## 1 Общая характеристика автотранспортной компании ООО «Лермонтовский ГОК»

Общество с ограниченной ответственностью «Лермонтовский ГОК» является одним из крупнейших и старейших представителей автотранспортного комплекса Приморского края, имеющее более чем 70-ти летний опыт работы перевозчика грузов и пассажиров на автомобильных дорогах Приморского края.

Лермонтовский ГОК, ООО зарегистрирована по адресу 692028, Приморский край, Пожарский р-н, с. Светлогорье, ул. В.Хомякова, д. 4. Директор организации ОБЩЕСТВА С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «ЛЕРМОНТОВСКИЙ ГОРНООБОГАТИТЕЛЬНЫЙ КОМБИНАТ» Щитов Андрей Сергеевич.

Основным видом деятельности компании является Добыча и обогащение вольфраммолибденовой руды. Также Лермонтовский ГОК, ООО работает еще по 14 направлениям. Размер уставного капитала 264 972 034 руб.

ООО «Лермонтовский ГОК» занимает наиболее прочные позиции в автотранспортной структуре Приморского края, являясь его крупнейшим представителем с преобладающей долей в удельном весе всех пассажирских перевозок, при этом сохраняя устойчивую деловую репутацию. Предприятия Общества осуществляют пассажирские перевозки по следующим направлениям: городские, пригородные внутримуниципальные и межмуниципальные, междугородные межмуниципальные перевозки.

Принципиальная политика общества заключается в стремлении создать на работе безопасные, здоровые, стимулирующие высокую производительность труда условия, основывающиеся на принципах взаимоуважение и сотрудничества. Организационно-управленческая структура компании представлена на рисунке 4.

Генеральный директор

Заместитель генерального директора по финансам

Заместитель ген. директора по общим вопросам

Директор службы автобусных перевозок

Заместитель генерального директора службы экспедиции и перевозок

Директор терминала

Транспортные предприятия, входящие в АО

Директор по эксплуатации

Заместитель по экономическим вопросам

Главный инженер

Рисунок 4 - Общая организационно-управленческая структура ООО «Лермонтовский ГОК»

Как видно из представленной схемы, в организации ООО «Лермонтовский ГОК» установлена линейно-функциональная структура управления, что в целом соответствует виду деятельности компании.

ООО «Лермонтовский ГОК» координирует работу автотранспортного комплекса с целью обеспечения транспортной доступности до самых отдаленных районов области.

Автотранспортную деятельность осуществляют 11 предприятий и управляющих организаций, под управлением которых находится более 20 автотранспортных предприятий. В автотранспортном комплексе ООО «Лермонтовский ГОК» трудятся 400 человек. Автотранспортные предприятия осуществляют свою деятельность практически во всех муниципальных образованиях области.

В состав материально технической базы входят помещения по стоянке автотранспорта предприятия и зоны, производственные участки, склады, а также технические помещения энергетических и санитарно-технических служб и устройств (компрессорные, трансформаторные, насосные, вентиляционные камеры).

В состав площадей зон хранения (стоянки) подвижного состава входят площади стоянок (открытых или закрытых) с учетом площади, занимаемой оборудованием для прогрева автомобилей (для открытых стоянок), рамп и дополнительных поэтажных проездов (для закрытых многоэтажных стоянок).

В состав вспомогательных площадей предприятия входят: санитарно-бытовые помещения, пункты общественного питания, здравоохранения, управления.

ООО «Лермонтовский ГОК» выполняет перевозки грузов на автомобилях марок: для штучных грузов используются бортовые автомобили марки ГАЗ, МАЗ для перевозки грузов большей грузоподъемности используются тягачи марки КаМАЗ и дополнительно полуприцепы марки МАЗ и ОдАЗ. Перевозка сыпучих грузов осуществляется на самосвалах марок КрАЗ. Состав и структура подвижного состава в натуральном и стоимостном выражении, определяется возрастной состав.

Данные полученных расчетов сводятся в таблицу 1.

Таблица 1 - Состав и структура подвижного состава в натуральном и стоимостном выражении

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Подвижной состав | Марка, модификация | Год выпуска | Количество в ед. | Грузоподъемность в тоннах | Годовой пробег, в км. | Количество технических обслуживаний |
| Бортовые | ГАЗ | 2001 | 5 | 4 | 54000 | 13 | 4 |
| МАЗ | 2000 | 5 | 4 | 83600 | 20 | 5 |  |
| Тягачи | КамАЗ | 2002 | 4 | 42 | 42000 | 11 | 3 |
| МАЗ | 2001 | 4 | 40 | 56000 | 14 | 5 |  |
| Самосвалы | КрАЗ | 2002 | 20 | 240 | 260000 | 65 | 16 |
| Полуприцеп | МАЗ | 2000 | 4 | 80 | 12000 | - | - |
| ОдАЗ | 2002 | 4 | 30 | 16800 | - | - |  |
| Буди | ПАЗ | 2004 | 2 | 48 | 36000 | 10 | 3 |
| Легковой автомобиль | ГАЗ | 2006 | 2 | 8 | 86400 | 22 | 5 |

Количество технических обслуживаний определено из расчета годового пробега и утвержденных нормативов и корректирующих коэффициентов, согласно Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта.

На основе данных ООО «Лермонтовский ГОК» определяется динамика состава и структуры материально-технической базы предприятия. Стоимость подвижного состава приведена в таблице 2.

Таблица 2 - Стоимость подвижного состава

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Марка автомобиля | Количество автомобилей, в ед. | Цена автомобиля, в тыс. руб. | Стоимость,в тыс. руб. |
| Бортовые автомобили ГАЗ | 10 | 260 | 2600 |
| Тягачи, КамАЗ | 4 | 760 | 3040 |
| Тягачи МАЗ | 4 | 760 | 3040 |
| Самосвал, КамАЗ | 10 | 320 | 3200 |
| Самосвал, КрАЗ | 10 | 410 | 4100 |
| Полуприцеп, МАЗ | 4 | 280 | 720 |
| Полуприцеп, ОдАЗ | 4 | 135 | 540 |
| Автобус ПАЗ | 2 | 350 | 700 |
| Л. автомобиль, ГАЗ | 2 | 280 | 560 |
| Всего | 50 | - | 18500 |

Состав и структура всей материально - технической базы ООО «Лермонтовский ГОК» приведена в таблице 3.

Таблица 3 - Состав и структура материально-технической базы ООО «Лермонтовский ГОК»

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование | Структура, % | Стоимостная оценка, тыс. руб. |
| 1. Транспортные средства | 21,1 | 18500 |
| 2. Производственные и административные здания | 20,0 | 17600 |
| 3. Сооружения, передаточные устройства | 5,9 | 5235 |
| 4. Машины и оборудование | 51,8 | 45500 |
| 5. Прочие | 1,2 | 920 |
| Итого | 100 | 87755 |

Соотношения различных элементов основных фондов в их общей стоимости характеризуют структуру основных фондов. Она зависит от многих факторов и в том числе от состава автомобильного парка, уровня концентрации и специализации производства, развития производственно-технической базы.

Особенностью структуры основных производственных фондов автомобильного транспорта ООО «Лермонтовский ГОК» является высокий удельный вес машин и оборудования, которые в основном задействованы в ремонте подвижного состава. Транспортные средства составляют 21,1 % .

По данным ООО «Лермонтовский ГОК» проводим анализ изменения и даем оценку движения основных фондов за анализируемый период за счет действия износа, списания старых фондов, прошедших свой амортизационный период, реализация имущества, не задействованного в процессе производства, приобретение нового имущества.

Движение стоимости материально-технической базы предприятия в течение года приведены в таблице 4.

Таблица 4 - Движение стоимости материально-технической базы предприятия в течение года

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование | Амортизационная группа | Стоимость на начало года, тыс. руб. | Поступление, тыс. руб. | Выбытие, тыс. руб. | Стоимость на конец года, тыс. руб. |
| Транспортные средства | 4-5 | 16070 | 3670 | 1240 | 18500 |
| Производственные и административные здания | 8-10 | 17800 | - | 200 | 17600 |
| Сооружения и передаточные устройства | 5-7 | 5235 | - | - | 5235 |
| Машины и оборудование | 4-6 | 31300 | 17600 | 3400 | 45500 |
| Прочие | 1-3 | 1005 | - | 85 | 920 |
| Итого | - | 71410 | 21270 | 4925 | 87755 |

В результате выполнения производственной программы состояние материально-технической базы предприятия постоянно меняется. На нее оказывают влияние различные виды износа, необходимо дать характеристику имеющимся видам износа. При оценке состояния материально-технической базы, используются стоимостные показатели: первоначальная стоимость, восстановительная стоимость, остаточная стоимость и среднегодовая стоимость.

Из 14 действующих в области межмуниципальных пригородных и междугородных маршрутов - 13 осуществляется силами автотранспортных предприятий ООО «Лермонтовский ГОК». Предприятия автотранспортного комплекса ООО «Лермонтовский ГОК» осуществляют перевозочную деятельность на территории муниципальных образований Приморского края и обслуживают более 60 автобусных маршрутов, в том числе 8 городских, 34 пригородных, 21 междугородных. Автобусным сообщением охвачено более 50 населенных пунктов, в том числе 15 городов и поселков городского типа. Кроме регулярных пассажирских перевозок, предприятия осуществляют перевозку пассажиров по заказам предприятий, организаций, экскурсионные перевозки.

Автобусный парк ООО «Лермонтовский ГОК», осуществляет организацию и выполнение пассажирских автобусных перевозок. Помимо перевозки пассажиров парк выполняет все функции по ТО, ремонту, хранению и снабжению подвижного состава, то есть осуществляет комплексную производственную деятельность. Кроме этого парк предоставляет свои услуги по выполнению технического обслуживания, диагностирования и ремонта автобусов иных предприятий и организаций, не обладающих необходимой производственно-технической базой для выполнения этих функций самостоятельно. Перевозки пассажиров подвижным составом парка осуществляются в городском, пригородном, и междугородном сообщениях.

В основном подвижной состав автопарка дизельный. Его основу составляют автобусы Икарус-260, -280, ЛАЗ-695, ЛиАЗ-677, а также автобусы Минского производственного объединения «АМАЗ» - МАЗ-103, МАЗ-104. Марочный состав автобусного парка представлен в таблице 5.

Таблица 5 Подвижной состав автобусного парка ООО «Лермонтовский ГОК»

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Марка автобуса | Год выпуска | Грузоподъемность в тоннах | Годовой пробег, в км. | Общее количество |
| ИК-280 | 2000 | 25,5 | 49000 | 20 |
| ИК-260,263 | 2005 | 19,0 | 35000 | 5 |
| ИК-256 | 2003 | 25,5 | 51000 | 3 |
| MAN,Volvo 58, Setra | 2010 | 30,0 | 31000 | 3 |
| ЛАЗ-695 | 2005 | 17,0 | 29000 | 2 |
| ЛАЗ-697 | 2004 | 15,0 | 37000 | 5 |
| ЛиАЗ-677 | 2004 | 15,0 | 25000 | 2 |
| ЛиАЗ 5256 | 2003 | 15,0 | 36000 | 5 |
| ПАЗ-672,3205 | 2005 | 12,0 | 21000 | 5 |
| МАЗ-103 | 2004 | 12,0 | 21000 | 4 |
| МАЗ-104 | 2000 | 13,0 | 20000 | 2 |
| МАРЗ-52661 | 2000 | 16,0 | 23000 | 4 |
| ИТОГО |  | 215,0 | 378000 | 60 |

Кроме пассажирских перевозок осуществляются и другие виды коммерческой деятельности, как: ремонт и техническое обслуживание автотранспортных средств, проведение предрейсовых и послерейсовых медосмотров водителей автомобилей, аренда и субаренда недвижимого и движимого имущества и др.

Технико-эксплуатационные показатели:

Изменения, происходящие в организации пассажирских перевозок, сказываются на значениях технико-эксплуатационных показателей. Данные предприятия по технико-эксплуатационным показателям в таблице 6.

Таблица 6 – Технико-эксплуатационные показатели

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование | 2018 | 2019 | 2020 |
| Списочный состав пассажирских автомобилей | 52 | 55 | 60 |
| Коэффициент технической готовности | 0,775 | 0,769 | 0,773 |
| Коэффициент выпуска ПС на линию | 0,772 | 0,778 | 0,766 |
| Средняя грузоподъемность транспортного средства, т | 6,5 | 6,2 | 6,2 |
| Коэффициент использования пробега | 0,56 | 0,59 | 0,6 |
| Средняя длина ездки, тысяч км | 0,24 | 0,28 | 0,22 |
| Время в наряде, ч | 8 | 8 | 8 |
| Средняя эксплуатационная скорость движения, км/ч. | 29,2 | 31,4 | 30,5 |
| Объем перевозок, т | 20142 | 22984 | 23261 |
| Коэффициент использования грузоподъемности | 0,54 | 0,55 | 0,56 |

По сравнению с другими перевозчиками автобусный парк ООО «Лермонтовский ГОК» имеет преимущества: высокий профессионализм, опыт работы водителей, выполнение установленных требований к состоянию транспортных средств, соблюдение графиков движения и обеспечение безопасной перевозки пассажиров.

В настоящее время ООО «Лермонтовский ГОК» имеет постоянных партнеров и поставщиков, что сокращает доход от пассажирских перевозок.

Поставщиками автобусного парка ООО «Лермонтовский ГОК» являются:

* Приморье, автотранспортное предприятие. Поставляет топливо для бензиновых автобусов.
* ООО «Заправка». Предоставляет бензин и дизельное топливо.
* ООО «Бас-ДВ» продажа запчастей, автобусы Лиаз;
* ООО «Аким», поставщики запчасте различных марок.

Клиентами автобусного парка ООО «Лермонтовский ГОК» являются обычные пассажиры. Также автобусами пользуются туристические компании, для экскурсий, такие как «Ритм», «Беркут».

Технико-экономические показатели деятельности за 2018 – 2020 годы представлены в таблице 8.

Таблица 8 - Основные технико-экономические показатели деятельности ООО «Лермонтовский ГОК» за 2018 – 2020 годы

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2018 г. | 2019 г. | 2020 г. | Отклонение 2019/2018 гг. | Отклонение 2020/2019 гг. |
| Абс., ед.. | Темп роста, % | Абс., ед. | Темп роста, % |
| Выручка (нетто), тыс. руб. | 78865 | 78979 | 87021 | 114 | 100,1 | 8042 | 110,2 |
| Себестоимость проданных товаров, работ, услуг, тыс. руб. | 13060 | 9845 | 13438 | -3215 | 75,4 | 3593 | 136,5 |
| Коммерческие расходы, тыс. руб. | 48 | 0 | 0 | -48 | 0,0 | 0 | 0 |
| Управленческие расходы, тыс. руб. | 55415 | 54417 | 56662 | -998 | 98,2 | 2245 | 104,1 |
| Чистая прибыль (убыток) отчетного периода, тыс. руб. | 1075 | 7912 | 19437 | 6837 | 736,0 | 11525 | 245,7 |
| Коэффициент текущей ликвидности, тыс. руб. | 0,72 | 0,77 | 1,11 | 0 | 107,3 | 0 | 143,2 |
| Общая рентабельность, % | 1,36 | 10,02 | 22,34 | 9 | 734,9 | 12 | 223,0 |
| Численность персонала, тыс. руб. | 409 | 411 | 401 | 2 | 100,5 | -10 | 97,6 |
| Производительность труда, тыс. руб./чел. | 192,8 | 192,2 | 217,0 | -1 | 99,7 | 25 | 112,9 |

Из таблицы 6 видно, что выручка в 2018 году составила 78865 тыс. руб., в 2019 году – 78979 тыс. руб., увеличившись на 114 тыс. руб. или 100,1%, в 2020 году выручка составила 87021 тыс. руб., рост 110,2% или 8042 тыс. руб.

Себестоимость также растет, в 2020 году себестоимость составила 13438 тыс. руб. против 9845 тыс. руб. в 2019 году, показав рост 36,5%. Темп роста выручки ниже темпа роста себестоимости что является негативным показателем.

Высокую долю в расходах предприятия занимают управленческие расходы, которые также с годами растут. Управленческие расходы в 2018 году составили 55415 тыс. руб., в 2019 году – 54417 тыс. руб. снизившись на 998 тыс. руб., в 2020 году управленческие расходы составили 56662 тыс. руб. показав рост на 2245 тыс. руб. или на 4,1%.

Несмотря на рост расходов, вслед за ростом выручки растет и чистая прибыль предприятия. В 2018 году чистая прибыль составила 1075 тыс. руб. в 2019 году 7912 тыс. руб., в 2020 году 19437 тыс. руб. показав рост на 145,7% что выше темпа роста выручки.

Численность персонала снижается с 409 в 2018 году до 401 человека в 2020 году, производительность труда растет на 12,9% в 2020 году. В целом деятельность предприятия эффективна.

Оценка финансово-хозяйственной деятельности ООО «Лермонтовский ГОК» проводилась на основе Бухгалтерского баланса, Отчета о финансовых результатах и приложений к бухгалтерскому балансу предприятия.

Проведем в таблице 2 горизонтальный анализ баланса ООО «Лермонтовский ГОК» за 2018 – 2028 годы.

Общая сумма внеоборотных активов ООО «Лермонтовский ГОК» увеличивается активными темпами. Так, в 2019 году внеоборотные активы увеличились на 30602 тыс. руб. до 93463 тыс. руб. за счет роста основных средств на 31769 тыс. руб.. В 2020 году сумма внеоборотных активов выросла на 28749 тыс. руб., или на 31% по сравнению с 2019 годом.

Оборотные активы предприятия, наоборот, снижаются в 2019 году на 3644 тыс. рублей, и немного растут в 2020 году на 7561 тыс. рублей за счет резкого роста дебиторской задолженности на 27,7%.

Технико-эксплуатационные показатели:

Решающую роль в выполнении плановых заданий играет организация перевозочного процесса. Организация движения подвижного состава при перевозках должна обеспечивать наибольшую производительность и наименьшую себестоимость перевозок. Все изменения, происходящие в организации перевозок, обязательно сказываются в той или иной степени на значениях технико-эксплуатационных показателей. Данные предприятия по технико-эксплуатационным показателям сведем в таблицу 9.

Таблица 9 – Технико-эксплуатационные показатели всего подвижного состава

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование | 2018 | 2019 | 2020 |
| Списочный состав пассажирских автомобилей | 52 | 55 | 60 |
| Среднее кол-во пассажиров, чел. | 205 | 2150 | 2400 |
| Списочный состав грузовых автомобилей | 49 | 47 | 50 |
| Средняя грузоподьемность, т | 201 | 209 | 215 |
| Коэффициент технической готовности | 0,779 | 0,772 | 0,776 |
| Коэффициент выпуска ПС на линию | 0,772 | 0,778 | 0,766 |
| Средняя грузоподъемность транспортного средства, т | 7,5 | 7,2 | 7,2 |
| Коэффициент использования пробега | 0,66 | 0,69 | 0,7 |
| Средняя длина ездки, тысяч км | 0,14 | 0,18 | 0,12 |
| Время в наряде, ч | 9 | 9 | 9 |
| Средняя эксплуатационная скорость движения, км/ч. | 29,2 | 31,4 | 30,5 |
| Объем перевозок, т | 30142 | 32984 | 33261 |
| Коэффициент использования грузоподъемности | 0,64 | 0,65 | 0,66 |

По результатам таблицы 9 строим графики изменения показателей (рисунок 5-6).

Рисунок 5 – Изменение коэффициента использования пробега по годам

Большое значение в повышении эффективности работы автомобиля имеет коэффициент использования пробега, который определяется делением пробега автомобиля с грузом на его общий пробег. На основании рисунка 5, можно сделать вывод, что коэффициент использования пробега значительно изменился в лучшую сторону. Это обусловлено тем, что за два года стало больше региональных маршрутов, на которых обратно автомобиль едет не порожним.

Рисунок 6 – Изменение коэффициента технической готовности по годам

Коэффициент технической готовности является основным показателем, характеризующим готовность подвижного состава к транспортной работе и может исчисляться как за один день работы автотранспортного предприятия, так и за какой-либо другой период (неделю, месяц, квартал, год). Данный коэффициент напрямую зависит от уровня организации, качества выполнения технического обслуживания и ремонта автомобилей, что позволяет автотранспортному предприятию быстро и качественно выполнять перевозки. Поддержание исправности автомобиля, а следовательно повышение коэффициента технической готовности автомобильного парка в значительной мере зависит от водителей. Обнаружение и своевременное устранение замеченных неисправностей, соблюдение правил технической эксплуатации наряду с умелым вождением существенно сказываются на повышении коэффициента технической готовности.

По данной диаграмме видно, что коэффициент готовности в 2018 году увеличился за счет того, что не случалось крупных ДТП и поломок, которые требуют долгосрочного ремонта. В 2019 году, как видно из рисунка 8, коэффициент снизился в связи с тем, что было несколько ДТП, после которых автомобили простаивали на стоянке, ожидая ремонта. В целом изменение коэффициента выпуска ТС за 3 года изменился значительно. Это говорит о том, что автомобили содержаться в хорошем техническом состоянии, производится всегда своевременное ТО и ремонт.

Рисунок 7 – Изменение коэффициента выпуска ТС на линию по годам

На рисунке 7, показано изменение коэффициента выпуска по годам. Выпуск подвижного состава на линию характеризуется коэффициентом выпуска, который определяется отношением количества дней фактически отработанных автомобилем к количеству дней работы автотранспортного предприятия.

Проанализировав технико-эксплуатационные показатели, можно сделать вывод о том, что все технико-эксплуатационные показатели за три года изменились не значительно и некоторые в лучшую сторону, такие как коэффициент грузоподъемности, а также коэффициент использования пробега. Это обусловлено тем, что с каждым годом растет объем перевозок, за два года стало больше региональных маршрутов, таких, что обратно

автомобиль едет не порожним. Коэффициент технической готовности, а также выпуска ПС на линию высокие. Это связано с регулярной закупкой новых автомобилей, своевременной диагностикой, ТО и ремонтом. [21].

Рассмотрим в таблице 7 показатели рентабельности деятельности ООО«Лермонтовский ГОК» за 2018 – 2020 гг.

Таблица 7 - Рентабельность деятельности ООО «Лермонтовский ГОК» за 2018 – 2020 гг.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2018 год | 2019 год | 2020 год | Отклонение |
| 2019/2018 | 2020/2019 |
| Рентабельность продаж, руб./руб. | 13,11 | 18,63 | 19,44 | 5,52 | 0,81 |
| Рентабельность активов, руб./руб. | 9,67 | 10,99 | 9,93 | 1,32 | -1,06 |
| Рентабельность основных средств, руб./руб. | 38,32 | 49,58 | 61,35 | 11,25 | 11,77 |
| Рентабельность оборотных активов, руб./руб. | 55,93 | 51,24 | 55,19 | -4,69 | 3,95 |
| Рентабельность собственного капитала, руб./руб. | 10,43 | 34,94 | 53,14 | 24,51 | 18,20 |

Рентабельность деятельности ООО «Лермонтовский ГОК» показывает высокие значения. Так, в 2020 году рентабельность продаж составила 19,44%, рентабельность активов 9,93%, рентабельность собственного капитала 53,14%, рентабельность оборотных активов составила 55,19, рентабельность основных средств – 61,35%.

В целом можно сделать вывод, что предприятие ООО «Лермонтовский ГОК» стабильно работает с высокой прибылью и рентабельностью. Проблемные зоны в финансовой деятельности предприятия – недостаточная ликвидность, слабая финансовая устойчивость вследствие высокой доли кредиторской задолженности.

## 2.2 Анализ влияния внутренних факторов на деятельность ООО «Лермонтовский ГОК»

Важнейшим внутренним фактором, оказывающим влияние на деятельность автотранспортного предприятия ООО «Лермонтовский ГОК» является состояние его основных фондов.

Производственные фонды ООО «Лермонтовский ГОК» составляют:

* Земельные участки и объекты природопользования,
* Транспортные средства,
* Машины и оборудование,
* Сооружения,
* Производственный и хозяйственный инвентарь.

Проследим состав и структуру основных производственных фондов предприятия (с учетом доходных вложений в материальные ценности). [23].

По данным таблицы 8 видно, что стоимость ОПФ предприятия в рассматриваемый период значительно менялась.

Стоимость зданий в 2018 году составляла 27136 тыс. рублей, в 2019 году выросла на 26218 тыс. рублей до 53354 тыс. рублей, то есть практический в два раза.

В 2020 году стоимость зданий предприятия также выросла на 32771 тыс. рублей и составила 86125 тыс. рублей.

Таблица 8 - Динамика основных средств ООО «Лермонтовский ГОК», тыс. руб.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид основных средств | 2018 г. | 2019 г. | 2020 г. | Изменение |
| 2019/2018 | 2020/2019 |
| Абс. | Отн. | Абс. | Отн. |
| Здания | 27136 | 53354 | 86125 | 26218 | 196,6 | 32771 | 161,4 |
| Транспортные средства | 21641 | 18556 | 14553 | -3085 | 85,7 | -4003 | 78,4 |
| Производственный и хозяйственный инвентарь | 255 | 204 | 184 | -51 | 80,0 | -20 | 90,2 |
| Машины и оборудование | 1480 | 1274 | 823 | -206 | 86,1 | -451 | 64,6 |
| Другие виды основных средств | 278 | 134 | 134 | -144 | 48,2 | 0 | 100,0 |
| Сооружения | 1648 | 1264 | 880 | -384 | 76,7 | -384 | 69,6 |
| Основные средства всего | 52438 | 74786 | 102699 | 22348 | 142,6 | 27913 | 137,3 |

Стоимость транспортных средств предприятия в течение рассматриваемого периода снизилась, если в 2018 году транспортные средства стоили 21641 тыс. рублей, то в 2019 году стоимость снизилась на 3085 тыс. рублей до 18556 тыс. рублей, а в 2020 году снижение составило 4003 тыс. рублей, стоимость ПОФ составила 14553 тыс. рублей.

Таблица 9 – Структура основных средств ООО «Лермонтовский ГОК», %

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид основных средств | 2018 г. | 2019 г. | 2020 г. | Изменение |
| 2019/2018 | 2020/2019 |
| Здания | 51,7 | 71,3 | 83,9 | 19,6 | 12,5 |
| Транспортные средства | 41,3 | 24,8 | 14,2 | -16,5 | -10,6 |
| Производственный и хозяйственный инвентарь | 0,5 | 0,3 | 0,2 | -0,2 | -0,1 |
| Машины и оборудование | 2,8 | 1,7 | 0,8 | -1,1 | -0,9 |
| Другие виды основных средств | 0,5 | 0,2 | 0,1 | -0,4 | 0,0 |
| Сооружения | 3,1 | 1,7 | 0,9 | -1,5 | -0,8 |
| Основные средства всего | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 |

По данным таблицы 11 видно, что основу основных фондов ООО «Лермонтовский ГОК» составляют здания – 83,9% в 2020 году, транспортные средства – 14,2% в 2020 году, остальные виды основных средств в структуре занимают незначительную долю.

Структура основных средств ООО «Лермонтовский ГОК» отражена на рисунке 12.

Рисунок 12 - Структура основных средств ООО «Лермонтовский ГОК», %

Рассмотрим далее движение основных средств предприятия.

По данным таблицы 12 видно, что в 2020 году поступило основных средств на сумму 103289 тыс. рублей, из них зданий на сумму 58351 тыс. рублей, транспортных средств на сумму 44883 тыс. рублей. Вместе с тем, вследствие высокой накопленной амортизации, стоимость основных средств на конец периода составила практически половину от первоначальной. В 2019 году зданий поступило на сумму 39125 тыс. рублей, транспортных средств на сумму 9131 тыс. рублей, машин и оборудования на сумму 286 тыс. рублей.

Таблица 10 - Движение основных производственных фондов ООО «Лермонтовский ГОК» за 2018-2020 гг.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Период | На начало года | Изменения за период | На конец года |
| Поступило | Выбыло объектов | Начислено амортизации |
| Первоначальная стоимость | Накопленная амортизация | Первоначальная стоимость | Накопленная амортизация | Первоначальная стоимость | Накопленная амортизация |
| Основные средства всего | 2020 г. | 170380 | 95546 | 103289 | 75384 | 16133 | 16173 | 198285 | 95586 |
| 2019 г. | 132314 | 79876 | 39125 | 1060 | 1032 | 16701 | 170372 | 95586 |
| 2018 г. | 133420 | 70895 | 9118 | 10224 | 4239 | 21554 | 132314 | 79876 |
| в том числе: Здания | 2020 г. | 73064 | 19704 | 58351 | 19905 | 0 | 5682 | 111510 | 25385 |
| 2019 г. | 43356 | 16220 | 29708 | 0 | 0 | 3484 | 73058 | 19704 |
| 2018 г. | 42005 | 12569 | 1590 | 239 | 41 | 2988 | 43356 | 16220 |
| Транспортные средства | 2020 г. | 85454 | 66898 | 44883 | 55414 | 16070 | 9541 | 74923 | 60370 |
| 2019 г. | 77199 | 55558 | 9131 | 875 | 875 | 12215 | 85454 | 66898 |
| 2018 г. | 79562 | 53368 | 7461 | 9824 | 4151 | 17687 | 77199 | 55558 |
| Производственный и хозяйственный инвентарь | 2020 г. | 558 | 354 | 55 | 0 | 0 | 75 | 613 | 429 |
| 2019 г. | 698 | 443 | 0 | 140 | 134 | 45 | 558 | 354 |
| 2018 г. | 728 | 214 | 2 | 32 | 3 | 33 | 698 | 443 |
| Машины и оборудование | 2020 г. | 5584 | 4310 | 0 | 63 | 63 | 451 | 5521 | 4698 |
| 2019 г. | 5332 | 3852 | 286 | 34 | 14 | 472 | 5584 | 4310 |
| 2018 г. | 5391 | 1858 | 64 | 123 | 40 | 136 | 5332 | 3852 |
| Другие виды основных средств | 2020 г. | 2316 | 2142 | 0 | 0 | 0 | 40 | 2316 | 2182 |
| 2019 г. | 2327 | 2049 | 0 | 11 | 9 | 102 | 2316 | 2182 |
| 2018 г. | 2332 | 1744 | 1 | 6 | 4 | 242 | 2327 | 2049 |
| Сооружения | 2020 г. | 3404 | 2138 | 0 | 2 | 0 | 384 | 3402 | 2522 |
| 2019 г. | 3402 | 1754 | 0 | 0 | 0 | 383 | 3402 | 2138 |
| 2018 г. | 3402 | 1142 | 0 | 0 | 0 | 468 | 3402 | 1754 |

Обращает на себя внимание факт значительного выбытия транспортных средств в составе основных фондов в 2020 году также как и значительного поступления. Данный факт объясняется обновлением транспортного парка ООО «Лермонтовский ГОК» в 2020 году виде значительного износа автопарка и приобретением новых автобусов по целевой программе Приморского края.

Также отметим, что в структуре основных средств предприятия очень мала доля машин и оборудования несмотря на то, что ООО «Лермонтовский ГОК» занимается перевозками и транспортные средства предприятия нуждаются в постоянном обслуживании и ремонте. Данный факт объясняется тем, что предприятие использует арендованный парк вспомогательной техники (ремонтное оборудование, строительная техника для собственных нужд и т.д.). Данное положение нельзя признать рациональным так как вследствие значительных выплат за аренду техники в ООО «Лермонтовский ГОК» снижаются финансовые показатели деятельности. [25].

Представим расчет коэффициентов технического состояния основных производственных фондов ООО «Лермонтовский ГОК».

Таблица 11 - Коэффициент обновления ОПФ ООО «Лермонтовский ГОК»

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид ОПФ | 2018 г. | 2019 г. | 2020 г. | Отклонение |
| 2019/2018 | 2020/2019 |
| ОПФ всего | 0,07 | 0,30 | 0,61 | 0,2 | 0,3 |
| Здания | 0,04 | 0,69 | 0,80 | 0,6 | 0,1 |
| Транспортные средства | 0,09 | 0,12 | 0,53 | 0,0 | 0,4 |
| Производственный и хозяйственный инвентарь | 0,00 | 0,00 | 0,10 | 0,0 | 0,1 |
| Машины и оборудование | 0,01 | 0,05 | 0,00 | 0,0 | -0,1 |
| Другие виды основных средств | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,0 | 0,0 |
| Сооружения | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,0 | 0,0 |

Из представленной таблицы видно, что наибольший коэффициент обновления ОПФ имели в 2020 году. В 2020 году коэффициент увеличился на 0,31 и составил 0,61. Можно сказать, что в 2020 году ОПФ обновились на 61% что высоко, если учесть, что основные ОПФ составляют здания и транспортные средства. Как указывалось, это произошло вследствие обновления транспортных средств, а также приобретения нового здания. Транспортные средства обновились в 2020 году на 51%.

На рисунке 9 представлена динамика коэффициента обновления за 2018 – 2020 гг. по категориям основных средств.

Рисунок 12 – Динамика коэффициента обновления по категориям основных средств

Производственный и хозяйственный инвентарь, машины и оборудование, сооружения и другие виды основных средств на предприятии практически не обновляются.

В целом, можно сказать, что за исследуемый период коэффициент выбытия увеличивался, что является положительным фактором ввиду значительного обновления ОПФ в 2020 году. На начало 2020 года коэффициент выбытия составил 44% по ОПФ всего.

Таблица 12 - Коэффициент выбытия ОПФ ООО «Лермонтовский ГОК»

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид ОПФ | 2018 г. | 2019 г. | 2020 г. | Отклонение |
| 2019/2018 | 2020/2019 |
| ОПФ всего | 0,077 | 0,008 | 0,442 | -0,069 | 0,434 |
| Здания | 0,006 | 0,000 | 0,272 | -0,006 | 0,272 |
| Транспортные средства | 0,123 | 0,011 | 0,648 | -0,112 | 0,637 |
| Производственный и хозяйственный инвентарь | 0,044 | 0,201 | 0,000 | 0,157 | -0,201 |
| Машины и оборудование | 0,023 | 0,006 | 0,011 | -0,016 | 0,005 |
| Другие виды основных средств | 0,003 | 0,005 | 0,000 | 0,002 | -0,005 |
| Сооружения | 0,000 | 0,000 | 0,001 | 0,000 | 0,001 |

На рисунке 13 представлена динамика коэффициента выбытия за 2018 – 2020 гг. по категориям основных средств.

Рисунок 13 – Динамика коэффициента выбытия по категориям основных средств

Сравнивая коэффициент выбытия с коэффициентом обновления можно сказать, что коэффициент обновления выше на 17%. Это свидетельствует о тенденции к обновлению ОПФ на предприятии.

Анализируя таблицу 13, можно сделать вывод, что износ ОПФ на предприятии велик – в 2020 году – 48%, однако, снижается. В 2018 году износ ОПФ составлял 60%, в 2019 году – 56% Транспортные средства изношены на 81%, а производственный инвентарь на 70%.

Таблица 13 - Коэффициент износа ОПФ ООО «Лермонтовский ГОК»

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид ОПФ | 2018 г. | 2019 г. | 2020 г. | Отклонение |
| 2019/2018 | 2020/2019 |
| ОПФ всего | 0,60 | 0,56 | 0,48 | -0,043 | -0,079 |
| Здания | 0,37 | 0,27 | 0,23 | -0,104 | -0,042 |
| Транспортные средства | 0,72 | 0,78 | 0,81 | 0,063 | 0,023 |
| Производственный и хозяйственный инвентарь | 0,63 | 0,63 | 0,70 | 0,000 | 0,065 |
| Машины и оборудование | 0,72 | 0,77 | 0,85 | 0,049 | 0,079 |
| Другие виды основных средств | 0,88 | 0,94 | 0,94 | 0,062 | 0,000 |
| Сооружения | 0,52 | 0,63 | 0,74 | 0,113 | 0,113 |

На рисунке 14 представлена динамика коэффициента износа за 2018 – 2020 гг. по категориям основных средств.

Рисунок 14 – Динамика коэффициента износа по категориям основных средств

Таблица 14 - Коэффициент технической годности ОПФ ООО «Лермонтовский ГОК»

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид ОПФ | 2018 г. | 2019 г. | 2020 г. | Отклонение |
| 2019/2018 | 2020/2019 |
| ОПФ всего | 0,94 | 0,91 | 0,9 | -0,030 | -0,010 |
| Здания | 0,96 | 0,93 | 0,92 | -0,030 | -0,010 |
| Машины и оборудование | 0,79 | 0,69 | 0,73 | -0,100 | 0,040 |
| Транспортные устройства | 0,86 | 0,68 | 0,82 | -0,180 | 0,140 |
| Производственный и хоз. инвентарь | 0,8 | 0,62 | 0,74 | -0,180 | 0,120 |

В целом, коэффициент годности ОПФ ООО «Лермонтовский ГОК», несмотря на накопленный износ, высок – 90%. Данная ситуация стала возможной вследствие приобретения в 2020 году нового парка автобусов с невысокой амортизацией и покупки здания.

На рисунке 15 представлена динамика коэффициента технической годности за 2018 – 2020 гг. по категориям основных средств.

Рисунок 15 – Динамика коэффициента технической годности по категориям основных средств

Проанализируем эффективность и интенсивность использования основных производственных фондов с помощью показателей фондоотдачи, фондоемкости и фондовооруженности.

Данные для анализа фондоотдачи и рентабельности основных средств ООО «Лермонтовский ГОК» представлены в таблице 15.

Как видно из таблицы 15, коэффициент фондоотдачи в исследуемый период снижается и к 2020 году достиг значения 0,85. Фондоемкость, наоборот, растет, это также является негативным показателем. Фондовооруженность предприятия растет, увеличившись в 2020 году на 74,15%. Эти факты свидетельствуют о снижающейся эффективности использования ОПФ. [25].

Таблица 15 - Анализ показателей фондоотдачи и рентабельности основных средств ООО«Лермонтовский ГОК»

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2018 г. | 2019 г. | 2020 г. | Отклонение |
| 2019/2018 | 2020/2019 |
| Фондоотдача общая, руб./руб. | 1,50 | 1,06 | 0,85 | -0,45 | -0,21 |
| Фондоотдача активной части, руб./руб. | 3,12 | 3,69 | 5,25 | 0,57 | 1,57 |
| Фондоотдача пассивной части, руб./руб. | 2,91 | 1,48 | 1,01 | -1,43 | -0,47 |
| Фондоемкость общая, руб./руб. | 0,66 | 0,95 | 1,18 | 0,28 | 0,23 |
| Фондоемкость активной части, руб./руб. | 0,32 | 0,27 | 0,19 | -0,05 | -0,08 |
| Фондоемкость пассивной части, руб./руб. | 0,34 | 0,68 | 0,99 | 0,33 | 0,31 |
| Фондовооруженность, тыс. руб./чел. | 128,21 | 181,96 | 256,11 | 53,75 | 74,15 |
| Рентабельность ОС, % | 66,49 | 94,69 | 118,02 | 28,20 | 23,33 |
| Рентабельность активной части ОС, % | 41,23 | 47,39 | 53,27 | 6,16 | 5,88 |
| Рентабельность пассивной части ОС,% | 37,6 | 25,4 | 17,6 | -12,20 | -7,80 |
| Рентабельность производственных фондов, % | 21,3 | 24,8 | 31,2 | 3,50 | 6,40 |

По результатам анализа хорошая тенденция просматривается по производительности труда, за весь анализируемый период она неуклонно растет, это говорит об улучшении использования основных фондов.

Для того, чтобы выяснить, что же повлияло на эффективность использования основных фондов предприятия, проанализируем основные факторы, влияющие на степень эффективности использования ОФ.

Таблица 16 – Факторный анализ фондоотдачи ОФ

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2019г | 2020г | 2020г | Абсолютное изменение | Темп роста, % |
| 2019-2020гг | 2020-2020гг | 2019-2020гг | 2020-2020гг |
| Выручка, тыс. руб. | 78865 | 78979 | 87021 | 114 | 8042 | 100,14 | 110,18 |
| Стоимость ОФ, тыс. руб. | 52438 | 74786 | 102699 | 22348 | 27913 | 142,62 | 137,32 |
| Численность работников, чел. | 409 | 411 | 401 | 2 | -10 | 100,49 | 97,57 |
| Производительность труда, тыс. руб. | 192,8 | 192,2 | 217,0 | -0,66 | 24,85 | 99,66 | 112,93 |
| Фондовооруженность (ФВ) | 128,21 | 181,96 | 256,11 | 53,75 | 74,15 | 141,92 | 140,75 |
| Фондоотдача (ФО) | 1,50 | 1,06 | 0,85 | -0,45 | -0,21 | 70,22 | 80,24 |

Увеличение фондовооруженности, снижение фондоотдачи свидетельствуют об ухудшении использования основных фондов в 2020 году, также и условный перерасход ОФ говорит об ухудшении использования ОФ. [25].

Для того чтобы определить, что же повлияло на показатель фондоотдачи, проведем факторный анализ фондоотдачи, используя метод цепной подстановки.

а) Рассчитывается фондоотдача за 2020 год = ВР2019/ОФ2019 ≈ 2,02 руб.

б) Фондоотдача условная = ВР2019/ОФ2020 = 1,46 руб.

1,46-2,02 = -0,55, за счет увеличения стоимости ОФ фондоотдача выросла на 0,55 руб.

в) Фондоотдача условная = ВРП2020/ОФ2019 ≈ 2,23 руб.

2,23 – 2,02 = 0,21, за счет увеличения ВРП фондоотдача увеличилась на 0,21 руб.

г) Фондоотдача за 2020 год = ВРП2020/ОФ2020 ≈ 1,63 руб.

1,63 – 2,02= – 0,39 руб.

Таким образом, фондоотдача уменьшилась в основном за увеличения стоимости основных средств в 2020 году.

В результате анализа можно сделать вывод, что показатели использования основных средств ООО «Лермонтовский ГОК» снизились что было вызвано значительным увеличением стоимости основных средств за счет обновления автопарка и приобретения здания. Также отмечено, что в структуре основных средств предприятия очень мала доля машин и оборудования. ООО «Лермонтовский ГОК» использует арендованный парк вспомогательной техники (ремонтное оборудование, строительная техника для собственных нужд и т.д.). Данное положение является нерациональным так как вследствие значительных выплат за аренду техники в ООО «Лермонтовский ГОК» снижаются финансовые показатели деятельности.

На основе анализа, проведенного в настоящем разделе сделаем выводы.

Анализ показал, что выручка предприятия в 2018 году составила 78865 тыс. руб., в 2019 году – 78979 тыс. руб., увеличившись на 114 тыс. руб. или 100,1%, в 2020 году выручка составила 87021 тыс. руб., рост 110,2% или 8042 тыс. руб. Себестоимость также растет, в 2020 году себестоимость составила 13438 тыс. руб. против 9845 тыс. руб. в 2019 году, показав рост 36,5%. Темп роста выручки ниже темпа роста себестоимости что является негативным показателем. Высокую долю в расходах предприятия занимают управленческие расходы, которые также с годами растут. Управленческие расходы в 2018 году составили 55415 тыс. руб., в 2019 году – 54417 тыс. руб. снизившись на 998 тыс. руб., в 2020 году управленческие расходы составили 56662 тыс. руб. показав рост на 2245 тыс. руб. или на 4,1%.

Несмотря на рост расходов, вслед за ростом выручки растет и чистая прибыль предприятия. В 2018 году чистая прибыль составила 1075 тыс. руб. в 2019 году 7912 тыс. руб., в 2020 году 19437 тыс. руб. показав рост на 145,7% что выше темпа роста выручки. Численность персонала снижается с 409 в 2018 году до 401 человека в 2020 году, производительность труда растет на 12,9% в 2020 году. В целом деятельность предприятия эффективна.

Общая сумма внеоборотных активов ООО «Лермонтовский ГОК» увеличивается активными темпами. Так, в 2019 году внеоборотные активы увеличились на 30602 тыс. руб. до 93463 тыс. руб. за счет роста основных средств на 31769 тыс. руб.. В 2020 году сумма внеоборотных активов выросла на 28749 тыс. руб., или на 31% по сравнению с 2019 годом. Оборотные активы предприятия, наоборот, снижаются в 2019 году на 3644 тыс. рублей, и немного растут в 2020 году на 7561 тыс. рублей за счет резкого роста дебиторской задолженности на 27,7%.

Капитал предприятия ООО «Лермонтовский ГОК» в рассматриваемый период значительно увеличивается высокими темпами. В 2019 году увеличение капитала составило 5411 тыс. рублей, рост на 27,5%, в 2020 году – на 13360 тыс. рублей или на 54,3%. Обязательства ООО «Лермонтовский ГОК» снизились в долгосрочной части, но выросли в краткосрочном периоде. Краткосрочные обязательства ООО «Лермонтовский ГОК» в 2019 году показали рост на 28866 тыс. рублей, в 2020 году на 17609 тыс. рублей.

Наибольший удельный вес в активах занимают внеоборотные активы, доля которых колеблется от 58,8% в 2018 г. до 71,8% в 2020 г., что является рацио­нальным для предприятия транспорта. Оборотные активы в общей величине активов предприятия занимают долю 41,2% в 2018 году, 30,2% в 2019 году, 22,2% в 2020 году. В целом доля оборотных акти­вов в балансе является рациональной для предприятия, оказывающего услуги.

В составе оборотных активов предприятия в 2020 году велика доля дебиторской задолженности - 28%. В 2019 году дебиторская задолженность составляла 27,9%, в 2018 году 38,5% что очень велико. В целом доля дебиторской задолженности велика что нерационально для предприятия и снижает эффективность деятельности.

В пассивах наибольший удельный вес занимают краткосрочные обязательства, доля которых в 2018 году составила 57,7%, в 2019 выросла на 9,9%, в 2020 году незначительно снизилась на 4,2%. Удельный вес капитала и резервов предприятия составляет в 2020 году 22,7% от баланса. Удельный вес долгосрочных обязательств в составе пассивов ко­леблется. В 2018 году доля долгосрочных обязательств составила 23,9%, в 2019 году снизилась до 13,6%, а в 2020 году снизилась на 0,2%.

Структура баланса ООО «Лермонтовский ГОК» признана рациональной в части активной части и нерациональной по пассивам, велика доля дебиторской и кредиторской задолженности при относительно низком капитале предприятия.

По итогам анализа ликвидности предприятия сделан вывод, что в диапазоне рекомендуемых значений находится только показатель текущей ликвидности в 2020 году который составил 1,11 при необходимом минимуме 1. Выявлено, что предприятие испытывает проблемы с финансовой устойчивостью. Коэффициент финансовой устойчивости в 2020 году имеет значение 0,37 при минимуме 0,8 что говорит о сложностях в финансировании деятельности предприятия. Показатели деловой активности ООО «Лермонтовский ГОК» в 2019 – 2020 годах значительно ухудшились. Так, увеличился срок оборота дебиторской задолженности до 176 дней и срок оборота кредиторской задолженности до 186 дней в 2020 году.

По итогам анализа технико-экономических показателей деятельности ООО «Лермонтовский ГОК» сделан вывод о том, что предприятие прибыльно и стабильно работает, однако имеет некоторые сложности с ликвидностью средств и финансовой устойчивостью, следует оптимизировать кредиторскую и дебиторскую задолженность предприятия.

Производственные фонды ООО «Лермонтовский ГОК» составляют: земельные участки и объекты природопользования, транспортные средства, машины и оборудование, сооружения, производственный и хозяйственный инвентарь. Стоимость производственных фондов предприятия в рассматриваемый период значительно менялась. Стоимость зданий в 2018 году составляла 27136 тыс. рублей, в 2019 году выросла на 26218 тыс. рублей до 53354 тыс. рублей, то есть практический в два раза. В 2020 году стоимость зданий предприятия также выросла на 32771 тыс. рублей и составила 86125 тыс. рублей. Стоимость транспортных средств предприятия в течение рассматриваемого периода снизилась, если в 2018 году транспортные средства стоили 21641 тыс. рублей, то в 2019 году стоимость снизилась на 3085 тыс. рублей до 18556 тыс. рублей, а в 2020 году снижение составило 4003 тыс. рублей, стоимость ПОФ составила 14553 тыс. рублей.

Обращено внимание на факт значительного выбытия транспортных средств в составе основных фондов в 2020 году также как и значительного поступления. Данный факт объясняется обновлением транспортного парка ООО «Лермонтовский ГОК» в 2020 году виде значительного износа автопарка и приобретением новых автобусов по краевой программе Приморского края.

В связи с обновлением транспортного парка, появилась возможность дополнительного дохода, так как есть транспортные средства, которые используются не в полной мере. К таким автотранспортным средствам относятся:

* Автопогрузчик DAEWOO 83F;
* Грузовой автомобиль КАМАЗ 54602;
* Автомобиль грузовой бортовой Аstra HD8-88.48 8x8 с краном манипулятором;
* Автомобиль грузовой Hyundai HD 78 Mighty;
* Самосвал DENYO Faw 2004;
* Кран-манипулятор FAW CA5250 2014.

Проведенный анализ показал, что в структуре основных средств предприятия очень мала доля машин и оборудования, кроме того, выявлен значительный износ основных средства на предприятии, в частности, оборудования. Основным недостатком использования основных средств ООО «Лермонтовский ГОК» является снижение фондоотдачи на протяжении 2018-2020 годов. Так, в 2018 году показатель составил 1,5, в 2019 году – 1,06, а в 2020 году уже 0,85. Следовательно, необходимо разработать мероприятия, которые бы во-первых, увеличили фондоотдачу, во-вторых, способствовали бы повышению эффективности использования основных средств. [31].

Повысить эффективность использования основных средств и увеличить фондоотдачу ООО «Лермонтовский ГОК» возможно посредством сдачи автомобильной техники в прокат.

В прокат предприятие может сдавать транспортные средства, которые используется, но не в полной мере. К таким автотранспортным средствам относятся:

* Автопогрузчик DAEWOO 83F;
* Грузовой автомобиль КАМАЗ 54602;
* Автомобиль грузовой бортовой Аstra HD8-88.48 8x8 с краном манипулятором;
* Автомобиль грузовой Hyundai HD 78 Mighty;
* Самосвал DENYO Faw 2004;
* Кран-манипулятор FAW CA5250 2014 (Таблица 16).

Таблица 18 – Транспортные средства предприятия, подлежащие сдаче в прокат на часы

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Основные средства | Количество машино-часов использования на объектах, час | Свободное время, в которое техника может быть сдана в прокат, час |
| Автопогрузчик DAEWOO 83F | 850 | 1500 |
| Грузовой автомобиль КАМАЗ 54602 | 200 | 2000 |
| Автомобиль грузовой бортовой Аstra HD8-88.48  | 900 | 1500 |
| Автомобиль грузовой Hyundai HD 78 Mighty | 500 | 2000 |
| Самосвал DENYO Faw 2004 | 740 | 1500 |
| Кран-манипулятор FAW CA5250 2014 | 700 | 1500 |

ООО «Лермонтовский ГОК» имеет автотехнику, которая не используется в производственной и хозяйственной деятельности, но предприятие ее не продает. В этом случае автотехника также сдается либо на длительный период, либо на сутки, либо на часы.

Эффективность сдачи техники в аренду можно рассчитать как разницу между поступлениями за аренду и затратами на оказание услуг. В затраты входит заработная плата водителей с начислениями, затраты на ремонт, накладные расходы.

Расчет заработной платы водителей представлен в таблице 19.

Особенность расчета заработной платы заключается в определении тарифа за смену при сменности работы 2/2. Для каждого вида техники должны быть предусмотрены две штатные единицы.

Таблица 19 – Расчет заработной платы персонала, используемого при сдаче в прокат транспортных средств и оборудования

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование должности | Количество штатных единиц | График работы | Тариф за смену, руб. | Итого за год, тыс. руб. |
| Водитель автопогрузчика DAEWOO 83F | 2 | 2/2 | 3000,0 | 547,5 |
| Водитель автомобиля КАМАЗ 54602 | 2 | 2/2 | 2000,0 | 365,0 |
| Водитель автомобиля Аstra HD8-88.48  | 2 | 2/2 | 2000,0 | 365,0 |
| Водитель автомобиля Hyundai HD 78 Mighty | 2 | 2/2 | 3500,0 | 638,8 |
| Водитель самосвала DENYO Faw 2004 | 2 | 2/2 | 3500,0 | 638,8 |
| ИТОГО | - | - | - | 3285,1 |

Расчет выручки от сдачи транспортных средств в прокат приведен в Таблице 18.

Тариф за смену различается у водителей различных категорий транспортных средств в зависимости от сложности работ, производимых транспортным средством. Так, наибольшая часовая ставка – у водителя крана-манипулятора FAW CA5250 2014, который производит не только перевозку грузов, но и погрузочно-разгрузочные работы – 4000 рублей в смену. Также высокая ставка у водителей автомобилей Hyundai HD 78 Mighty и DENYO Faw 2004 – 3500 рублей в смену, так как данные транспортные средства являются самосвалами большой грузоподъемности и для управления ими нужна высокая квалификация. Наименьшая ставка за смену – у водителей автомобилей КАМАЗ 54602 и Аstra HD8-88.48 – 2000 рублей в смену, что обусловлено значительным количеством на рынке труда предложения работников данной категории.

Таблица 20 – Расчет выручки от сдачи транспортных средств в прокат на часы

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Основные средства | Время для сдачи в прокат, час | Коэффициент использования | Цена за час проката, руб. | Выручка за год(с НДС),тыс. руб. |
| Автопогрузчик DAEWOO 83F | 1500 | 0,60 | 2500,0 | 2250,0 |
| Грузовой автомобиль КАМАЗ 54602 | 2000 | 0,60 | 1500,0 | 1800,0 |
| Автомобиль грузовой бортовой Аstra HD8-88.48  | 1500 | 0,60 | 1500,0 | 1350,0 |
| Автомобиль грузовой Hyundai HD 78 Mighty | 2000 | 0,60 | 3500,0 | 4200,0 |
| Самосвал DENYO Faw 2004 | 1500 | 0,60 | 3500,0 | 3150,0 |
| Кран-манипулятор FAW CA5250 2014 | 1500 | 0,60 | 4000,0 | 3600,0 |
| ИТОГО с НДС | - | - | - | 16350,0 |
| ИТОГО без НДС |  |  |  | 13407,0 |

Расчет расходов при реализации мероприятия по сдаче транспортных средств предприятия в прокат приведен в Таблице 20.

Таблица 21 – Смета расходов при прокате транспортных средств (на год), тыс. руб.

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование показателя | Значение |
| Заработная плата работников | 3285,1 |
| Страховые взносы (30,2%) | 985,5 |
| Ремонт техники (10% от первоначальной стоимости) | 427,1 |
| Накладные расходы (20% от прямых расходов) | 854,1 |
| Итого расходы | 5551,8 |

При расчете полных затрат определены также расходы на страховые взносы во внебюджетные фонды, ремонт автотехники и накладные расходы.

Расходы на страховые взносы во внебюджетные фонды составят 985,5 тыс. руб., на ремонт автотехники составят 10% от расходов на оплату труда и страховых взносов – 427,1 тыс. руб., накладные расходы – 20% от расходов на оплату труда и страховых взносов.

Итого расходы на реализацию проекта по сдаче в аренду и прокат автотехники составят 5551,8 тыс. руб. в год. Расходы на амортизацию учтены ранее при расчете годовых показателей эффективности предприятия. [33].

Количество груза, перевозимого из одного грузопункта в другой, характеризуется данными, приведенными в таблице 17, где:

А1 – «Влад-цемент», ул. Днепровская 162;

А3 – ЖБИ, ул. Фадеева 42;

А5 – ЖБИ, ул. Западная 6;

Б1 – «Карьер Дв», ул. Карьерная 1.

Данные маршруты являются постоянными.

Таблица 17 - Грузы, перевозимые одним типом подвижного состава ООО «Лермонтовский ГОК»

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Грузопотоки | Род груза | Объем перевозок, т | Класс груза |
| из пункта | в пункт |
| А1 | А3 | песок | 500 | 1 |
| А1 | Б1 | асбест навалом | 750 | 2 |
| Б1 | А5 | песок | 250 | 1 |
| Б1 | А1 | щебень | 1200 | 1 |

Таким образом, грузопоток Б1 («Карьер Дв», ул. Карьерная 1.) – А5 (ЖБИ, ул. Западная 6), с объемом перевозки в 250 кг находится в стабильном состоянии..

Также, анализ показал, что в структуре основных средств предприятия очень мала доля машин и оборудования несмотря на то, что ООО «Лермонтовский ГОК» занимается перевозками и транспортные средства предприятия нуждаются в постоянном обслуживании и ремонте. предприятие использует арендованный парк вспомогательной техники (ремонтное оборудование, строительная техника для собственных нужд и т.д.). Данное положение нельзя признать рациональным так как вследствие значительных выплат за аренду техники в ООО «Лермонтовский ГОК» снижаются финансовые показатели деятельности. Износ ОПФ на предприятии велик – в 2020 году – 48%, однако, снижается. В 2018 году износ ОПФ составлял 60%, в 2019 году – 56% Транспортные средства изношены на 81%%, а производственный инвентарь на 70%. Коэффициент фондоотдачи в исследуемый период снижается и к 2020 году достиг значения 0,85. Фондоемкость, наоборот, растет, это также является негативным показателем. Фондовооруженность предприятия растет, увеличившись в 2020 году на 74,15%. Эти факты свидетельствуют о снижающейся эффективности использования основных средств, что вызывает необходимость разработки мероприятий по улучшению использования основных производственных фондов ООО «Лермонтовский ГОК».

## 3 Мероприятия по повышению использования основных средств ООО «Лермонтовский ГОК»

Оценка влияния мероприятия по сдаче аренду и в прокат транспортных средств предприятия на финансово-экономические показатели приведена в Таблице 21.

Таблица 22 - Оценка влияния мероприятия по сдаче в аренду, в прокат транспортных средств ООО «Лермонтовский ГОК»

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатели | До внедрения мероприятия, 2020 г. | После внедрения | Экономический эффект +; - |
| Выручка от продаж, тыс.руб. | 87021 | 103371 | 16350 |
| Себестоимость продаж, тыс.руб. | 70100 | 75652 | -5551,8 |
| Прибыль от продаж, тыс.руб. | 16921 | 27719 | 10798 |
| Стоимость ОПФ, тыс.руб. | 102699 | 102699 | - |
| Рентабельность продаж, % | 19,44 | 26,82 | 7,37 |
| Фондоотдача, руб. | 0,85 | 1,01 | 0,16 |
| Фондорентабельность, % | 16 | 27 | 11 |

В результате внедрения данного мероприятия выручка от продаж увеличится на 16350 тыс. руб., себестоимость продаж возрастет на 5551,8 тыс. руб., прибыль от продаж вырастет на 10798,2 тыс. руб. Влияние мероприятия по сдаче в аренду и в прокат автотранспорта на финансово-экономические показатели деятельности представлено на Рисунке 16.

Рисунок 16 - Влияние мероприятия по сдаче в аренду и в прокат транспортных средств ООО «Лермонтовский ГОК»

В результате изменений показателей выручки и прибыли рентабельность продаж вырастет на 7,37%, фондоотдача увеличится на 0,16 руб., фондорентабельность увеличится на 11%.

Также можно предложить найти оптимальный маршрут перевозки грузов, а для этого нужно проанализировать некоторые, имеющиеся потоки ООО «Лермонтовский ГОК».

Рассмотрим подробнее.

Эпюры и картограммы дают возможность наглядного представления схемы перевозок груза, что имеет важное значение для разработки маршрутов движения подвижного состава

Для построения картограммы грузопотоков определяем по схеме дорожной сети расстояние между грузопунктами и величину грузовых потоков между каждым грузопунктом. Выбираем масштаб для числовых значений груза, наносим грузопоток на схему, причем ширина линии определяет, в зависимости от принятого масштаба, величины грузопотока.

Таблица 23 – Подготовка исходных данных для маршрутизации перевозок грузов ООО «Лермонтовский ГОК»

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Пункт отправ-ления | Пункт полу-чения | Перевозки по видам груза | Коэфф. использования грузоподъемности для данного груза, http://www.tracetransport.ru/images/books/1003/image015.png | Объем перевозок приведенный к 1-му классу грузаhttp://www.tracetransport.ru/images/books/1003/image016.png, т |
| Вид груза | Объем перевозокQijk,т |
| А1 | А3 | песок | 500 | 1 | 500 |
| Б1 | А5 | 250 | 250 |
| А1 | Б1 | асбест навалом | 750 | 0,8 | 937,5 |
| Б1 | А1 | щебень | 1200 | 1 | 1200 |

В ООО «Лермонтовский ГОК» составлены маятниковые маршруты с обратным груженым и холостым пробегами.

Перевозка осуществляется самосвалом КаМАЗ – 55111 грузоподъемностью 13 т; погрузка и разгрузка грузов осуществляется механизированным способом.

Время простоя под погрузкой-разгрузкой:

* для песка и щебня: tп-р е = (0,007\*13)/1 = 0,091 ч,
* для асбест навалом: tп-р е = (0,007\*13)/0,8 = 0,114 ч.
* Закрепление за АТП представлено в таблице 6.

Таблица 24 ­– Расчет скорректированных нулевых пробегов

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № маршрута | Пункты маршрута | Автотранспортные предприятия |
| начальный | конечный | АТП №1 | АТП №2 | АТП №3 |
| l1i | lj1 | lji | ∆1lji | l2i | lj2 | lji | ∆2lji | l3i | lj3 | lji | ∆3lji |
| М6 | А1 | А3 | 17 | 8 | 9 | 16 | 11 | 2 | 9 | 4 | 21 | 12 | 9 | 24 |
| М7 | А1 | А1 | 17 | 17 | 0 | 34 | 11 | 11 | 0 | 22 | 21 | 21 | 0 | 42 |
| Б1 | Б1 | 13 | 13 | 0 | 26 | 4 | 4 | 0 | 8 | 7 | 7 | 0 | 14 |
| М8 | Б1 | А1 | 13 | 17 | 14 | 16 | 4 | 11 | 14 | 1 | 7 | 21 | 14 | 14 |
| М9 | Б1 | А5 | 13 | 16 | 3 | 26 | 4 | 7 | 3 | 8 | 7 | 10 | 3 | 14 |

М6: А1А3 А3А1 (АТП №2)

М7: Б1А1 А1Б1 (АТП №2)

М8: Б1А1 А1Б1 (АТП №2)

М9: Б1А5 А5Б1 (АТП №2)

**Маршрут №6**

А1А3 А3А1=500 т



**Рисунок 18 – Маршрут № 6**

Исходные данные:

Tн = 10 ч; l01 = 11 км;

qн = 13 т; l02 = 2 км;

tп-р= 0,091 ч; lо = 18 км;

VТ = 30 км/ч; l'х = 9 км.

Qcут= 500 т;

1) Тм = 10 – (11+2)/30=9,57 ч;

2) to = 18/30 + 0,091 = 0,69 ч;

3) Zo= (9,57+9/30)/0,69 = 14,3; Z' = 15;

4) Т'м = 15∙0,69 – 9/30 = 10,05ч; Т'н = 10,05+13/30 =10,48 ч;

5) lc = 18∙15 + 11 + 2 – 9=274 км;

6) Vэ = 274/10,48= 26,15 км/ч;

7) Ах= 500/(1∙13∙15) = 2,56 ≈ 3; Ас=3/0,6 = 5;

8) βоб= 0,5; βм= 15∙9/(18∙15 – 9) =0,52; βсм= 15∙9/274= 0,49;

9) γс = γд = 1;

10) Рсм =500∙9= 4 500 ткм;

11) lQ = 9 км;

12) Рнa= 15∙13∙1∙9= 1 755 ткм;

13) WQ= 15∙13∙1/10,48= 18,61 т; WР= 1755/10,48= 167,46 ткм;

14) I = 0,69/3 = 0,23 ч; Ач = 3/0,69 = 4,35 ч-1;

15) Z''= 15∙0,56=8,4≈ 9; Т''м = 9∙0,69 – 9/30 = 5,91 ч; Т''н = 5,91+13/30 =6,34 ч.

**Маршрут №7**

Б1А1 А1Б1 = 937,5 т



Рисунок 19 – Маршрут «№ 7

Исходные данные: Tн = 10 ч; l01 = 7 км;

qн = 13 т; l02 = 7 км;

VТ = 30 км/ч; lо = 28 км;

Qcут= 1687,5 т; l'х = 0 км.

tп-р1= 0,091 ч; tп-р2= 0,114 ч;

1) Тм = 10 - 14/30= 9,53 ч;

2) to = 28/30 + 0,091+0,114 = 1,14 ч;

3) Zo= 9,53/1,14 = 8,36; Z' = 9;

4) Т'м = 9∙1,14 = 10,26 ч; Т'н = 10,26+14/30 = 10,73 ч;

5) lc = 28∙9 + 14 = 266 км;

6) Vэ = 266/10,73= 24,8 км/ч;

7) Ах= 1687,5/(1,8∙13∙9) = 8,01 ≈ 9; Ас=9/0,6 = 15;

8) βоб= 28/28 = 1; βм= 9∙28/(28∙9) = 1; βсм= 9∙28/266= 0,95;

9) γс = (1+0,8)/2 = 0,9; γд = (1∙14 + 0,8∙14)/28 = 0,9;

10) Рсм =1687,5∙14= 23 625 ткм;

11) lQ = 14 км;

12) Рнa= 9∙13∙1,8∙14 = 2948,4 ткм;

13) WQ= 9∙13∙1,8/10,73= 19,63 т; WР= 2948,4/10,73 = 274,78 ткм;

14) I = 1,14/9 = 0,127 ч; Ач = 9/1,14 = 7,89 ч-1;

15) Z''= 9∙0,01=0,09 ≈ 1; Т''м = 1∙1,14 = 1,14 ч; Т''н = 1,14+14/30 = 1,61 ч.

**Маршрут №8**

Б1А1 А1Б1 = 262,5 т

****

Рисунок 20 - Маршрут № 8

Исходные данные: Tн = 10 ч; l01 = 7 км;

qн = 13 т; l02 = 11 км;

VТ = 30 км/ч; lо = 28 км;

Qcут = 262,5 т; l'х = 14 км.

tп-р = 0,091 ч;

1) Тм = 10 – (7+11)/30= 9,4 ч;

2) to = 28/30 + 0,091 = 1,02 ч;

3) Zo= (9,4+14/30)/1,02 = 9,67; Z' = 10;

4) Т'м = 10∙1,02 = 10,2 ч; Т'н = 10,2+18/30 = 10,8 ч;

5) lc = 28∙10 + 7 + 11 –14 = 284 км;

6) Vэ = 284/10,8= 26,3 км/ч;

7) Ах= 262,5/(1∙13∙10) = 2,02 ≈ 3; Ас=3/0,6 = 5;

8) βоб= 14/28 = 1; βм= 10∙14/(28∙10 – 14) = 0,53; βсм= 10∙14/284= 0,49;

9) γс = γд = 1;

10) Рсм =262,5∙14= 3 675 ткм;

11) lQ = 14 км;

12) Рнa= 10∙13∙1∙14 = 1 820 ткм;

13) WQ= 10∙13∙1/10,8= 12,04 т; WР= 1820/10,8 = 168,52 ткм;

14) I = 1,02/3 = 0,34 ч; Ач = 3/1,02 = 2,94 ч-1;

15) Z''= 10∙0,02=0,2 ≈ 1; Т''м = 1∙1,02 = 1,02 ч; Т''н = 1,02+18/30 = 1,62 ч.

**Маршрут № 9**

Б1А5 А5Б1 = 250 т

****

Рисунок 21 – Маршрут №9

Исходные данные: Tн = 10 ч; l01 = 4 км;

qн = 13 т; l02 = 7 км;

tп-р= 0,091 ч; lо = 6 км;

VТ = 30 км/ч; l'х = 3 км.

Qcут= 250 т;

1) Тм = 10 – (4+7)/30=9,63 ч;

2) to = 6/30 + 0,091 = 0,29 ч;

3) Zo= (9,63+3/30)/0,29 = 33,55; Z' = 34;

4) Т'м = 34∙0,29 – 3/30 = 9,76 ч; Т'н = 9,76+11/30 =10,13 ч;

5) lc = 6∙34 + 4 + 7 – 3 = 212 км;

6) Vэ = 212/10,13= 20,93 км/ч;

7) Ах= 250/(1∙13∙34) = 0,57 ≈ 1; Ас=1/0,6 = 1,67 ≈ 2;

8) βоб= 0,5; βм= 34∙3/(34∙6 – 3) =0,51; βсм= 34∙3/212= 0,48;

9) γс = γд = 1;

10) Рсм =250∙3= 750 ткм;

11) lQ = 3 км;

12) Рнa= 34∙13∙1∙3= 1 326 ткм;

13) WQ= 34∙13∙1/10,13= 43,63 т; WР= 1326/10,13= 130,9 ткм;

Так как Ах = 1, то нецелесообразно находить I, Ач., Z'', Т''м и Т''н.

Таблица 25 - Расчетные данные по маршрутам, разработанным с помощью картограммы

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Маршрут | Кол-во т, перевозимое по маршруту | Пробег авто за оборот, км | Кол-во оборотов (ездок) за смену, км | Пробег автомобиля за смену, км | βоб, βм, βсм | Кол-во авто,А | Т’м,ч | Т’н,ч | Т"м,ч | Т"н,ч |
| откуда | куда | с грузом | без груза | одного авто | последнего авто | с грузом | без груза |
| АТП-2 | А1 | - | - | - |  |  | - | 11 | 0,50,520,49 | 3 | 10,05 | 10,48 | 5,91 | 6,34 |
| А1 | А3 | 500 | 9 | - |  |  | 135 | - |
| А3 | А1 | - | - | 9 |  |  | - | 126 |
| А3 | АТП-1 | - | - | - |  |  | - | 2 |
| ИТОГО: | 500 | 9 | 9 | 15 | 9 | 135 | 139 |  |  |  |  |  |  |
| АТП-2 | Б1 | - | - | - |  |  | - | 7 | 110,95 | 9 | 10,26 | 10,73 | 1,14 | 1,61 |
| Б1 | А1 | 937,5 | 14 | - |  |  | 126 | - |
| А1 | Б1 | 750 | 14 | - |  |  | 126 | - |
| Б1 | АТП-2 | - | - | - |  |  | - | 7 |
| ИТОГО: | 1687,5 | 28 | - | 9 | 1 | 252 | 14 |  |  |  |  |  |  |
| АТП-2 | Б1 | - | - | - |  |  | - | 7 | 0,50,530,49 | 3 | 10,2 | 10,8 | 1,02 | 1,62 |
| Б1 | А1 | 262,5 | 14 | - |  |  | 140 | - |
| А1 | Б1 | - | - | 14 |  |  | - | 126 |
| А1 | АТП-2 | - | - | - |  |  | - | 11 |
| ИТОГО: | 262,5 | 14 | 14 | 10 | 1 | 140 | 144 |  |  |  |  |  |  |
| АТП-2 | Б1 | - | - | - |  |  | - | 4 | 0,50,510,48 | 1 | 9,76 | 10,13 | - | - |
| Б1 | А5 | 250 | 3 | - |  |  | 102 | - |
| А5 | Б1 | - | - | 3 |  |  | - | 99 |
| А5 | АТП-2 | - | - | - |  |  | - | 7 |
| ИТОГО: | 250 | 3 | 3 | 34 | - | 102 | 110 |  |  |  |  |  |  |
| ВСЕГО: | 2700 | 54 | 26 |  |  | 629 | 407 |  | 16 |  |  |  |  |

На ООО «Лермонтовский ГОК» оптимальный вариант грузов с помощью распределительного метода, а также осуществляется маршрутизация перевозок с оптимизацией распределительным методом возврата порожних автомобилей, а также закреплены маршруты за автотранспортными предприятиями (АТП) с учетом, что каждое АТП может полностью обеспечить потребности в перевозке заданных грузов. Также рассчитаны технико-эксплуатационные показатели работы автомобилей на маршрутах и рассчитаны экономическая эффективность предлагаемой маршрутной сети перевозки грузов.

Вначале нашли кратчайшие расстояния между пунктами, составили и решили транспортную задачу. Нашли оптимальный план перевозок (суммарный пробег составляет 58 700 км), также составили рациональные маршруты методом «совместных планов», закрепили маршруты за автотранспортными предприятиями.

Дальше выбрали тип и марку подвижного состава для данных грузов, в нашем случае это МАЗ – 5337 грузоподъемностью 8,7 т, рассчитали технико-эксплуатационные показатели по всем маршрутам.

Сравнили работу автомобилей, работающих по плану, разработанному с помощью матрицы, с работой этих же автомобилей, работающих просто по маятниковым маршрутам. Рациональный метод планирования, то есть решение задачи маршрутизации перевозок, дает повышение коэффициента использования пробега и он будет больше 0,5 (в нашем случае он равен 0,54). При работе автомобилей только по маятниковым маршрутам - всегда будет ниже 0,5. На базе роста коэффициентов использования пробега проводится расчет экономической эффективности.

Таким образом, эффект от предложенных мероприятий заключается, в рационализации маршрутов, где рентабельность перевозок повысилась на 12%. Также рациональный метод планирования, то есть решение задачи маршрутизации перевозок, дает повышение коэффициента использования пробега и он будет больше 0,5 (равен 0,54). При работе автомобилей только по маятниковым маршрутам - всегда будет ниже 0,5.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итоги работы, можно сдлеать следующие выводы.

Внутренняя среда - это взаимосвязанная совокупность элементов, выделенная из внешней среды и объединенная единством цели или общими правилами поведения.

Внутренние факторы находятся под прямым контролем и управлением организации. Для того чтобы обеспечить стабильную работу компании, факторы должны быть хорошо известны и находить соответствующее отражение в управленческих решениях.

Внутренние факторы организации могут оказывать как положительное, так и отрицательное влияние на положение компании на рынке. Обнаружить возможности или угрозы, связанные с изменениями, происходящими в организации, позволяет оценка внутренних факторов.

Для оценки внутренних факторов предприятия следует выявить слабые и сильные стороны в ее деятельности. Чтобы воспользоваться внешними возможностями, фирма должна иметь определенный внутренний потенциал.

Поэтому рекомендуется в процессе планирования изучить пять функциональных областей хозяйственной деятельности: маркетинг; финансы; производство; персонал; культуру и имидж фирмы.

ООО «Лермонтовский ГОК» является одним из крупнейших и старейших представителей автотранспортного комплекса Приморского края, имеющее более чем 70-ти летний опыт работы перевозчика грузов и пассажиров на автомобильных дорогах Приморского края.

Автотранспортную деятельность осуществляют 11 предприятий и управляющих организаций, под управлением которых находится более 20 автотранспортных предприятий. В автотранспортном комплексе «Лермонтовский ГОК» трудятся 400 человек.

Анализ показал, что выручка предприятия в 2016 году составила 78865 тыс. руб., в 2017 году – 78979 тыс. руб., увеличившись на 114 тыс. руб. или 100,1%, в 2018 году выручка составила 87021 тыс. руб., рост 110,2% или 8042 тыс. руб. Себестоимость также растет, в 2018 году себестоимость составила 13438 тыс. руб. против 9845 тыс. руб. в 2017 году, показав рост 36,5%. Темп роста выручки ниже темпа роста себестоимости что является негативным показателем.

Высокую долю в расходах предприятия занимают управленческие расходы, которые также с годами растут. Управленческие расходы в 2016 году составили 55415 тыс. руб., в 2017 году – 54417 тыс. руб. снизившись на 998 тыс. руб., в 2018 году управленческие расходы составили 56662 тыс. руб. показав рост на 2245 тыс. руб. или на 4,1%.

Несмотря на рост расходов, вслед за ростом выручки растет и чистая прибыль предприятия. В 2016 году чистая прибыль составила 1075 тыс. руб. в 2017 году 7912 тыс. руб., в 2018 году 19437 тыс. руб. показав рост на 145,7% что выше темпа роста выручки. Численность персонала снижается с 409 в 2016 году до 401 человека в 2018 году, производительность труда растет на 12,9% в 2018 году. В целом деятельность предприятия эффективна.

В результате анализа внутренних факторов, оказывающих влияние на деятельность предприятия сделан вывод, что показатели использования основных средств ООО «Лермонтовский ГОК» снизились что было вызвано значительным увеличением стоимости основных средств за счет обновления автопарка и приобретения здания. Также отмечено, что в структуре основных средств предприятия очень мала доля машин и оборудования. ООО «Лермонтовский ГОК» использует арендованный парк вспомогательной техники (ремонтное оборудование, строительная техника для собственных нужд и т.д.). Данное положение является нерациональным так как вследствие значительных выплат за аренду техники в ООО «Лермонтовский ГОК» снижаются финансовые показатели деятельности.

В качестве рекомендации по улучшению использования основных средств предложено осуществить сдачу в аренду части техники, которая недостаточно используется. Также предложено оптимизировать и рационализировать маршруты.

Экономический эффект от предложенных мероприятий следующий: применение рациональных маршрутов состоит в освобождении денежной суммы в размере 9,16 у.е. В результате рационализации маршрутов рентабельность перевозок повысилась на 12%. Также рациональный метод планирования, то есть решение задачи маршрутизации перевозок, дает повышение коэффициента использования пробега и он будет больше 0,5 (в нашем случае он равен 0,54). При работе автомобилей только по маятниковым маршрутам - всегда будет ниже 0,5.

# СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Артемьев С. П., Смирнов О. С., Шаронов О. В. Международные перевозки автомобильным транспортом. М.: Транспорт, 2019.
2. Афанасьев Л. Л. Единая транспортная система и автомобильные перевозки. М.: Транспорт, 2019.
3. Блатное М. Д. Пассажирские автомобильные перевозки. М.: Транспорт, 2019.
4. Бронштейн Л. А., Шульман А. С. Экономика автомобильного транспорта. М.: Транспорт, 2018.
5. Бабков В. Ф. Дорожные условия и безопасность движения: учебник для вузов. М. : Транспорт, 2019.
6. Володин Е. П., Громов Н. Н. Организации и планирование перевозок пассажиров автомобильным транспортом. М.: Транспорт, 2019.
7. Гетман П. Н. Справочное пособие работника автовокзала М.: Транспорт, 2018.
8. Горев А. Э., Олещенко. Организация автомобильных перевозок и безопасность движения. М. : Издательский центр «Академия», 2019.
9. Гуджоян О. П. Перевозка специфических грузов автомобильным транспортом: учебник для вузов. М.: Транспорт, 2018.
10. Дегтярев Г. Н. Организация и механизация погрузочно-разгрузочных работ на автомобильном транспорте. М.: Транспорт, 2019.
11. ДудневД.И., Климов М. И., Менне А. А. Организация перевозок пассажиров автомобильным транспортом. М.: Транспорт, 2019.
12. Дейян А. Троадек А. Стимулирование сбыта и реклама на месте продажи. М.: Прогресс,2020. - 189 с.
13. Джонсон Джеймс, Вуд Дональд, Вордлоу Дэниел Л., Мерфи-мл. Поль Р. Современная логистика, 7-е издание: Пер. с англ.- М.: ИД «Вильямс», 2020.-624с.
14. Дихтль Е., Хершген Х. Практический маркетинг. - М: Высш. шк.: Инфра-М, 2018. – 476 с.
15. Дыбская В.В. Логистика для практиков. М.:КНА – Центр, 2018. с. 175
16. Дягтеренко В.Н. Основы логистики и маркетинга: Учебное пособие/ГАС - Ростов, 2019.-128 с
17. Ефремов И. С. Теория городских пассажирских перевозок: учеб, пособие. М.: Высш. шк., 2019.
18. Котлер Ф. Маркетинг менеджмент. / Пер. с англ. под ред. О.А. Третьяк, Л.А. Волковой, Ю.Н. Каптуревского. - СПб: Питер Ком, 2017.- 896с
19. Котлер Ф., Армстронг Г. и др. Основы маркетинга. / Пер. с англ. – 2-е европ. изд. – М.: Издат. дом Вильямс, 2014. - 1056 с
20. Котлер. Ф. Основы маркетинга. / Пер. с англ. Под ред. О.Г. Радынова, Ю.И. Куколева.- М.: Ростинтер, 2015. - 704 с.
21. Кристофер М. Логистика и управление цепочками поставок / Под общ. Ред. В.С. Лукинского. - СПб.: Питер, 2016. - 316с.: ил.- (Серия теория и практика менеджмента).

##### Мельников, В.П. Информационные технологии: Учебник для студентов высших учебных заведений / В.П. Мельников. - М.: ИЦ Академия, 2014. - 432 c.

1. Мерзляк А.В. Логистические, информационные и управленческие аспекты эволюции экономических парадигм от экономики масштаба до сетевой экономики // Российское предпринимательство. - 2015. - Том 16. - № 21. - С. 3909
2. Овчинников Е. ВФишельсон М. С. Городской транспорт. М.: Высш. шк., 2019.
3. Одинцов Д. Г. Транспортирование строительных материалов. М.: Стройиздат, 2019.
4. Островский Н. Б. Автомобильные перевозки с применением специализированного подвижного состава. М.: МАДИ. Ч. I, 2017; ч. II, 2019.
5. Перлин В. М., Рудницкий Г. Я. Организация централизованных контейнерных перевозок автомобильным транспортом. М.: Транспорт, 2019.
6. Панов С. А. Модели маршрутизации на автомобильном транспорте. М.: Транспорт, 2019.
7. Пронина Е.В. Совершенствование процесса функционирования логистической системы управления пассажирскими перевозками. СГУТ им. Гагарина Ю.А. Саратов, 2018. – с.347
8. Савин В. И. Перевозки грузов автомобильным транспортом : справ, пособие. М.: Дело и Сервис, 2019.
9. Спирин И. В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками : учебник для студ. учреждений сред. проф. образования. М.: Издательский центр «Академия», 2018.
10. Туревский И. С. Экономика и управление автотранспортными предприятиями. М.: Высш. шк., 2019.
11. Туревский И. С. Экономика отрасли автомобильный транспорт. М.: ИД «ФОРУМ»: ИНФРА-М, 2018.
12. Якобашвили А. А., Олитский В. С, Цеханович А. Л. Специализированный подвижный состав для грузовых автомобильных перевозок. М.: Транспорт, 2019.
13. Open Journal Systems | Public Knowledge Project [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://pkp.sfu.ca/?q=ojs>. 2019. – 245 р.
14. Banks, B., E-Portfolios: Their Uses and Benefits. Retrieved // Excellence Gateway Treasury. - 2018. - №6 - 153 p.
15. Davis, Marilyn J., Coppock Edrick, Vowell, Lance Science-Forums.net A Platform for Scientific Sharing and Collaboration // Grey Journal (TGJ); Spring 2017, Vol. 8 Issue 1, 2019. - p5-13, 9p.
16. Hammer M., Champy J. Reengineering the corporation: a manifesto for business revolution. Harper Business, 2019. - P. 375-378.
17. KanterR. M. Evolve! Succeeding in the digital culture of tomorrow. Boston (Mass.): Harvard Business School Press, 2019.- 145 р.
18. OnosatoM., IwataK. Development of virtual manufacturing system by integrating product models and factory models // Annals of the CIRP. 2018. - Vol.42, Nol.-P. 475-478.
19. Schiff, LR. (2013). The Future of Scholarly Communication, edited by Deborah Shorley and Michael Jubb // Journal of Librarianship and Scholarly Communication 1(4):eP1090. - 2020. - 545 р.