажены недостаточно. Индивидуальные предприниматели, недоступные для постоянного контроля компетентными органами, получают неоправданные конкурентные преимущества перед средними и крупными предприятиями, прежде всего, за счет неуплаты налогов в бюджеты.

Коммерческие перевозчики в ряде случаев теряют рынок и несут убытки в результате свободного выхода на рынок нетранспортных организаций, а потребители транспортных услуг не получают при этом достаточно надежного и качественного транспортного обслуживания.

Значительная часть рынка автомобильных перевозок находится в "теневом" секторе экономики, что создает предпосылки для криминального влияния на автотранспортный бизнес и приводит к существенным бюджетным потерям.

**3. ОРГАНИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОЦЕССА**

**3.1. Организационно-экономическая характеристика**

Автомобильный транспорт в зависимости от принадлежности подразделяется на *транспорт общего пользования* (выполняет перевозку грузов предприятий и организаций независимо от их ведомственной принадлежности, грузов, принадлежащих населению, а также пассажиров) и *ведомственный* принадлежит министерствам, ведомствам, а также колхозам и совхозам и обслуживает нужды предприятий, организаций и строек этих ведомств, должен выполнять все виды технологических и хозяйственных перевозок грузов, за исключением централизованных и междугородных перевозок, выполняемых автотранспортом общего пользования)

Для выполнения перевозок создаются автотранспортные предприятия (АТП), являющиеся первичным звеном автомобильного транспорта (на ведомственном автомобильном транспорте (на ведомственном автомобильном транспорте могут быть также транспортные цеха в составе крупных промышленных предприятий).

Внутри крупных АТП создаются автоколонны. Основной вид АТП – комплексное, осуществляющее перевозку грузов, хранение, техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, снабжение необходимыми эксплуатационными материалами. В большинстве случаев АТП являются специализированными – в зависимости от обслуживаемой отрасли, способа выполнения перевозок и т.п.

АТП наделено соответствующими правами, выполняет возложенные на него работы и оказывает услуги (транспортно-экспедиционное обслуживание) в соответствии с планом и договорами.

АТП имеет устав, самостоятельный баланс и является юридическим лицом.

Основными нормативными актами являются :

* Устав автомобильного транспорта;
* Инструкция о порядке расчетов за перевозки грузов автотранспортом;
* Типовой годовой договор;
* Правила дорожного движения

АТП характеризуется производственно-техническим, экономическим и организационным единством.

*Производственно-техническое единство* выражается в общности материально-технической базы, единстве технологического процесса.

*Экономическое единство* определяется общностью производственно-экономических задач, стоящих перед коллективом АТП

*Организационное единство* заключается в наличии на АТП единого руководства, единого производственного плана и выделенных ему собственных средств, которыми оно может самостоятельно распоряжаться в процессе производственно-хозяйственной деятельности.

Каждое АТП должно иметь паспорт предприятия, который включает следующие 12 разделов:

* положение о паспорте и указания по его заполнению;
* общие сведения;
* подвижной состав;
* производственно-техническая база;
* производственные фонды и капитальные вложения;
* транспортная работа и технико-эксплуатационные показатели;
* дорожно-транспортные происшествия;
* годовые расходы ресурсов;
* численность работающих;
* заработная плата и производительность труда;
* финансовые показатели;
* генплан участка;
* показатели социального развития.

Паспорт заполняют только на основании документированных данных. Все изменения и дополнения вносятся в паспорте не позднее 10 дней после сдачи годового отчета. Первый экземпляр паспорт хранится на АТП, второй в вышестоящей организации.

В основном АТП являются хозрасчетным предприятием, которое является юридическом лицом, осуществляет права пользования, владения и распоряжения имуществом, находится на самостоятельном балансе, имеет свой расчетный счет в банке, пользуется правом получения кредитов, то есть несет имущественную ответственность, может быть истцом и ответчиком в суде и арбитраже, заключает хозяйственные договора с другими предприятиями и организациями на выполнение перевозок.

Помимо предприятий, работающих на транспортном рынке и получающих доходы от перевозки не принадлежащих им грузов, (коммерческих перевозчиков), существует значительный сектор не рыночной транспортной работы, где нет клиента. В него входят предприятия, эксплуатирующие автотранспортные средства для перевозки принадлежащих им товаров или нетоварных ценностей, используемых в производстве или для иных собственных нужд. Объем перевозок, выполняемых такими некоммерческими эксплуатантами автотранспортных средств, достигает 60% от всего объема перевозок автотранспортом.

**3.2.Состав и структура штатного расписания**

Управление АТП должно обеспечивать общее руководство, выполнение перевозочного процесса, технико-экономическое планирование, организацию труда и заработной платы, бухгалтерский учет и финансовую деятельность, материально-техническое снабжение, комплектование и подготовку кадров, общее делопроизводство и хозяйственное обслуживание.

Организационная структура АТП (перечень, наименование и численность отделов) зависит от ряда факторов: характера и структуры перевозок, количества и типажа подвижного состава, форм организации технического обслуживания и ремонта подвижного состава, технической оснащенности предприятия и т.д.

Численный состав рабочих зависит от типа и структуры самого предприятия, типа и грузоподъемности эксплуатируемых автомобилей, режима работы предприятия, а также системы кооперирования с другими предприятиями.

Весь персонал подразделяется на следующие категории:

Инженерно – технический персонал – лица, занимающие руководящие должности: инженеры, начальник гаража, диспетчер, механик, экономист (планово-экономическая служба)

Рабочие – лица, участвующие в производственном процессе: водители, слесари, рабочие обслуживающие технику.

Служащие – лица, занимающие административно – хозяйственные должности: работники отдела кадров, бухгалтера, отдел снабжения, кладовщики.

Младший обслуживающий персонал – уборщики, сторожа, вахтеры.

Рис.2 Типовая структура АТП общего пользования

Начальник АТП

Заместитель начальника по экономике

##### Главный

##### инженер

Заместитель начальника по эксплуатации

###### Отдел эксплуатации

Производственно-технический отдел

Отдел главного механика

###### Отдел технического контроля

Отдел материально-технического снабжения

Планово-экономический отдел

Отдел организации труда и заработной платы

Лаборатория НОТ

##### Отдел безопасности движения

бухгалтерия

###### Отдел кадров

###### АХО

##### МОП

Центральный склад

Ремонтный участок

Зона ТР

###### Зона

###### ТО

###### Автоколонна

***Функции и структура службы эксплуатации.***

Состоит из трех групп: грузовой, диспетчерской и учетно-контрольной. Группы возглавляют инженеры по эксплуатации.

*Грузовая группа* занимается изучением грузопотоков и грузооборота, состояние подъездных путей и погрузочно-разгрузочных площадок и т.д. Производит подготовительные работы по заключению с заказчиками договоров и принимает заказы (заявки) на перевозки грузов и использование автомобилей, составляет сводный суточный оперативный план перевозок.

*Диспетчерская группа* занимается оперативным планированием перевозок, выпуском подвижного состава на линию и приемом его при возвращении, составлении отчета сменно суточного о выпуске на линию и суточного отчета о работе подвижного состава Диспетчерская группа состоит из двух подгрупп: центральной (находится непосредственно на АТП) и линейной – персонала, находящегося непосредственно в местах загрузки-разгрузки подвижного состава.

*Учетно-контрольная группа* выполняет первичную обработку путевых листов и товарно-транспортных документов, осуществляет оперативный учет выполнения плана перевозок по клиентуре и номенклатуре, автоколоннам, бригадам, отдельным водителям.

***Функции технической службы*** – выполняет работы по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава, материально-техническому снабжению, обеспечению технической подготовки оборудования, тепло-, водо – и энергоснабжению, эксплуатации и ремонту зданий и сооружений.

***Планово-экономическая служба*** осуществляет технико-экономическое планирование деятельности АТП в целом и отдельных его подразделений, доводит плановые задания до подразделений, ведет статистический учет и анализ деятельности предприятия.

***Бухгалтерия*** ведет учет материальных и денежных ценностей, расчеты с клиентами и с работниками предприятия, учет всей деятельности АТП в денежном выражении и бухгалтерскую отчетность, контроль за законностью и целесообразностью хозяйственных операций и сохранностью собственности.

***Отдел кадров*** осуществляет прием, увольнение и ведение личных дел персонала, подготовку кадров и контроль за периодичностью проведения медицинских осмотров водителей.

**3.3. Состав и структура основных производственных фондов.**

В производственном процессе перевозок участвуют люди и средства производства, которые в свою очередь составляют производственные фонды.

Производственные фонды совершают в плановом порядке непрерывный оборот, последовательно меняя свою форму: денежная форма переходит в производственную, производственная в товарную, товарная в денежную и т.д.

Производственные фонды делятся на основные и оборотные. В состав основных производственных фондов входят: здания, сооружения, оборудование, автомобили, инструменты инвентарь.

Таблица №1 Структура основных производственных фондов.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Основные группы | Денежный эквивалент | Структуры в % |
| I. Здания |  |  |
| II. Сооружения |  |  |
| III. Передаточные устройства |  |  |
| IV. Машины и оборудование |  |  |
| В том числе: |  |  |
| Силовые машины и оборудование, рабочие |  |  |
| Измерительные и регулирующие приборы и устройства, лабораторное оборудование |  |  |
| Вычислительная техника |  |  |
| Прочие машины и оборудование |  |  |
| V. Транспортные средства |  |  |
| VI. Инструмент, хозяйственный инвентарь и другие виды основных фондов |  |  |
| Итого: |  |  |

Во время совершения производственного процесса на транспорте основные фонды изнашиваются. Стоимость износа основных фондов включается в себестоимость автомобильных перевозок и возмещается в форме выручки за транспортные услуги.

По мере эксплуатации основных фондов увеличивается сумма денежных средств, компенсирующих их износ. Эти суммы накапливаются в виде амортизационных отчислений, которые затем могут быть использованы для приобретения новых средств труда.

**4. ПЛАНИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ТОВАРОВ АВТОТРАНСПОРТОМ**

План перевозок грузов является основой для разработки всех других разделов планирования работы предприятия. Он формируется на базе составленных договоров с грузоотправителями. Составляется перечень и контрольные цифры по объемам перевозок.

АТП и грузоотправителям (клиентам) предоставлено право при изменении объемов производства и поставок, видов на урожай, а также в связи со стихийными бедствиями уточнять (изменять) в ходе выполнения договоров объемы перевозок. Эти изменения могут вноситься в план в течение месяца, квартала по отдельным предприятиям-грузоотправителям без уменьшения планового объема перевозок по АТП в целом за месяц, квартал, год.

При годовом и пятилетнем планировании объема перевозок и грузооборота для АТП, объединений можно использовать отраслевой норматив – количество тонн и тонн-километров, приходящееся на принятую в данной отрасли единицу измерения.

Величина отраслевых нормативов зависит от конкретных условий развития отдельных отраслей хозяйства в городе, экономическом районе, где осуществляются перевозки.

Тщательное изучение и правильное определение объема и структуры перевозок, специфики перевозимых грузов и грузопотоков имеют существенное значение, так как перевыполнение плана перевозок по одним грузоотправителям не засчитывается в выполнение плана перевозок по другим грузоотправителям.

Грузопотоки и грузооборот устанавливают на основе анализа объемов работы грузообразующих и грузопоглащающих пунктов. Во время обследования определяют суточный, месячный и годовой объемы перевозок, структуру грузопотоков и грузооборота.

*В производственной программе и плане эксплуатации подвижного состава* рассчитывается потребность в подвижном составе, необходимом для выполнения плана перевозок, и определяются основные технико-эксплуатационные показатели.

Также к планированию можно отнести расчет себестоимости перевозок, которая включает в себя следующие элементы затрат: заработную плату всех категорий работающих, отчисления на социальное страхование, затраты на автомобильное топливо, смазочные и другие эксплуатационные материалы, запасные части, узлы и агрегаты, покупной инструмент, инвентарь и приспособления, не входящие в основные фонды, топливо и электроэнергию, амортизацию подвижного состава, зданий, сооружений, оборудования, дорогостоящего инвентаря и инструмента, а также прочие денежные расходы. Данный перечень затрат определяет состав расходов и используется для составления сметы затрат АТП на год с разбивкой на кварталы.

В соответствии с годовым договором и в пределах квартального плана автотранспортное предприятие или организация по согласованию с грузоотправителем за 10 дней до начала квартала утверждает месячные планы и определяет декадные плановые задания на перевозку грузов на первый месяц квартала.

Декадные плановые задания на второй и третий месяцы квартала устанавливаются в таком же порядке за 10 дней до начала соответствующего месяца.

**4.1 Планирование перевозок на условиях платных автотонно-часов**

Платные автотонно-часы представляют собой произведение грузоподъемности автомобиля на время его работы, оплачиваемое клиентом.

Порядок планирования объема перевозок в автотонно-часах определен утвержденными Госпланом методическими указаниями. Обязательным условием, предшествующим введению этого показателя, является разработка и утверждение расчетных норм пробега подвижного состава по основным маршрутам движения, норм простоя в пунктах погрузки-разгрузки и нормированных сменных заданий водителям по основным обслуживаемым объектам.

Служба эксплуатации совместно с отделом труда и заработной платы разрабатывают планы работы водителей на смену – *нормированные сменно-суточные задания,* которые утверждаются руководителем АТП по согласованию с комитетом профсоюза.

При планировании объем перевозок определяется путем умножения суммарного нормативного времени движения с грузом и нормативного времени движения с грузом и нормативного времени простоя под погрузкой-разгрузкой на количество ездок и номинальную грузоподъемность подвижного состава. Количество ездок определяется делением объема перевозок в тоннах, установленного в договоре, на количество груза, доставляемого за одну ездку, с учетом класса груза.

**4.2. Суточный оперативный план перевозок**должен быть увязан: с среднесуточным объемом перевозок в тоннах и грузооборотом в тонно-километрах, установленными производственной программой АТП; с среднесуточными лимитами по объему перевозок для отдельных предприятий министерств, ведомств и номенклатуре груза; с поступающими от технической службы АТП данными о среднесуточном выпуске подвижного состава на линию по типам, моделям, по колоннам. Составляет его старший диспетчер грузовой группы раздельно по группам автомобилей, сменам и для каждого пункта погрузки.

Затем план передают в диспетчерскую группу, которая определяет потребное для каждого отправителя число единиц подвижного состава, разрабатывает рациональные маршруты движения, рассчитывает задания водителям.

1. **ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ТОВАРОВ АВТОТРАНСПОРТОМ**

Предприятия и организации автомобильного транспорта принимают к перевозкам:

а) грузы на основании утвержденных в установленном порядке планов;

б) вне плана – грузы разового характера при предъявлении их мелкими отправками, грузы, предъявляемые населением, а также грузы по указанию Министерства автомобильного транспорта.

Перевозка овощей, фруктов, молока и других скоропортящихся сельскохозяйственных продуктов для заготовительных организаций и организаций потребительской кооперации производится по плану, а также предъявлению (без ограничения) по заявкам, представляемых за пять дней до перевозок.

Грузы, перевозка которых вызвана стихийным бедствием или аварией, принимаются к перевозке вне плана и вне очереди.

Организация перевозок грузов заключается в установлении порядка подготовки и выполнения перевозок транспортно-экспедиционной работы, руководства, учета и контроля, системы документооборота, системы расчетов за перевозки грузов и услуг и т.д.

От уровня организации перевозок зависит качество перевозочного процесса, т.е. сохранность грузов, своевременность (надежность) и экономичность перевозок, удобство пользования системой перевозок.

Важную роль в четкой организации перевозочного процесса играет разработка и внедрение транспортно-технологических схем доставки грузов.

Процесс доставки груза от отправителей до получателей состоит из трех основных элементов:

* + - 1. погрузки груза на подвижной состав в пункте отправления;
      2. перемещения груза подвижным составом от пункта отправления до пункта назначения;
      3. выгрузки груза с подвижного состава в пункте назначения.

При доставке груза возникает также необходимость выполнения других различных работ, связанных с транспортным процессов (прием груза у грузоотправителя и сдача его грузополучателю, сопровождение и охрана груза во время перевозки, оформление товарно-транспортных документов и т.д.).Весь комплекс связанных с транспортным процессов работ, выполняемых с момента приема груза в пункте отправления до момента сдачи груза в пункте назначения, называется *транспортно-экспедиционной работой..*

Транспортно-экспедиционную работу могут выполнять как сами грузоотправители и грузополучатели, так и АТП.

Таким образом, процесс доставки грузов может быть представлен в виде отдельных взаимосвязанных операций, выполняемых на каждом этапе

**5.1. Сущность и порядок заключения договоров перевозки товаров автотранспортом**

Взаимоотношения между автотранспортными организациями и заказчиками регулируются основными действующими нормативными актами и отражаются в договорах на перевозку груза, заключаемых между автотранспортными организациями и заказчиками.

*Договор* – это соглашение двух или нескольких юридических лиц, устанавливающее и регулирующее их взаимные права и обязанности. В правоотношениях, возникающих при заключении и исполнении договора, различаются: *субъекты* – стороны, заключающие договор; *предмет* – деятельность, по поводу которой заключается договор; содержание – совокупность условий относительно прав и обязанностей, принимаемых на себя сторонами. Эти условия определяются либо правовыми нормами и плановыми заданиями, либо устанавливаются по взаимному соглашению сторон (приложение1).

Одним из субъектов договора всегда является АТП, а другим – предприятие, организации, граждане, другие транспортные предприятия. Предметом договора являются автомобильные перевозки и другие транспортные услуги.

Договор на автомобильные перевозки грузов является соглашением, по которому одна сторона (автотранспортная организация) обязуется принять к перевозке и доставить груз другой стороны (клиента) от места отправления до места назначения в установленные сроки, а другая сторона (клиент) обязуется предъявить груз к перевозке, обеспечить погрузку и выгрузку и оплатить стоимость перевозки.

Для АТП системы Минавтотранса РФ установлен общий типовой договор на перевозку груза. Он состоит из следующих разделов:

-предмет договора, где указывается общий объем перевозок, грузооборот и ориентировочная стоимость предстоящих перевозок груза;

-условия перевозки, где определены обязанности сторон;

-расчеты за перевозку, где указывается порядок расчетов;

-ответственность сторон за выполнение условий договора;

-срок действия и юридические адреса (расчетные счета) сторон.

Предприятия и организации, заключающие договор с автотранспортными организациями, должны обязательно представить приложение к договору, в котором содержатся данные об объеме перевозок груза и грузообороте с разбивкой по пунктам отправления и кварталам года.

В договорах сторонами особо должен быть предусмотрен предел (в процентах) возможного изменения среднесуточного объема перевозок.

Договор, как правило, подписывают руководители АТП и организаций – клиентов или их заместители.

В соответствии с годовым договором и в пределах квартального плана АТП по согласованию с клиентом за 10 дней до начала квартала утверждает месячные планы.

Уставом определена материальная ответственность АТП и клиента за невыполнение декадного плана перевозок при невыгрузке груза или непредъявлении груза к перевозкам. В это случае виновная сторона должна уплатить другой стороне штраф в размере 20% стоимости несостоявшейся перевозки и в размере 10% стоимости пользования автомобилями с повременной оплатой.

АТП и заказчики освобождаются от уплаты штрафа за невыполнение плана перевозок, если это связано со следующими причинами: стихийными явлениями (заносами, наводнениями, пожарами и т.п.); временным прекращением или ограничением в установленном порядке движения автомобилей по дорогам; аварией на предприятии, в результате которой была прекращена работа последнего или отдельных его цехов на срок не менее 3 суток.

При заключении и исполнении договоров на автомобильные перевозки грузов стороны должны руководствоваться основными действующими законоположениями, инструкциями и директивами документами вышестоящих организаций.

Значение хозяйственного договора как основного документа, определяющего права и обязанности сторон, ответственность АТП за своевременность вывоза продукции грузоотправителей и доставки ее грузополучателям, очень велико.

**5.2. Порядок предоставления заявок на автомобильный транспорт**

На перевозку грузов грузоотправитель представляет в автотранспортное предприятие или организацию при наличии годового договора на перевозку грузов соответствующую заявку, а при отсутствии годового договора – разовый заказ.

Форма заявок и порядок и представления устанавливаются в Типовом годовом договоре на перевозку грузов автомобильным транспортом (приложение2).

Форма разовых заявок и порядок их представления и оформления устанавливается Министерством автомобильного транспорта.

В заявке на перевозку указывается наименование и объемы перевозимых грузов, маршруты перевозки, графики подачи подвижного состава под первую загрузку.

Заявки на перевозки грузов поступают в грузовую группу в установленном порядке и регистрируются по мере их поступления в специальном журнале. На основании заявок в грузовой группе заполняют графы 1-10 суточного оперативного плана перевозок (форма 10.1)

Форма 10.1

**Сменно-суточный оперативный**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | №  заказа | Наименование заказчи-ка | Наименование груза | Пункт погрузки | Пункт выгрузки | Время подачи подвижного состава под подгрузку | Способ погрузки и выгрузки | Расстояние перевозки | Объем переаво-зок |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

**План перевозок № \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Выделено автомобилей для работы | | В том числе по марка | | | | Объем работы | | | | При-мечание |
| план | факт | план | факт | план | факт | ездок | тонн | Пробег, км | |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  | общий | С грузом |  |

На разнарядке происходит распределение всего подвижного состава, предназначенного к выпуску на линию, по конкретным объектам работы. При этом заполняют графы 1-11,13,15 18-21 формы 10.1

Прием заявок и составление суточного оперативного плана выполняется до 14 ч, разработку сменно-суточного плана – до 18-20ч, выписку путевых листов, как правило, в ночное время.

**5.3. Документальное оформление перевозок товаров автомобильным транспортом*.***

При выполнении перевозок используют следующие основные документы строгой отчетности: путевой лист и товарно-транспортную накладную (ТТН) при перевозе грузов товарного характера. Эти документы изготавливаются централизованно типографским способом и имеют серию и учетный номер.

*Путевой лист* является основным первичным документом, определяющим совместно с ТТН показатели при учете работы подвижного состава и водителя, составлении статистической отчетности, начисления заработной платы водителю, расчетах за перевозки грузов (Приложение 3,4)

*Товарно-транспортная накладная* предназначена для учета движения товарно-материальных ценностей и товаров и является документом, на основании которого грузоотправитель списывает, а грузополучатель приходует перевозимые ценности. Для АТП она является основанием для учета транспортной работы и расчетов за перевозки (Приложение 5)

Водитель получает путевые листы от диспетчера под расписку на один рабочий день при условии сдачи им путевого листа за предыдущий день работы.

На путевом листе должны стоять штамп или печать АТП (организации) – владельца автомобиля и дата выдачи. В нем указывают марку, государственный и гаражный номера автомобиля и прицепа (прицепов), фамилию и инициалы водителя, номер его водительского удостоверения, класс и табельный номер водителя.

При выезде из АТП и возвращении на него соответствующие должностные лица (диспетчеры, механики, заправщики горючего, медработники) делают отметки в путевом листе.

На лицевой стороне путевого листа перед его выдачей водителю заполняют раздел «Задание водителю», в котором указывают наименование заказчика, адрес и время прибытия к заказчику, число ездок и объем перевозок в тоннах. Если в течение дня необходимо осуществить перевозки от нескольких заказчиков или нескольким получателям от одного заказчика, то задание составляют на каждую ездку.

На оборотной стороне путевого листа заказчик записывает и заверяет своей подписью маршруты движения автомобиля во время нахождения его у заказчика.

Путевой лист имеет на лицевой и оборотной сторонах отрывной талон заказчика, в котором указывается номер путевого листа, наименование АТП, государственные номера автомобиля и прицепа, наименование заказчика, фамилия, инициалы и должность лица, ответственного за использование автомобиля. Заказчик отмечает и заверяет своей подписью и штампом время и показания спидометра при прибытии и выбытии автомобиля и прицепа. Отрывной талон на лицевой стороне путевого листа после обработки его на АТП – расчета стоимости пользования автомобилем – направляется заказчику вместе со счетом за пользование автомобилем. НА оборотной стороне путевого листа отведено место для отметок о простоях автомобиля на линии.

Также на оборотной стороне путевого листа заносят рассчитываемые на АТП данные о расходе топлива, времени в наряде, пробеге, числе ездок, количестве перевезенных тонн и выполненных тонно-километров.

ТТН состоит из двух разделов: товарного и транспортного. В ней указываются: дата ее выписки, наименование заказчика, наименование АТП, марку и государственные номера автомобиля и прицепов, фамилию и инициалы водителя, номер путевого листа.

Товарный раздел ТТН заполняется грузоотправителем и содержит сведения о грузе (наименование, вид упаковки, способ определенной массы, класс, число мест или тонн), а также о лице, отпускающем груз (фамилия и должность).

В транспортном разделе ТТН приводятся сведения о погрузо-разгрузочных операциях (исполнителе, способе выполнения,, времени прибытия и выбытия, продолжительности простоя, числе и продолжительности дополнительных операций), и прочие сведения (расстояния перевозок по группам дорог, расценки и сумму к оплате за перевозки и другие услуги, штрафы, оплата за сверхнормативный простой и т.п.), заполняемые после сдачи путевых листов и ТТН автотранспортным предприятием.

Товарно-транспортные накладные необходимо выписывать на каждую ездку не менее чем в четырех экземплярах: первый остается у грузоотправителя, второй – сдается грузополучателю, третий и четвертый поступают на АТП (третий затем прикладывают к счету за перевозку).

Существует также документ «Опись на перевозку грузов с объявленной ценностью», который прилагается к товарно-транспортной накладной. В описи ставится номер накладной, по которой перевозится данный груз (приложение 6).

**6. ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА**

В целях дальнейшего совершенствования процессов управления, концентрации подвижного состава, сокращения звенности и повышения гибкости управления на автомобильном транспорте создаются производственные объединения грузового автомобильного транспорта (ПОГАТ)

В процессе планирования в разделе «Показатели повышения экономической эффективности производства» определяется ряд показателей, характеризующих эффективность использования трудовых и материальных ресурсов, транспортных средств, основных производственных фондов, оборотных средств и капитальных вложений, а также повышение качества перевозок грузов.

От величины полученной предприятием прибыли прямо зависит и величина рентабельности, являющейся одним из важных показателей эффективности работы предприятия. В упрощенном виде рентабельность АТП представляет собой отношение полученной прибыли к производственным при этом затратам. Именно такая рентабельность заложена в тарифы за перевозку грузов. Но такой показатель не в полной мере характеризует степень эффективности работы предприятия.

Для более полной характеристики уровня эффективности деятельности АТП необходимо учесть степень использования предоставленных предприятию основных производственных фондов и нормируемых оборотных средств через полученную прибыль. Результаты работы АТП во многом зависят от степени эффективности использования основных производственных фондов, около 60 % стоимости которых составляет стоимость подвижного состава. Следовательно, чем выше коэффициенты использования парка, грузоподъемности и пробега, время пребывания автомобиля в наряде, среднетехническая скорость, чем ниже время простоев под погрузочно-разгрузочными операциями, тем выше уровень транспортной работы, ниже себестоимость и, в конечном счете, больше прибыль АТП.

Важнейшим обобщающим показателем эффективности работы предприятия и подотрасли народного хозяйства в целом является производительность труда.

Рост производительности труда достигается на основе внедрения новой высокопроизводственной техники, механизации и автоматизации трудоемких процессов. Не менее существенными способами повышения производительности труда являются совмещение профессий, выполнение возрастающих объемов производства меньшей численностью работающих.

Важную роль в повышении эффективности использования подвижного состава играют разработка и внедрение транспортно-технологических схем доставки грузов.

Автоматизация информационных потоков, сопровождающих грузовые потоки, - это один из наиболее существенных технических компонентов логистики. Современные тенденции управления информационными потоками состоят в замене бумажных перевозочных документов электроники.

При бездокументной технологии, традиционные методы выполнения грузовых и коммерческих операций на станциях отправления, прибытия и в пути следования стали анахронизмом – они являются барьером на пути создания принципиально новых технологий перевозочного процесса.

Предпринимаются попытки упрощения перевозочных документов грузовых тарифов, системы взаимных расчетов за перевозки между отправителями, получателями и транспортными организациями. Но, по сути дела, устаревшую технологию коммерческой работы накладывают на современные технические средства автоматизации.

Естественно, при разработке новой технологии необходимо ориентироваться не только на существующие технические средства автоматизации, но и учитывать дальнейшие перспективы их развития. Технической базой создания прогрессивных технологий и построения транспортной логистической системы является:

* многопроцессорные ЭВМ, мини- и макроЭВМ пятого поколения;
* каналы связи;
* оснащение персональными компьютерами должностных лиц грузовых станций.

Помимо применения прогрессивной технической базы, при создании принципиально новой технологии необходимо осуществить комплекс следующих организационно-технологических мероприятий:

* разработать унифицированную для всех видов транспорта систему кодирования грузов, грузоотправителей и грузополучателей, вагонов и других транспортных средств, а также железнодорожных станций, портов, автостанций. Все виды информации на грузовых единицах, включая отправительскую и железнодорожную маркировку, должны наноситься способом, удобным для автоматического считывания современными устройствами распознавания образцов;

построить банки данных из нормативно-справочной и оперативной информации в ВС станции, ИВЦ и ГВЦ, которые содержать всю информацию, необходимую для решения задач автоматизации грузовых и коммерческих операций слежения и розыска грузов в границах станции, дорог и железнодорожной сети. Основная цель разработки перспективной принципиально новой технологии – полностью автоматизировать процессы приема, розыска и учета грузов, слежение за их движением на всех этапах процесса перевозок, в том числе на фазах обслуживания материальных потоков грузовой станции практически без бумажных документов. В результате упразднения работы по оформлению перевозочных документов и канцелярских отчетов существенно упрощается процедура приема и выдачи грузов, отпадает множество операций, в том числе составление комплекса перевозочных документов и вагонного места; визирование в накладной в форме разрешения на перевозочном документе; оформление накладной после приема грузов к перевозке приемосдатчиком; заполнение книги приема груза к отправлению; ведение ведомостей подачи и уборки транспорта и безномерного учета; составление финансовых отчетов; регистрация прибывших грузов в станционном технологическом центре и товарной конторе; составление оперативной отчетности о погрузке и выгрузке грузов; составление декадных заявок и декадных приказов заданий на погрузку грузов; составление банковских и финансовых документов при централизованных расчетах за перевозки; ведение архива грузовой станции и др.

Для осуществления принципов бездокументной технологии необходимо решить следующие задачи:

* Реконструировать существующие правовые нормы, связанные с упразднением перевозочных и других документов, имеющих в настоящее время важное юридическое значение.
* Выполнять эргономические и психологические исследования деятельности должностных лиц, которые были традиционно связаны с документированием перевозок и будут работать в условиях полной автоматизации и постоянного диалога с ЭВМ.
* Разработать рациональную помехоустойчивую унифицированную систему кодирования вагонов, грузов, грузополучателей, грузоотправителей, производственных объектов – элементов транспортной сети – с учетом минимальной избыточности этой системы.

Построить структуру машиночитаемого кода, наносимого на грузы и вагоны, для автоматического считывания информации.

В области грузовых перевозок следует предусмотреть разработку и реализацию комплекса мер по дальнейшему развитию рынка автотранспортных услуг, обеспечивающего ускорение товародвижения и сокращение автотранспортных издержек.

Важнейшим направлением повышения эффективности всей системы товародвижения является ускорение доставки грузов на основе широкого применения высокоэффективных транспортно-логистических технологий, опережающего развития специализированных автотранспортных терминалов, а также многопрофильных мультимодальных терминальных и распределительно-логистических комплексов в основных транспортных узлах и на крупных промышленных предприятиях.

При осуществлении перевозок грузов в смешанном сообщении с участием других видов транспорта необходимо создание условий для опережающего развития контейнеризации с использованием стандартных универсальных и специализированных контейнеров и транспортных пакетов в интермодальных и мультимодальных технологиях. Следует предусмотреть внедрение контрейлерных систем на маршрутах с наиболее напряженными грузопотоками.

Для повышения эффективности автотранспортного обслуживания транспортных узлов и крупных грузообразующих объектов необходимо воссоздание систем оперативного управления работой автомобилей, в том числе, принадлежащих различным владельцам, а также развитие систем комплексного транспортно-экспедиционного обслуживания предприятий различных секторов экономики с возложением на предприятия автотранспорта общего пользования функций координирующего органа по управлению этой работой.

В целях повышения эффективности междугородных перевозок грузов следует разработать и реализовать механизм стимулирования загрузки автомобилей на маршрутах при их возврате или в попутном направлении, с учетом возрождения в подотрасли автотранспорта общего пользования узловых транспортно-экспедиционных предприятий, контрольно-диспетчерских пунктов, центров поиска грузов и оперативного управления перевозками.

Необходимы целенаправленные действия по повышению эффективности автотранспортного бизнеса, стимулированию укрупнения операторов и создания многопрофильных автотранспортных компаний, располагающих развитой производственной инфраструктурой.

Следует предусматривать приоритетное развитие автотранспортных предприятий общего пользования с учетом ускоренного обновления и роста автомобильного парка до уровня, обеспечивающего значительное увеличение их доли в объеме перевозок грузов.

Для поддержки автопредприятий общего пользования, а также предпринимателей, намеренных создавать логистическую автотранспортную инфраструктуру, могут быть использованы механизмы государственного субсидирования процентных ставок по банковским кредитам и другие механизмы государственной поддержки, которые уже нашли применение на других видах транспорта.

**7.ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ЗАО «АВТОКОМБИНАТ №3**

**7.1 Цели и предмет деятельности предприятия, организационно-экономическая характеристика**

Организационно-правовая форма предприятия – закрытое акционерное общество. Акционеры общества физические и юридические лица.

Закрытое Акционерное Общество "АВТОКОМБИНАТ № 3" - одно из современных крупнейших автохозяйств г. Москвы, выполняющих грузовые перевозки.

Предприятие создано в соответствии с законодательными актами Российской Федерации. Свою деятельность осуществляет на основании Устава. Предприятие является юридическим лицом, имеет самостоятельный баланс, обособленное имущество, учредители несут ответственность по своим обязательствам в размере внесенных ими сумм в уставной капитал. Является истцом и ответчиком в суде. Предприятие имеет счета в банке АКБ «Первый инвестиционный» г. Москва, имеет печать, штамп, символику и товарный знак. Правоспособность предприятия возникает с момента его создания и прекращения в момент завершения его ликвидации. Предприятие имеет филиалы, расположенные в г. Москве и Московской области.

Органы управления Общества в целом и филиалов, в частности, построены в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации и Законом Российской Федерации «Об акционерных обществах» и Уставом предприятия.

Органы управления Общества – это Общее собрание акционеров, Наблюдательный совет и Генеральный директор. Высшим органом управления Общества является Общее собрание акционеров, которое принимает решения по наиболее важным вопросам хозяйственной деятельности предприятия. Наблюдательный совет Общества осуществляет общее руководство деятельностью Общества, за исключением вопросов, отнесенных к исключительной компетенции Общего собрания. Руководство текущей деятельностью Общества осуществляется единоличным исполнительным органом Общества – Генеральным директором и Уставом предприятия.

Филиал возглавляется директором, который действует от имени Общества на основании доверенности. Данные структурные подразделения осуществляют непосредственно производственную деятельность, на основании чего определяются их полномочия в Положениях о филиале. При этом филиал отвечает по долгам и обязательствам общества, равно как общество отвечает по долгам филиала. Финансовая и экономическая служба филиала не выделена в обособленную структуру и состоит из экономиста и бухгалтерии, которые одновременно занимаются и финансами и экономикой.

Социальная сфера филиала финансируется на основании Сметы использования средств фонда потребления, утверждаемой ежегодно головной компанией. Расходы на формирование фонда потребления компании в целом определяются Общим собранием акционеров исходя из финансовых результатов деятельности общества.

Смета является плановым документом. По фактическому расходованию средств филиал предоставляет отчет в головную компанию, а компания в целом отчитывается перед своими акционерами.

Целью создания и деятельности предприятия является хозяйственная деятельность, направленная на извлечение прибыли и удовлетворение общественных потребностей в его услугах, работах. В соответствии с целями деятельности и законодательства Российской Федерации, предметом деятельности предприятия является: организация перевозок грузов. Одно из главных направлений деятельности ЗАО "Автокомбинат № 3" - перевозка грузов, требующих поддержания **особого температурного режима**.

Основной целью деятельности предприятия является извлечение прибыли. Основной задачей предприятия является насыщения рынка Российской Федерации услугами транспортировки грузов.

Основные направления деятельности предприятия:

* перевозка пассажиров автотранспортом по территории РФ;
* перевозка опасных грузов;
* коммерческие международные перевозки грузов.

Все данные направления деятельности лицензированы, а именно перевозка пассажиров и перевозка опасных грузов (приложение 7,8). А для осуществления коммерческих международных перевозок у предприятия существует документ: «Удостоверение допуска» (приложение 9).

Предприятие работает с клиентами на основе договора (приложение 10).

На 2003 год предприятие не имеет никаких долговых обязательств. И поскольку предприятие получают постоянно прибыль от оказания транспортных услуг и имеет больший опыт в сфере оказания услуг, администрация предприятия решила расширить парк автотехники. Для этого у предприятия имеются все предпосылки – работа с постоянными клиентами в течение длительного времени, собственная ремонтная база, квалифицированные специалисты. Расширение автопарка позволит создать условия для увеличения рабочих мест, расширение области оказания услуг, извлечение еще большей прибыли и своевременной выплаты обязательств по лизингу.

Общество является клиентом банка АКБ «Первый инвестиционный» г. Москва. Предприятие на покупку автотехники в банке брало 3 кредита, который полностью погашен. У предприятия не имеется арендованного имущества Взаимоотношения осуществляются на основе расчетно-кассового обслуживания, кредитных договоров, покупки и продажи валюты, гарантийные обязательства и т.д. Кредиты предоставляются на цели, связанные с созданием и движением текущих и долгосрочных активов, вексельным обращением, потребительские и другие нужды. Сумма кредита зависит от платежеспособности, наличия собственных оборотных средств. Общество использовало в основном краткосрочные кредиты. Банк предоставлял предприятию всего три валютных кредита, каждый сроком на один год. Ставка банковского процента на первый кредит составляла 24% в год, второго на 2% меньше (22%) и третьего на 3% меньше (21%). Кредиты предоставлялись на приобретение основных средств предприятия - грузовые автомобили и полуприцепы-рефрежераторы. Так же предприятие брало кредит в белорусских рублях на приобретение партии товара. Отношения предприятия с банка АКБ «Первый инвестиционный» основаны на взаимном доверии.

Основным аспектом при ведении бухгалтерского учета на данном предприятии является то, что возникает необходимость обособления отнесения затрат, осуществление международных перевозок и затрат на оказание услуг населению, в связи с этим усложняется ведение бухгалтерского учета. Необходимо отдельно рассчитывать затраты относящиеся на строительство, для определения его себестоимости, и отдельно для оказания услуг. Также необходимо исходить из того, что при осуществлении международных перевозок существуют льготы по налогу на добавленную стоимость. Расчет с предприятиями ведется по безналичному расчету, а с частными лицами за наличный расчет посредством кассового аппарата.

Предприятие в настоящее время уплачивает 14 видов налогов:

1. Из выручки уплачивается следующие виды налогов

* НДС по ставке 20%;
* единый налог для производителей сельскохозяйственной продукции -2.0%;
* местный налог в фонд стабилизации производителей сельскохозяйственной продукции-2.5%.

2. От прибыли предприятие исчисляет

* налог на прибыль - 24%;
* налог на содержание инфраструктуры города – 2.5%;
* транспортный сбор-2.5%.

3. От уровня зарплаты исчисляется

* чрезвычайный налог и отчисления в фонд занятости 5%;
* сборы в фонд социальной защиты 35%.

Предприятие имеет свои собственные основные средства и уплачивает налог на недвижимость по ставке 2% годовых.

**8. МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ БАЗА ПРЕДПРИЯТИЯ.**

ЗАО "Автокомбинат №3", имея в своем распоряжении подвижной состав в количестве более 500 единиц, способен взять на себя транспортное обслуживание как физических, так и юридических лиц по каждому из этих направлений. Автомобили расположены как на головной стоянке по адресу: 3-й Нижнелихоборский проезд д. 1., так и на филиалах, расположенных в г. Москве и Московской области. Такое распределение парка подвижного состава продиктовано точным расчетом: открывается возможность минимизации времени подачи автомобилей клиенту.

Парк грузовых автомобилей располагает универсальным и специализированным подвижным составом малой, средней и большой грузоподъемности (от ЗИЛ - 5301 "Бычок" с грузоподъемностью 2,5 - 3,0 тн. до автопоездов с тягачами Mercedes-Benz грузоподъемностью 20 тн.).

Для перевозки грузов, требующих поддержания особо температурного режима имеется разномарочный подвижной состав, оборудованный изотермическими кузовами и рефрижераторными установками.

В распоряжении комбината находятся высокоэффективная **техническая служба, комплекс проведения санитарной обработки кузовов и моечных работ** с оборотным циклом воды и собственная АЗС. Это позволяет поддерживать подвижной состав в отличном состоянии и обеспечивает своевременную подачу автомобилей заказчикам.

В данной области сотрудничает с такими компаниями как: Лианозовский, Останкинский и Черкизовский молочные комбинаты, сетью магазинов "МИР", Торговая компания Вимм-Билль-Данн и др.

Автокомбинат располагает автомобилями грузоподъемностью от 5 до 14 тн. для транспортировки **промышленных газов** (аргон, ацетилен, кислород, пропан, двуокись углерода). Среди наших клиентов Балашихинский Кислородный завод, компания "Витал-Газ", Управление Здравоохранением г. Москвы и др.

На территории ЗАО "Автокомбинат №3" размещается стационарный диагностический комплекс для проведения **государственного техосмотра автобусов, грузовых и легковых автомобилей**, а также АТС, перевозящих опасные грузы. Комплекс оснащен диагностическим оборудованием фирмы МЮЛЛЕР БЕМ (Франция), которое предназначено для проверки на токсичность отработанных газов (CO, CH, дым), эффективности тормозной системы, рулевого управления и работы внешних световых приборов. Кроме того, осуществляется органолептический осмотр АТС, согласно методам проверки (ГОСТ Р51709-2001)

Проводится технический осмотр легковых, грузовых автомобилей, автобусов и прицепов, зарегистрированных в любом административном округе г. Москвы. Результаты технического осмотра автотранспортных средств выдаются на русском языке в виде диагностической карты заданного образца и, при необходимости, свидетельство о допуске на перевозку опасных грузов.

В распоряжении ЗАО "Автокомбинат №3" имеется крупная высоко оснащенная авторемонтная база, укомплектованная квалифицированным инженерным и рабочим составом и предлагающая свои услуги сторонним организациям и частным лицам на коммерческой основе. Выполняются все виды ремонтных работ для автомобилей марок **МАЗ, КамАЗ, ЗИЛ и ЗИЛ 5301 "Бычок"**. Автокомбинат гарантирует срочность и качество производимых работ.

Для владельцев транспортных средств наливного профиля предлагается возможность проведения **тарировки** соответствующих **емкостей**. Оплата в зависимости от величины емкости цистерны.

В пользование клиентов предоставляются возможности **моечного комплекса**, состоящего из четырех поточных линий, две - зарубежного производства. Обслуживаются все виды транспорта от легковых автомобилей до еврофур и автобусов.

**Малярный цех** предлагает полный комплекс окрасочных работ, в том числе подготовительных: обработка ржавчины, грунтовка, шпаклевка. Сложность выполняемых работ - соответственно третьему разряду классификации окрасочных работ. Оплата по согласованию.

**Цех жестяных и сварочных работ** проводит кузовные работы для легковых автомобилей, автобусов и грузовых автомобилей марок МАЗ, КамАЗ, ЗИЛ и ЗИЛ 5301 "Бычок" любой сложности. Срок выполнения работ - в зависимости от сложности.

Также по желанию заказчика проводится комплекс работ по **переоборудованию предоставленных автомобилей для перевозки опасных грузов**.

Соответствующие подразделения технической службы проводят работы по **монтажу покрышек** камерного и бескамерного типа на грузовые автомобили и автобусы. Оплата по договоренности.

**9.СОСТАВ И СТРУКТУРА ШТАТНОГО РАСПИСАНИЯ**

|  |  |
| --- | --- |
| **Отдел/Должность** | **ФИО** |
| Генеральный директор | Юзбашев Владимир Георгиевич |
| Секретарь | Потапова Елена Борисовна |
| Зам. генерального директора по финансам | Сергеев Юрий Викторович |
| Главный экономист | Амелехин Александр Сергеевич |
| Главный Инженер | Старченков Евгений Анатольевич |
| *Ремонтная зона* |  |
| Зам генерального директора по грузовым перевозкам | Хусяинов Хайдар Абдуллович |
| *Отдел заказов - Служба эксплуатации* |  |
| *Диспетчерская* |  |
| *Заказ автобусов* |  |
| *Юридический Отдел* | Коноплев Владимир Всеволодович |
| *Отдел кадров* | Ребане Антс Теодорович |
| *Бухгалтерия* | Шевченко Надежда Алексеевна |
| *Финансовый отдел бухгалтерии* |  |

Оплата труда работников Общества - на основе должностных окладов, исходя из установленной минимальной месячной тарифной ставки рабочего 1-го разряда, занятого в нормальных условиях. С учетом роста потребительских цен по региону, осуществляется повышение доходов работников на основе индексации заработной платы. За основные результаты хозяйственной деятельности работники премируются в соответствии с Положениями о премировании.

На сегодняшний день в головном предприятии Общества работает 19 человек. За последний (2002) год предприятие создало 2 рабочих места.

Из общей численности работающих:

-3 с высшим образованием;

-1 с незаконченным высшим образованием;

-15 со средним образованием.

Повозрастному принципу состав работающих на предприятии распределяется следующим образом:

1. 20-25 лет 2 человек;
2. 25-35 лет 5 человек;
3. 35-45 лет 10 человек;
4. старше 50 лет 2 человек.

Трудовые отношения на предприятии, включая вопросы найма и увольнения режима труда и отдыха, условий оплаты труда, гарантии и компенсации регулируются индивидуальными трудовыми договорами (контрактами).

Условия индивидуальных трудовых договоров (контрактов) не могут ухудшать положения сотрудников предприятия по сравнению с условиями, предусмотренными действующим законодательством РФ. Социальное страхование сотрудников предприятия их социальное обеспечение регулируются нормами действующего законодательства РФ. Предприятие вносит отчисления по государственному социальному страхованию и отчисления на пенсионное обеспечение по ставкам, установленным для предприятий и организаций РФ. Основное формой осуществления полномочий трудового коллектива предприятия является общее собрание. С водителями предприятие заключает двухсторонние специальные соглашения, в которых строго оговаривается ответственность, которая ложится на водителей, уезжающих в рейс.

## **10.АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОБЩЕСТВА**

Основная деятельность предприятия международные автомобильные перевозки. Международной перевозкой считается такая перевозка, когда перемещение товара, составляющего предмет обязательства перевозчика, производится через государственную границу и выполняется на условиях, которые установлены заключенными этими государствами международными соглашениями. Общество осуществляет следующие виды международных перевозок:

* по количеству используемых транспортных средств:

-- перевозки смешанного сообщения;

* в зависимости от предмета транспортной операции:

--перевозка грузов;

* в зависимости от периодичности транспортных операций:

--перевозки регулярные;

--перевозки чартерные (нерегулярные);

* с учетом порядка прохождения пограничных пунктов:

--бесперегрузочные;

--перегрузочные.

Выбор транспорта определяется следующими показателями: скорость, стоимость, надежность, качество перевозки. Каждый вид транспорта отличается своей спецификой.

На предприятии товаросопроводительная документация в зависимости от вида транспорта различается. При смешанных перевозках (на нескольких видах транспорта) (в 2000 году предприятие осуществляло автомобильно-железнодорожные перевозки, теперь этот вид деятельности не применяется) используется документ смешанной перевозки, он оформлен в соответствии с унифицированными правилами международных смешанных перевозок.

При международных автомобильных перевозках используется документ - товарно-транспортная накладная автомобильного транспорта - CMR, в ней указываются данные о грузе, месте и дате ее составления, наименовании и адресе отправителя, перевозчика, получателя и др. В тоже время CMR является страхованием груза. При международных автомобильных перевозках используется документ - книжка МДП (карнет TIR). Этот документ предназначен для упрощения пересечения таможенных границ, т. к. в соответствии с международной конвенцией груз, перевозимый автомобильным транспортом с карнетом, обычно освобождается от таможенного досмотра в промежуточных таможенных постах и является страхованием перед таможенными органами. Карнет имеет гарантию международного автомобильного транспорта (МСАТ).

Транспортно-экспедиционное обслуживание осуществляется в следующей последовательности:

1 этап (до заключения контракта):

* анализ конъюнктуры рынков транспортных услуг (тарифные ставки, фрахт, т. е. стоимость доставки единицы груза различными средствами транспорта);
* расчет транспортных издержек с учетом базисных условий - смета транспортных расходов.

2 этап (в процессе реализации сделки заключается договор с транспортно-экспедиционной фирмой):

* готовятся все необходимые документы;
* готовится товар;
* оформляется страхование груза;
* выполняются таможенные, санитарные, ветеринарные формальности;
* оформляется ГТД (грузовая таможенная декларация), паспорт сделки; оплачиваются налоги, пошлины, сборы;
* организовывается слежение за продвижением транспорта (от грузоотправителя до грузополучателя).

3 этап (после завершения сделки):

* производятся дополнительные взаиморасчеты, если они появились;
* при необходимости предъявляется иск, претензии к транспортно-экспедиционным службам, если они появились. Оформляется необходимая документация с учетом исковой давности.

К транспортно-экспедиционным операциям относятся:

--выбор рационального вида транспорта с учетом стоимости доставки и сроков перемещения;

-- организация накопления груза, хранение на складах;

-- упаковка, маркировка, комплектация;

-- обеспечение контейнерных перевозок в оптимальном режиме;

--подготовка необходимых транспортных и грузосопроводительных документов;

-- осуществление расчетов с перевозчиком;

--оформление коммерческих актов (порчи, недостачи, повреждений и т.д.);

--подготовка транспорта к перевозке режимных грузов (огнеопасных, взрывоопасных).

1. **АНАЛИЗ ОСНОВНЫХ ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ**

Для более подробного рассмотрения финансово-экономического состояния предприятия произведем анализ финансового положения, которое характеризуется обеспеченностью финансовыми ресурсами, необходимыми для нормальной деятельности предприятия, целесообразностью и эффективностью их использования, финансовыми взаимоотношениями с другими субъектами хозяйствования, платежеспособностью и финансовой устойчивостью. Способностью предприятия своевременно производить платежи свидетельствует о его хорошем положении. Устойчивость финансового положения предприятия в значительной степени зависит от целесообразности и правильности вложения финансовых ресурсов в активы. Для общего преставления об изменении величины активов и их структуры проведем вертикальный и горизонтальный анализ отчетности.

Вертикальный анализ структуры баланса производится с целью выявления значимости его статей. При данном анализа за 100% принимается итог баланса (при анализе себестоимости за 100% принимается выручка). Все компоненты баланса рассчитываются относительно 100% итога баланса актива или пассива.

Таблица 2 Вертикальный анализ

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Значения. тыс.руб.  на начало 2002года | Значения, тыс.руб. на конец 2002 года | Процент, % на начало 2002 года | | Процент, % на конец 2002 года | Измене  ния |
| 1 | 2 | 3 | 4 | | 5 | 6 |
| 1.внеоборотные активы | 117279[[1]](#footnote-1) | 105191 | 66,88 | | 67,21 | 0,33 |
| 1.1нематериальные активы | 109 | 103 | 0,06 | | 0,07 | 0,01 |
| 1.2.основные средства | 117170 | 105088 | 66,82 | | 67,71 | 0,89 |
| 2.оборотные активы | 58069 | 51328 | 33,12 | | 32,79 | -0,33 |
| 2.1.запасы | 53685 | 48113 | 30,62 | | 30,84 | 0,12 |
| 2.2. дебиторская задолженность | 1809 | 3151 | 1,03 | | 2,01 | 0,98 |
| 2.3.денежные средства | 2575 | 64 | 1,47 | | 0,04 | -1,43 |
| Итого активов | 175348 | 156519 | 100 | | 100 |  |
| 3.собственный капитал | 162642 | 136599 | 92,75 | | 87,27 | -5,48 |
| 3.1.уставный капитал | 1950 | 1950 | 1,11 | | 1,25 | 0,14 |
| 3.2.резервный фонд | 7032 | 7032 | 4,01 | | 4,5 | 0,49 |
| 3.3.фонд специального назначения | 139332 | 162218 | 79,46 | | 103,6 | 24,14 |
| 3.4.нераспределенная прибыль | 14328 | -34601 | 8,17 | -22,11 | | -30,28 |
| 4.кредиторская задолженность | 12706 | 19920 | 7,25 | 12,73 | | 5,48 |
| 4.1.поставщики и подрядчики |  | 100 |  | 0,06 | | 0,06 |
| 4.2перед бюджетом | 3404 | 2351 | 1,94 | 1,5 | | -0,44 |
| 4.3.прчие кредиторы | 9302 | 17469 | 5,3 | 11,16 | | 5,86 |
| Итого пассивов | 175348 | 156519 | 100 | 100 | |  |

Из таблицы 2 видно, что в структуре баланса произошли некоторые изменения за анализируемый период (2002 год). Максимальная величина изменений составляет 24,14% (на эту величину увеличились поступления в фонд специального назначения). На конец 2002 года уменьшилась нераспределенная прибыль на 30,28%. Других значительных изменений в структуре баланса изменения в целом не повлияют на платежеспособность и финансовую устойчивость предприятия.

Горизонтальный анализ отчетности заключается в построении одной или нескольких аналитических таблиц, в которые абсолютные показатели дополняются относительными тепами (снижения). В частности, если производится горизонтальный анализ баланса, данные баланса на некоторую дату (база отчетности) берутся за 100%; далее строятся динамические ряды статей и разделов баланса в процентах к их базисным значениям. Как правило, берутся базисные темпы роста за ряд лет (смежных периодов), что позволяет анализировать не только изменение отдельных показателей, но и прогнозировать их значения. Ценность результатов горизонтального анализа существенно снижается в условиях инфляции.

# Таблица 3. Горизонтальный анализ

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Значе  ния, Тыс.руб. на начало 2002 года | Значения, тыс.руб. на конец 2002 года | Процент, % на начало 2002 года | процент, % на конец 2002 года | Изменения |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1.внеоборотные активы | 117279 | 105191 | 100 | 89,69 | -10,31 |
| 1.1.основные средства | 117170 | 105088 | 100 | 89,688 | -10,312 |
| 1.2.нематериальные активы | 109 | 103 | 100 | 94,495 | -5,505 |
| 2.оборотные активы | 58069 | 51328 | 100 | 88,39 | 11,61 |
| 2.1.запасы | 53685 | 48113 | 100 | 89,62 | -10,38 |
| 2.2. дебиторская задолженность | 1809 | 3151 | 100 | 174,18 | 74,18 |
| 2.3.денежные средства | 2575 | 64 | 100 | 2,49 | -97,51 |
| Итого активов | 175348 | 156519 | 100 | 89,26 | -10,74 |
| 3.собственный капитал | 162642 | 136599 | 100 | 83,99 | -16,01 |
| 3.1.уставный капитал | 1950 | 1950 | 100 | 100 | 0 |
| 3.2.резервный фонд | 7032 | 7032 | 100 | 100 | 0 |
| 3.3.фонд специального назначения | 139332 | 162218 | 100 | 116,43 | 16,43 |
| 3.4.нераспределенная прибыль | 14328 | -34601 | 100 | -241,49 | -341,49 |
| 4.кредиторская задолженность | 12706 | 19920 | 100 | 156,78 | 56,78 |
| 4.1.поставщики и подрядчики |  | 100 | 100 |  | -100 |
| 4.2перед бюджетом | 3404 | 2351 | 100 | 69,07 | -30,93 |
| 4.3.прочие кредиторы | 9302 | 17469 | 100 | 187,8 | 87,8 |
| Итого пассивов | 175348 | 156519 | 100 | 89,26 | -10,74 |

Анализируя данные таблицы 3 можно отметить, что наибольшие изменения произошли по следующим статьям:

1. увеличилась дебиторская задолженность на 74,18% на конец 2002 года;
2. произошло сокращение нераспределенной прибыли 341,49%;
3. уменьшилась кредиторская задолженность поставщикам и подрядчикам на 100% , а кредиторам на 87,8% увеличилась.

Однако, анализируя данные изменения, не следует забывать, что горизонтальный анализ не учитывает коэффициент инфляции, следовательно, все статьи баланса увеличены.

**список литературы**

1. А.А. Смехов «Введение в логистику» – М.: Транспорт, 1993. – 112 с.
2. Российская Автотранспортная Энциклопедия, том 1, 2-е издание 1998 г.
3. Российская Автотранспортная Энциклопедия, том 3, выпуск 1 2000 год
4. Консультант плюс
5. А.А. Комаров.«Повышение качества транспортного обслуживания народного хозяйства. Изд. «Знание», 1988 г.
6. Ю.М. Неруш и др. «Грузовые перевозки и тарифы», Москва, изд. «Транспорт», 1988 г.
7. Л.А. Александров и др. «Организация и планирование грузовых автомобильных перевозок», изд. «Высшая школа», 1986 г.
8. Б.Л. Геронимус «Совершенствование плнирования на автомобильном транспорте», изд. «Транспорт».
9. А.П. Анисимов «Организация и планирование работы автотранспортного предприятия», изд. «Транспорт», 1982
10. А.Н. Лохов «Организация управления на автомобильном транспорте», изд. «Транспорт» 1987 г.
11. М.С. Ходош, Б.А. Дасковский «Организация и управление перевозками грузов автомобильным транспортом», изд. «Транспорт», 1989г.

1. [↑](#footnote-ref-1)