**Анализ управления логистикой ОАО Новохоперское АТП**

2016

Диплом

В современных условиях развития в Российской Федерации рыночных отношений становится всё более актуальным всестороннее обеспечение конкурентоспособности фирмы.

Содержание

Введение

. Теоретические вопросы и методы управления логистикой предприятия

.1 Сущность управления логистикой предприятия

.2 Основные составляющие системы управления логистикой

.3 Методы оценки системы управления логистикой предприятия

. Анализ управления логистикой ОАО «Новохоперское АТП»

.1 Организационно-экономическая характеристика предприятия

.2 Анализ системы управления логистикой предприятия

.3 Сравнительная оценка эффективности управления логистикой ОАО «Новохоперское АТП» и конкурентов

. Разработка предложений по совершенствованию управления логистикой ОАО «Новохоперское АТП»

Заключение

Список использованной литературы
Введение

В современных условиях развития в Российской Федерации рыночных отношений становится всё более актуальным всестороннее обеспечение конкурентоспособности фирмы.

В условиях рыночной экономики основным звеном хозяйственной системы становится предприятие, целью деятельности которого является получение прибыли. Весь комплекс организационно-хозяйственной деятельности предприятия строится на указанной цели, так как только рост прибыли в конечном счете определяет успех в конкурентной борьбе. В свою очередь конкурентная борьба побуждает предприятия находить новые резервы для обеспечения устойчивости фирм, которые могут меняться как количественно, так и качественно, охватывая и сферы ранее не рассматривавшиеся как источники усиления конкурентоспособности.

**Вернуться в каталог готовых дипломов и магистерских диссертаций –**

[**http://учебники.информ2000.рф/diplom.shtml**](http://учебники.информ2000.рф/diplom.shtml)

Использование логистического подхода при решении задачи повышения конкурентоспособности фирмы сегодня всё более прочно становится предметом специального рассмотрения, как с теоретической, так и с практической стороны. Фирмы, достигшие стратегических преимуществ благодаря компетентности в логистике, определяют характер конкуренции в своих отраслях.

Динамика рыночных отношений, глобализация международного бизнеса и ресурсные ограничения приводят к существенному возрастанию скорости материальных, финансовых и информационных потоков, сокращению числа посредников в логистических цепях, уменьшению устойчивости и надежности их функционирования. Поэтому достижение стратегических целей предприятий становится возможным при создании таких логистических систем, которые были бы направлены на достижение высокого качества обслуживания потребителей на основе интеграции ключевых компетенций. Это позволяет выработать современные технологии логистического менеджмента и добиться высокого уровня конкурентоспособности.

Основная причина создания и совершенствования логистических систем кроется в том, что успех фирмы зависит не только от наличия собственных ресурсов, но и умения привлекать ресурсы и конкурентные возможности других участников.

Целью написания выпускной квалификационной работы является разработка рекомендаций по повышению эффективности управления логистикой ОАО «Новохоперское АТП».

|  |
| --- |
| [Вернуться в библиотеку по экономике и праву: учебники, дипломы, диссертации](http://учебники.информ2000.рф/index.shtml)[Рерайт текстов и уникализация 90 %](http://учебники.информ2000.рф/rerait-diplom.shtml)[Написание по заказу контрольных, дипломов, диссертаций. . .](http://учебники.информ2000.рф/napisat-diplom.shtml) |

Для достижения поставленной цели в выпускной квалификационной работе решаются следующие основные задачи:

—   Рассмотреть сущность логистики;

—       Исследовать принципы управления логистикой на предприятии;

—       Провести анализ эффективности управления логистикой на примере ОАО «Новохоперское АТП»;

—       Разработать пути оптимизации логистики на рынке на примере ОАО «Новохоперское АТП».

Объектом выпускной квалификационной работы является компания ОАО «Новохоперское АТП».

Предметом исследования является система управления логистикой компани.

Структура выпускной квалификационной работы включает введение, три главы, заключение, список литературы, приложений.
1. Теоретические вопросы и методы управления логистикой предприятия

.1 Сущность управления логистикой предприятия

Важнейшим инструментом в  работы предприятия  логистика. Логистика  новый подход к  эффективного функционирования  обслуживания потребителей.

Логистика  англ. logistics —  снабжение) — контроль  всеми видами  связанными с закупкой  для производства и  готовой продукции  включая необходимое  обеспечение этих процессов. Логистика  координирует взаимоотношения  членов системы  и распределения. К непосредственным  логистики относятся:  складирование, сбор  распределение продукции,  сервисное обслуживание.

Логистика  участниками каналов  для снижения  повышения качества  покупателей и поддержания  запасов на  на минимальном  уровне.

В современных  диапазон видов  охватываемый логистикой,  расширяется, включая  только внутрифирменную,  и межфирменную логистическую  и интеграцию.

На  не всегда  воспользоваться эффектом,  от объединения  взаимосвязанных предприятий в  логистическую цепь. Это  с тем, что  слабо проработаны  и методы взаимодействия  образующих логистическую систему. Для  всего потенциала  применения логистического  к организации деятельности  необходимо четкое и  руководство всеми  логистической цепи.

Конкурентоспособность  на рынке в  степени определяется  системы логистического  заказов потребителей,  следовательно, уровнем  предоставляемого обслуживания.

Проблема  обслуживания потребителей  жесткими финансовыми  в которых осуществляется  поставок продукции,  уровнем надежности  предприятий-поставщиков, значительным  интервалом между  планирования поставок и  осуществлением и,  низким уровнем  обслуживания потребителей.

Логистическая  — это система с  связью, выполняющая  или иные  функции на предприятии. Она,  правило, состоит  нескольких подсистем и  развитые связи с  средой. Цель  системы — доставка  и изделий в заданное  в нужном количестве и  в максимально возможной  подготовленных к производственному  личному потреблению  заданном уровне  [1, c.87].

В  дни развитие  связей становится  атрибутом в логистической  предприятия. Ведь  логистических посредников,  выполняют различные  становится неотъемлемым  реализации продукции.

Производитель и  представляют собой  и конечную точки  материального потока. Данные  отношения связаны  собой логистическим каналом. Под  каналом понимается  маршрут взаимосвязи  в рамках логистической  участников логистического  обеспечивающих поэтапное  материальных ресурсов  производителя к потребителю. [26, с. 278]

Логистический  -это путь  товаров от  к конечному потребителю. При  логистических каналов,  могут получить  выгоды:

.        Экономия  средств на  грузов;

.        Более  продажа продукции;

.        Возможность  сэкономленных средств в  производство;

.        Высокая  обеспечения широкой  товара и доведение  до рынков;

.        Сокращение  работ по  продукции. [28, с. 215]

Но  чем выбрать  канал, нужно  форму движения  потока — транзитную  складскую. При  форме используют  каналы, а при  — эшелонированные (Рис. 1.1).



Рис. 1.1. Формы  материального потока

Прямые  каналы характеризуются  что управление  материальных потоков  без участия  торговых структур. Данные  могут состоять  прямых логистических  это когда  два звена,  которыми осуществляется  материальных потоков  — потребитель), а эшелонированные  цепи, включаю  и более звена,  передвижение материальных  через трансформационные  транспортных организаций  временного хранения  накопления грузовых  перевалочные пункты). [22, с. 44]

Использование  логистических каналов и  целесообразно в случаях,

.        формируется большой  грузовых партий;

.        имеются  заказы, отвечающие  ее транспортно-перемещающим  (требованиям);

.        параметры  напряженность) материального  оправдывают затраты  его передвижение;

.        малое  пунктов назначения,  поглощают все  потоки, генерируемые

.        товарный поток  узкоспециализированным (сложное  продукция, изготовленная  индивидуальным заказам;  требующая от  монтажных, нала  работ и т.д.);

.        не  складская переработка;

.        производитель  достаточными финансовыми  для создания и  логистической системы с  связями. [6, c. 35]

Преимуществом  логистических каналов и  является возможность  более концентрированных и  мероприятий по  потоковых процессов. Они  быстро адаптироваться к  потребителей и контролировать  процесс управления  (товарными, грузовыми) потоками. [22, с. 44]

Эшелонированные  каналы характеризуются  материальных потоков  производителей до  че рез  структуры. Канал  эшелонированных цепей, в  входят торговые и  организации, помогающие  материальные потоки, в  от характера  товарной продукции.

Большее  на практике  гибкие системы. В  входят как  так и эшелонированные  связи. [17, с. 138]

Посредник —  физическое или  лицо, способствующее  деловых связей  производителями продукции, с  стороны, и потребителями — с  с целью передачи  и прав собственности  них. [13, c

Посредниками в операциях  распределения выступают  специализированные транспортные,  транспортно-экспедиторские организации,  физического распределения и  предприятия.

Одно  главных мест  логистических посредников  торговые посредники,  наряду с функциями  могут осуществлять и  другие функции  распределения. [15, c. 145]

Построение  системы распределения в  случае представляет  задачу, решение  традиционно связано с  следующих этапов:

.        на  изучения конъюнктуры  его емкости и  определяются стратегические  создания системы

.        на основе  программы осуществляется  объема материальных  прохождение которых  через систему

.        обосновываются необходимые  запасов во  звеньях товарообразующей  цепи;

.        на  анализа возможностей  сети района  доставки (обслуживаемого  формируются варианты  перемещения материальных  (схема материальных  в рамках системы

.        на основе  моделирования производится  анализ вариантов  материальных ресурсов в  системы распределения,  сопоставительную оценку  каждого варианта  результатов распределения и  логистических издержек;

.        осуществляется  выбранного рационального  перемещения материальных  в рамках системы распределения. [25, c

При построении  распределения, многие  используют посреднические  для данных  это является  условием успешного  продукции до потребителя. Так  благодаря своим  знаниям рынка,  способны существенно  объемы реализации продукции.

В  товародвижения существует  посредников — с широким и  диапазоном функций. Одним  самых распространенных  узкофункциональных посредников  экспедиционное агентство,  перевозки партий грузов. В  функции входит  и объединение небольших  товаров в большие, а  доставка их в  или на  по железным  автомобильным дорогам. [22, c

Привлечение логистических  имеет перед  цель повышения  и эффективности торговых операций. Экономичность и  данных операций  благодаря следующим

·        При привлечении  посредников повышается  сбыта товаров,  способствует ускорению  и увеличению прибыли;

·        Посредники,  ближе к потребителям,  реагируют на  рыночной конъюнктуры,  самым продают  по более  условиям;

·        При  посредников создается  повышения конкурентоспособности  благодаря сокращению  поставок;

·        Некоторые  авансируют продавцов,  собственный капитал в  и функционирование сбытовой  что создает  экономические преимущества  счет экономии  вкладываемых в обращение;

·        Логистические  которые находятся в  контакте с потребителями,  источниками ценной  об уровне  и конкурентоспособности товаров;

·        Работа  посредников, которые  на массовом  определенных товаров, с  возникает дополнительная  за счет  издержек обращения  единицу реализуемого товара. [ c. 646]

Благодаря  посредников достигают  параметров товарных  поступающих в сферу обращения.

1.2 Основные составляющие системы управления логистикой

В предпринимательской деятельности, экономической и научной литературе зарубежные специалисты выделяют два принципиальных направления в определении логистики. Одно из них связано с функциональным подходом к товародвижению, т. е. управлением всеми физическими операциями, которые необходимо выполнять при доставке товаров от поставщика к потребителю. Другое направление характеризуется более широким подходом: кроме управления товародвиженческими операциями, оно включает анализ рынка поставщиков и потребителей, координацию спроса и предложения на рынке товаров и услуг, а также осуществляет гармонизацию интересов участников процесса товародвижения.

Логистика представляет систему, в которой одни подразделения определяют необходимый объем продукции для бесперебойной работы предприятия — снабжение, другие занимаются распределением продукции — сбыт, третьи осуществляют продвижение продукции от поставщиков к потребителям, четвертые собирают информацию о поставщиках, потребителях, продукции, транспорте и т.д.

Логистическая стратегия с учетом всех этих условий стремится организовать свободное распределение и обмен продукции таким образом, чтобы обеспечить оптимизацию спроса и предложения при определенной цене на товары и услуги.

Для выполнения указанных функций в логистической системе создаются 2 потока:

·        физический поток товаров между производителями и потребителями;

·        коммуникационный (информационный) поток, который должен предшествовать обмену, сопровождать его и следовать за ним.

Первый поток, как указывают экономисты, создает три типа полезности: полезность состояния (упаковка), пространственная полезность (оптимальная транспортировка) и временная полезность (накопление продукции и получение её в любое время).

Во втором потоке можно выделить семь потоков (исследование рынка, анализ продаж, непрямой канал, реклама и стимулирование, прямой канал, оценка потребителя, оценка покупателя).

Для того чтобы достичь пропорциональности между спросом и предложение, необходимо не только организовать физический и коммуникационные потоки, но и изучать и прогнозировать спрос, совершенствовать взаимоотношения между предприятиями и фирмами.

Кроме спроса и предложения, важным элементом является сбытовая сеть.

Сбытовая сеть — это структура, сформированная партнерами, участвующими в процессе конкурентного обмена, с целью предоставления товаров и услуг различным потребностям.

Сбытовой канал выполняет определенный набор функций.

К функциям распределения, как правило, относят:

·        концентрацию или распределение товаров;

·        размещение товаров, сортировку и накопление;

·        переход владения товаров от покупателя к продавцу;

·        сохранность и защиту товаров, находящихся на хранений;

·        ведение переговоров, сделок между продавцами и покупателями;

·        передачу права собственности на товар от продавца к покупателю.

Распределительный центр — это объект или группа объектов, которые осуществляют консолидацию, складирование, упаковку, декомпозицию и другие функции, связанные с обработкой грузов. Их основная цель заключается в предоставлении услуг по распределению грузов, которые хранятся в течение относительно коротких периодов времени (несколько дней или недель). Распределительные центры часто находятся в непосредственной близости от основных транспортных магистралей или терминалов. Они также могут выполнять не сложные обрабатывающие действия, такие как сборка и маркировка. При этом торговля в подобных центрах если и осуществляется, то занимает в структуре товарооборота незначительную величину. В отличие от центрального склада распределительный центр специализируется в основном на быстром распределении товаров, а центральный склад, как правило, используется и как склад длительного хранения. Таким образом, распределительный центр стремится сосредоточить внимание на спросе, в то время как склад больше на поставку [7, с. 12].

Распределительные центры в основном действуют как буфер, так как часто нецелесообразно поставлять товары от производителей непосредственно до розничной торговли. На схеме (Рис. 1.2) распределительный центр наглядно представлен как буфер, где на входе собраны продукты, распределены и на выходе отправлены клиентам в виде укомплектованных заказов.



Рис. 1.2. Схема распределительного центра, как буфера между поставщиками и клиентами

Крупным международным цепочкам поставок требуется использование и складских помещений и распределительных центров. Склады используются для пополнения заказов распределительных центров, которые могут быть достаточно далеко от производителя. На рисунке ниже (Рис. 1.3) приведены упрощенные схемы распределения для близкого расстояния доставки только с распределительным центром и для дальнего расстояния с распределительным центром и складом.



Рис.1.3. Упрощенные схемы распределения для близкого расстояния доставки только с распределительным центром и для дальнего расстояния с распределительным центром и складом

Распределительные центры создаются отчасти и для того, чтобы работать с различными формами несинхронности в распределении грузов, обусловленных разными темпами производства и потребления. Несинхронность спроса и предложения может зависеть от цепочек поставок. Например, в то время как процессы крупного производства предназначены для обеспечения стабильности поставок, потребление часто зависит от сезонных колебаний. И напротив, производство продуктов питания обычно имеет сезонный характер, а спрос является относительно стабильным.

Распределительные центры создаются отчасти и для того, чтобы работать с различными формами несинхронности в распределении грузов, обусловленных разными темпами производства и потребления. Несинхронность спроса и предложения может зависеть от цепочек поставок. Например, в то время как процессы крупного производства предназначены для обеспечения стабильности поставок, потребление часто зависит от сезонных колебаний. И напротив, производство продуктов питания обычно имеет сезонный характер, а спрос является относительно стабильным. Распределительный центр может учесть колебания производства и колебания потребления. Из-за масштабной экономии и интермодальной интеграции, существует тенденция к массификации поставок, чтобы сократить транспортные расходы, особенно на большие расстояния. Таким образом, несинхронность может проявляться в размерах грузов.

Современные стратегии поиска, сложность продукции и разнообразие розничных запасов часто подразумевает разнообразие поставщиков, многие из которых расположены за рубежом. Таким образом, центр распределения позволяет согласовать временную и географическую асинхронность поставщиков и клиентов. Например, транзитный распределительный центр предназначен для синхронизации различных поставщиков и региональных розничных торговых точек. Существуют также неопределенности спроса и предложения, которые требуют буфер, чтобы сгладить временные перебои в цепочках поставок.

Распределительные центры работают с разными масштабами географических территорий (местный, региональный, глобальный). Глобальные распределительные центры, расположены на шлюзах согласования потоков глобальных морских и воздушных перевозок грузов, с региональными потоками. Региональные распределительные центры выступают в качестве точек консолидации региональной продукции, которая затем распределяется на мировых рынках. Региональные центры дистрибуции, главным образом, полагаются на автомобильные грузоперевозки, и предпочтение отдается пригороду с хорошей доступностью. Они предназначены для большей пропускной способности, со средним временем выполнения заказа в 48 часов. Уровень производительности повышает автоматизация, например, можно полностью автоматизировать сортировку, хранение и упаковочные процессы [19, с. 52].

Быстрая, реагирующая и эффективная система характерна для сквозной системы складирования. Со сквозным складированием, товар можно считать уже направленным клиенту. Распределительный центр получает товары от поставщиков, сортирует их, непосредственно перед загрузкой консолидирует партию (часто включая другие заказы от других поставщиков) для клиентов. Данные подходы позволяют осуществить полную загрузку грузовиков. Сквозное складирование может быть использовано для консолидации входящих поставок, которые должны ожидать времени сборки (детали для различных этапов сборочной линии) [30 с.33]. На схеме (Рис. 1.4) приведен пример доставки до сквозного складирования и после.



Рис.1.4. Схемы доставки до сквозного складирования и после

В соответствии со своим основным функциональным предназначением распределительный центр решает целый комплекс задач:

. Централизованные заказы (как правило, крупными партиями) согласно суммарным потребностям мелкооптовой и розничной торговли товаропроводящей сети.

. Разгрузка, приемка и размещение товара на складе.

. Хранение товара.

. Комплектование заказов, предусматривающее при необходимости переформирование поступивших на склад укрупненных грузовых единиц, упаковку, штрихкодирование, стикеровку товара.

. Отгрузка и доставка.

. Приемка из точек розничной торговли, хранение, а также отгрузка (возврат) поставщикам недоброкачественной продукции.

. В отдельных случаях сертификация и таможенное оформление товара.

Распределительный центр представляет собой важный логистический инфраструктурный элемент, необходимый, в первую очередь, для «зарабатывания» денежных средств. При этом важно понимать тот факт, что распределительный центр не может рассматриваться в отрыве от всей товаропроводящей сети, для обслуживания которой он предназначен.

Цель создания распределительного центра должна подчиняться общей цели логистики, а именно: управлению материальными и связанных с ними финансовыми и информационными потоками, направленному на оптимизацию издержек и длительностей циклов в сфере обращения готовой продукции, что в итоге позволяет получать максимальный размер прибыли в расчете на одну денежную единицу вложенных финансовых (оборотных) средств.

Создание распределительного центра в цепях поставок позволяет получать экономический эффект за счет:

сокращения суммарной величины товарных запасов, что влечет за собой уменьшения размера складов точек розничной торговли, а следовательно, сокращения издержек на хранение, а также потерь из-за «замораживания» денежных средств, необходимых для создания товарных запасов;

возможности получения значительных оптовых скидок, так как размеры заказов распределительного центра формируются исходя из суммарных потребностей точек розничной торговли;

применения кольцевых развозочных маршрутов, в случае доставки товара в точки розничной торговли транспортными средствами распределительного центра;

более высокого уровня дисциплины поставок (по срокам и количеству) в точки розничной торговли. Другими словами распределительный центр может стать буфером при некачественном выполнении своих обязательств поставщиками [8, с. 32].

В течение последних лет бурно развиваются основанные на информатике логистические технологии. Информационные системы занимают в этих технологиях центральное положение. Развитие логистики не в последнюю очередь стимулируются необходимостью быстрой реакции производителей на конъюнктуру рынка, стремлением в короткое время адаптироваться в изменяющихся ситуациях.

Согласно информации крупнейшего издания в сфере высоких технологий в России и странах СНГ «CNews» современная логистика на 90% состоит из информационных технологий. Только оставшиеся 10 % составляют, непосредственно, перевозка грузов — тенденция, еще 15 лет назад предсказанная аналитиками Всемирного банка [24, с.1].

Информационные технологии в логистике несут две значимые функции. Во-первых, с их помощью ускоряется процесс получения заказов, обработка товаров, отбор, отправка и выставление счетов. Чем быстрее все это происходит, тем меньше длительность цикла заказа с точки зрения покупателя, меньше бумажной работы и ошибок, а значит, и затрат. Если фирма может быстро отвечать на запросы покупателей, она уменьшает для себя неопределенность в отношении колебаний спроса и сроков выполнения заказов, и, таким образом, избавляется от необходимости лишних запасов. Во-вторых, информационные технологии плодотворно сказываются на планировании и оценке альтернатив. Для этого можно использовать средства поддержки принятия решений, способные повысить скорость, точность и полноту логистических решений. Такими средствами поддержки принятия решений могут оказаться геоинформационные системы (ГИС). В последнее время, ГИС играют все более важную роль во многих сферах бизнеса, где данные имеют пространственную ориентацию [17, с.530].

ГИС представляет собой совокупность средств вычислительной техники, программного обеспечения и методов пространственной привязки, анализа и отображения всех форм географической справочной информации. Это инструмент, который решает задачи связанные, например, с выбором целевых сегментов рынка, планированием распределительных сетей, реагированием на чрезвычайные ситуации, и в целом, проблемы затрагивающие вопросы географии и географические задачи, имеющие отношение к бизнесу и правительству (демографические, экологические, промышленные и т.д.) [10, с.12].

**[Смотрите также:   Дипломная работа по теме "Развитие быстроты методом сопряженной тренировки в единоборствах на примере самбо"](https://sprosi.xyz/works/diplomnaya-rabota-po-teme-razvitie-bystroty-metodom-sopryazhennoj-trenirovki-v-edinoborstvah-na-primere-sambo/%22%20%5Ct%20%22_blank)**

Типичные вопросы, на которые может ответить геоинформационная система:

«Что находится в…?» (определяется место).

«Где это находится?» (пространственный анализ).

«Что изменилось начиная с…?» (определить временные изменения на определенной площади).

«Какие пространственные структуры существуют?»

«Что, если…?» (моделирование, что произойдет, если добавить новую дорогу) [9, с.145].

Геоинформационная система может включать в свой состав пространственные базы данных (в том числе, под управлением универсальных СУБД), редакторы растровой и векторной графики. Существует программное обеспечение ГИС как коммерческого, так и свободного доступа.

Программы свободного доступа: настольные ГИС (MapWindow GIS, QGIS, TerraView , Kalypso), картографические Web-серверы (GeoServer, MapGuide Open Source, Mapnik OpenStreetMap, MapServer), системы управления пространственными базами данных (PostGIS, SpatiaLite, TerraLib) и т.д.

Программы коммерческие: настольные ГИС (ArcMap, Intergraph, MapInfo, ENVI, AutoCAD, Bentley Systems), ГИС — сервисы (ArcGIS, CartoDB, Mapbox, Google Maps, OpenStreetMap) и т.д. [18, с.2].

Таким образом, корпоративная ГИС представляет собой программно-аппаратный комплекс, состоящий из программного обеспечения, информационных ресурсов и баз геоданных, позволяющий осуществлять сбор, хранение, обработку, анализ, моделирование и прогноз пространственно-привязанной информации.

Важная функция системы — связь с внешними реляционными базами данных под управлением СУБД. Они хранят большие массивы пространственной и атрибутивной информации. Программная оболочка обеспечивает работу системы. Алгоритмы и методы, «зашитые» в программный код позволяют «вызывать» статистическую информацию из баз геоданных [29, с.1].

Приведем примеры аналитических инструментов и методов геоинформационных систем, которые можно использовать для решения задачи определение месторасположения распределительного центра в программном комплексе ArcGIS, компании Esri.

Компания Esri является одним из лидеров в индустрии ГИС. По некоторым оценкам, её доля на международном рынке ГИС в 2010 году превысила 40 % [32, с.1]. Название Esri — это аббревиатура от Environmental Systems Research Institute, что переводится как «Институт исследования систем окружающей среды». Официальный сайт разработчика — #»903159.files/image005.gif»>

Рис. 2.2. Фрагмент первоначальной организационно-функциональной структуры АТП



Рис. 2.3. Организационно-функциональная структура АТП после организации службы линейно-технической эксплуатации

Построение информационных блоков и всей системы в целом базировалось на принципах интеграции, исходя из которых были выполнены следующие работы:

—       выделены первичные показатели, отображающие ход производственных процессов;

—       сформированы первичные документы в системе управления;

—       вся информация организована в массивы постоянной, условно-постоянной и переменной информации. В состав первых двух массивов входят нормативно-справочные данные, а первичные показатели и показатели, вычисляемые при обработке входных документов, образуют массив переменной информации;

—       разработан и создан программный комплекс вычислительной системы, который служит средством получения информации для решения всех задач системы управления.

Внедрение автоматизированной системы управления существенно повлияло на численность управленческого персонала. Сокращение персонала, вызванное внедрением информационной системы, затронуло должности, обеспечивающие учет и отчетность, оставив без изменения «среднее звено», представленное в АТП начальниками колонн, их заместителями, мастерами участков и др., деятельность которых сводилась к определению условий работы и распределению ограниченных материальных ресурсов. Но в условиях повышения ответственности за использование трудовых и материальных ресурсов «среднее звено» с навыками кратковременной концентрации всех имеющихся ресурсов для получения сиюминутной выгоды оказалось также излишним. Было принято и выполнено решение о сокращении и «среднего звена» (рис. 2.4).



Рис. 2.4. Организационно-функциональная структура АТП после внедрения информационной системы и сокращения среднего звена

Последним шагом в направлении повышения эффективности функциональной системы управления было разделение структуры предприятия на три самостоятельных юридических лица, но предоставление большой самостоятельности руководителям служб, ставшим руководителями предприятий, не повлекло за собой повышения ответственности за производственные процессы, прежде всего, перевозку пассажиров.

Руководители соответствующих служб продолжали больше интересоваться своими функциональными обязанностями, нежели целями всего организации в целом. Разработанная информационная система по своей структуре соответствовала функциональной системе управления. Хотя она и позволила сократить управленческий персонал более чем в два раза, показала ограниченность своих возможностей, так как руководители функциональных подразделений владели информацией, связанной с деятельностью лишь своего подразделения, и принимали решения в его узких интересах.

В то же время был накоплен практический опыт разделения производственных процессов и определения ответственности за результаты деятельности и использования ресурсов.

.3 Сравнительная оценка эффективности управления логистикой ОАО «Новохоперское АТП» и конкурентов

Основным конкурентом нашего предприятия в г. Новохоперск является ОАО «Автотранссервис», а также ряд мелких перевозчиков.

В ОАО «Новохоперское АТП» разрабатываются следующие виды планов:

1.   План перевозок.

2.       Производственная программа по эксплуатации подвижного состава.

.        План технического обслуживания и ремонта подвижного состава.

.        План капитального строительства.

.        План материально-технического обеспечения.

.        План по труду и заработной плате.

.        План по себестоимости автомобильных перевозок, прибыли и рентабельности.

.        Финансовый план.

.        План повышения эффективности производства.

.        Оперативно-производственные планы.

Рассмотрим более детально план повышения эффективности производства в условиях ОАО «Новохоперское АТП».

Рациональное использование сырья и материалов хотя и является, в принципе, производственной задачей, однако правильная производственная система материально — технического снабжения предполагает эффективные нормы расхода сырья и материалов и оказывает на него существенное влияние. При установлении эффективных норм расхода сырья и материалов следует исходить из их оптимальных величин, которые являются достижимыми при данных конкретных условиях выполнения автотранспортных услуг.

В ОАО «Новохоперское АТП» целесообразно использование оптимальных норм расхода горюче-смазочных материалов для каждого автомобиля, учитывающих категорию транспортного средства, выполняемую работу, условия эксплуатации и еще ряд факторов.

В ОАО «Новохоперское АТП» необходимо проводить расчеты расхода топлива на каждую машину, при этом следует использовать «Инструкцию о порядке применения норм расхода топлива для механических транспортных средств, машин, механизмов и оборудования».

Для учета всех затрат на транспортировку грузов в ОАО «Новохоперское АТП» целесообразно использовать единую компьютерную программу, которая позволит:

—    своевременно и достоверно отражать фактические затраты на оказываемые услуги по доставке;

—       исчислять фактическую потребность отдельных видов ресурсов;

—       предоставлять менеджменту предприятия информацию, необходимую для принятия решений и оперативного управления материальными запасами;

—       осуществлять контроль за экономным и рациональным использованием материальных и финансовых ресурсов.

Наличие технологической информации (нормы расхода основных и вспомогательных материалов, технологические процессы с пооперационными нормами времени и стоимостью) позволит на сформировать лимитно-заборные карты. В результате внедрения этой части системы будут сокращены неликвидные позиции и избыточные запасы покупных материалов и комплектующих, а кроме того, высвободится существенная часть оборотных средств.

Для того чтобы обеспечить экономию топливных ресурсов, ОАО «Новохоперское АТП» рекомендуется снабдить транспортные средства, работающие на дальних расстояниях, навигационными приборами, с помощью которых можно отслеживать маршрут движения каждого конкретного транспортного средства, его километраж и, соответственно, правильно рассчитывать расход топлива.

Наличие контролирующего прибора в автотранспортном средстве будет способствовать тому, что водители будут придерживаться самых коротких маршрутов, учет пробега машины не позволит водителям сливать излишки топлива и реализовывать его на сторону.

В ОАО «Новохоперское АТП» навигационными приборами планируется оборудовать 20 автомобилей. Общая сумма затрат на оборудование составит 414,096 тыс. руб. Исходя из опыта использования транспортными организациями навигационных приборов, экономия топлива за счет исключения лишних пробегов и контроля за его расходованием составляет до 30%.

В 2015 г. выручка ОАО «Новохоперское АТП» составила 9359 тыс. руб. Было установлено, что удельный вес стоимости топлива в выручке составил 18,1%, таким образом, его стоимость составила за 2015 г. 1693,979 тыс. руб.

Стоимость топлива после установки навигационных приборов (экономия в 30%) составит: 1693,979\*30/100 = 508,194 тыс. руб.

Таким образом, сумма экономии за год составит 1693,979 — 508,194 = 1185,785 тыс. руб.

Срок окупаемости вложений = 414,096/1185,785 = 0,35 года или 4 месяца

Проект имеет небольшой срок окупаемости и может принести еще больше выгоды при повышении стоимости топлива (неизбежном в настоящее время) в будущем.

Кроме того, ОАО «Новохоперское АТП» можно порекомендовать расширение перечня услуг для сторонних организаций и жителей города, например, по ремонту автомобилей (организация СТО). Для этого понадобится дополнительное вовлечение оборотных средств в товарно-материальные ценности.

По предварительным подсчетам стоимость оборудования и инструмента, необходимого для оборудования СТО составит 2,08 млн. руб. Потребность в запасных частях и материалах по СТО за год составит 11,773 млн. руб.

Из запасных частей для СТО необходимы: тормозные диски — 1178 шт., тормозные колодки — 5304 шт., подшипники — 5304 шт., амортизаторы — 3536 шт. Из вспомогательных материалов для восстановления шин необходимы материалы: клей, материал для заклейки порезов. Следует отметить, что запасные части и вспомогательные материалы можно приобретать у оптовых поставщиков с рассрочкой платежа, следовательно, здесь нет прямых затрат.

Таким образом, используя свободные площади ОАО «Новохоперское АТП», путем приобретения оборудования на сумму 13,853 млн. руб., необходимого для расширения услуг, предприятие в состоянии получить дополнительную выручку от реализации услуг по ремонту автомобилей в размере 10,697 млн. руб. за год.

В результате внедрения комплекса предложенных мероприятий изменятся и финансовые результаты ОАО «Новохоперское АТП». Прогноз и динамика основных финансовых показателей на 2015 г. представлен в таблице 2.8.

Таблица 2.8 — Прогноз финансовых результатов ОАО «Новохоперское АТП» на 2016 г. в результате внедрения плана повышения эффективности, тыс. руб.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | 2015 г. | 2016 г. прогноз | Абсолютное отклонение, тыс. руб. | Относительное отклонение, % |
| Выручка | 9359 | 10482 | 1123 | 112,0 |
| Себестоимость продаж | 10213 | 10417 | 204 | 102,0 |
| Валовая прибыль (убыток) | -854 | 65 | 919 | — |
| Коммерческие расходы | — | — | — | — |
| Управленческие расходы | 3994 | 3195 | -799 | 80,0 |
| Прибыль (убыток) от продаж | -4848 | -3130 | 1718 | 64,6 |
| Прочие доходы | 4961 | 5209 | 248 | 105,0 |
| Прочие расходы | 306 | 306 |  | 100,0 |
| Прибыль (убыток) до налогообложения | -193 | 1773 | 1966 | — |
| Прочее | 154 | 154 |  | 100,0 |
| Чистая прибыль (убыток) | -347 | 1619 | 1966 | -466,5 |

По плану развития ОАО «Новохоперское АТП» на 2016 г. в связи с открытием нового направления (СТО) выручка предприятия по предварительным прогнозам увеличится на 12% в сравнении с предыдущим периодом. Несомненно, увеличится и себестоимость (вследствие повышения стоимости топлива, импортных запасных частей и пр.), однако, как ожидается, ее увеличение составит лишь 2%. Вследствие этого в 2016 г. наше предприятие получит валовую прибыль в размере 65 тыс. руб. вместо убытков 2015 года.

Управленческие расходы предприятие планирует сократить на 20%, это связано с внедрением новых компьютерных программ, позволяющих комплексно учитывать затраты, расходы на топливо и другие статьи. Поскольку данного вида затрат не избежать — предприятие в 2016 г. будет иметь убыток от продаж, так же, как и в 2015 г., однако размер этого убытка сократится на 1718 тыс. руб., что само по себе является положительным моментом.

Как ожидается, прочие доходы предприятия увеличатся в 2016 г. на 5%, а прочие расходы останутся на уровне 2015 года. Итоговым результатом внедрения предложенных мероприятий станет чистая прибыль в размере 1619 тыс. руб. вместо 347 тыс. руб. убытка в 2015 г. Это означает, что предложенный план экономического развития для ОАО «Новохоперское АТП» является важным и необходимым, и может значительно улучшить финансовое состояние нашего предприятия.

Были сделаны выводы о необходимости создания органа, определяющего приоритетные пути развития, обеспечивающего взаимодействие всех подразделений акционерного общества, а также информационной системы, позволяющей комплексно учитывать результаты функционирования производственных процессов и использования ресурсов. А также было произведено объединение перевозочной и ремонтной структур в одну службу, что позволило определить приоритетность процессов перевозки над процессами технического обслуживания и ремонта. Созданная служба послужила прототипом процессоориентированной системы.

В настоящее время организационно-правовая структура АТП г.Новохоперск состоит из основного и десяти дочерних и зависимых обществ. Предприятия структуры выполняют все виды пассажирских автобусных перевозок и оказывают услуги по организации выполнения перевозок, обеспечению надежности водителей и транспортных средств.

Особенностью предприятий структуры является то, что личный состав работников девяти из них состоит лишь из водителей и ремонтных рабочих, а управление их деятельностью сосредоточено в одном из обществ структуры, персонал которого включает в себя руководителей, специалистов и служащих.

На это предприятие возложены функции исполнительного органа управления основными, вспомогательными и обеспечивающими процессами, за исключением управления процессами содержания и обслуживания зданий и сооружений производственной базы (в связи с правилами энергообеспечения закреплено за собственником — основным обществом).

Кроме того, с целью сокращения затрат практикуется передача некоторых производственных и управленческих функций сторонним организациям.

Примером тому служит передача подрядчику функций обеспечения топливом и смазочными материалами, а также учета их выдачи в разрезе каждого автомобиля и водителя. Это позволило при сохранении цены на топливо исключить затраты на его доставку, выдачу и учет.

Исполнительный орган управления АТП осуществляет свою деятельность на основании договора с собственником предприятий, оказывает договорные услуги по организации перевозок более чем 500 физическим лицам, а также автотранспортным пассажирским предприятиям.

Организационная структура исполнительного органа приведена на рис. 2.5.

Структура исполнительного органа управления состоит из двух блоков: 1) блок управления ресурсами, 2) блок оперативного управления функционированием производственных процессов. Второй блок разделен на два сектора, деление это территориальное и связано с тем, что АТП располагает шестью диспетчерскими пунктами, расположенными в крупных транспортных узлах города и осуществляющих деятельность по выпуску транспортных средств на линию и обеспечению надежности водителей. Деятельность персонала, расположенного за пределами территории АТП, возглавляет заместитель исполнительного директора.

Взаимоотношения исполнительного органа управления с водителями предприятий структуры АТП, водителями-предпринимателями и юридическими лицами, осуществляющими перевозочную деятельность, строятся в соответствии со следующим алгоритмом.



Рис. 2.5. Организационная структура управления исполнительного органа Новохоперского АТП

На первом этапе водители структуры АТП, а также собственники, руководители и водители предприятий, заключившие договоры по организации выполнения перевозок, взаимодействуют с работниками первого блока исполнительного органа управления АТП с целью разграничения ответственности за выполнение основного, вспомогательного и обеспечивающих процессов, а также использование ресурсов. На втором этапе водители взаимодействуют с персоналом второго блока и того сектора, который был определен на первом этапе. Подведение итогов осуществляется вновь в первом блоке. Цикл взаимоотношений повторяется с периодом в один месяц.

Учитывая, что деятельность по организации перевозок принесла АТП в 2015г. около 5 млн руб. прибыли, можно сделать вывод: она превратилась во второй вид основной деятельности. Схема производственной деятельности АТП приняла вид, указанный на рис. 2.6.



Рис. 2.6. Схема двух видов производственной деятельности.

На основании полученных результатов можно сделать следующие выводы.

Разработанная в соответствии с действующим законодательством система городского пассажирского автобусного транспорта не может иметь единой организационно-правовой формы в связи с разделением функций организации обслуживания населения, закрепленной за органами местного самоуправления, и выполнения перевозок, осуществление которых возложено на хозяйствующие субъекты.

Реализация предложенной системы организации управления перевозками пассажиров на территории местного самоуправления позволяет повысить качество обслуживания за счет упорядочения предоставления льгот по провозной плате и удовлетворения спроса на перевозки с разным уровнем комфортности, уровень обеспечения безопасности перевозок, а также сократив расходы муниципального бюджета на финансирование предоставления льгот по провозной плате.

Завершение внедрения предложенной системы в муниципальном образовании позволяет использовать разработанные экономические механизмы, регулирующие получение и предоставление пассажирских транспортных услуг, и обеспечивающих безубыточную деятельность пассажирских автотранспортных предприятий при перевозке пассажиров на городских маршрутах.

Функционирование системы организации и управления пассажирскими перевозками на муниципальном уровне — необходимое, но не достаточное условие безубыточной деятельности перевозчиков. Для ликвидации убытков при перевозке пассажиров необходимо реформировать систему управления пассажирскими автотранспортными предприятиями, оставшуюся в государственных и муниципальных предприятиях практически без изменения.

Внедрение предложенной системы городского пассажирского автобусного транспорта позволяет согласовать интересы населения, органов муниципальной власти, владельцев, управляющих и работников пассажирских автотранспортных предприятий. Применение в практической деятельности хозяйствующих субъектов городского пассажирского транспорта разработанных методических подходов к формированию и функционированию системы управления создает условие для их самоокупаемой работы.

Влияние указанных мероприятий на деятельность предприятия иллюстрирует динамика основных технико-экономических и финансовых показателей (табл. 2.9).

Таблица 2.9 — Динамика списочного количества автобусов и автобусов, выпускаемых на линию в часы «пик»

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Списочное количество автобусов, ед. | 270 | 269 | 245 | 200 | 225 | 391 | 454 |
| Количество автобусов в часы «пик», ед. | 135 | 120 | 126 | 138 | 160 | 262 | 312 |

Количество автобусов в час «пик» в 2015 году составяет 312, увеличившись по сравнению с 2009 г. почти в 3 раза.

В табл. 2.8 значения показателей даны с учетом арендованного транспорта.

Общий коэффициент покрытия вырос за этот период с 0,92 до 4,29. Финансовую устойчивость АТП подтверждают коэффициент финансовой независимости, который на протяжении всего периода колеблется в пределах 0,90-0,95, и коэффициент маневренности собственного капитала, возросший с 0,07 до 0,28.

Количество перевезенных пассажиров составило в 2015 г. около 50 млн чел., но оказалось ниже уровня 2014 г. в связи с изменившимися пассажиропотоками, а также ограничениями использования имеющихся провозных возможностей рамками закрепленного муниципального заказа. Пассажирооборот к этому году достиг уровня 2014 г. за счет увеличения среднего расстояния перевозки.

Технико-экономические показатели, характеризующие выполнение производственной программы по эксплуатации автобусов, приведены в табл. 2.10.

Таблица 2.10 — Технико-экономические показатели использования автобусов Новохоперского АТП

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2014 | 2015 | % 2015/2014 |
| Среднесписочное количество автобусов, ед. | 270 | 217 | 80,4 |
| Коэффициент использования парка | 0,62 | 0,81 | 130,68 |
| Коэффициент использования вместимости | 0,748 | 0,635 | 84,9 |
| Коэффициент использования пробега | 0,941 | 0,972 | 103,4 |
| Продолжительность нахождения автобусов в наряде, ч. | 9,1 | 8,7 | 95,6 |

Из табл. 2.10 видно, что за счет повышения коэффициента использования парка на линию выпускалось в 2015г. столько же автобусов, что и в 2014г., несмотря на почти двадцатипроцентное сокращение списочного состава парка. Это подтверждается и при сравнении показателей годового пробега (табл. 2.11).

Таблица 2.11 — Динамика общего пробега автобусов Новохоперского АТП

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Общий пробег, тыс.км | 10,4 | 10,2 | 9,3 | 10,4 | 10,6 | 11,2 |  |

По результатам работы в 2015 г. производственная деятельность по перевозке пассажиров, в том числе пользующихся льготами по провозной плате, без учета налоговых платежей в бюджеты всех уровней была осуществлена без убытков. 3. Разработка предложений по совершенствованию управления логистикой ОАО «Новохоперское АТП»

Для совершенствования управления логистической деятельностью ОАО «Новохоперское АТП» необходимо приобрести дополнительный автомобиль.

В качестве источников финансирования рассматриваются следующие варианты:

1.   Заемный капитал в виде банковского кредита;

.     Лизинг (финансовый) с использованием обычной лизинговой компании;

.     Приобретение за счет собственных средств.

Основные параметры банковского кредита представлены в таблице 3.1.

Таблица 3.1 — Параметры банковского кредита

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Параметр | Вариант 1 | Вариант 2 |
| 1 | 2 | 3 |
| Заемщик | Новохоперское АТП | Новохоперское АТП |
| Кредитор | Банк «Интеза» | Банк «Интеза» |
| Продавец Имущества: | ОАО «Автотранс». | ОАО «Автотранс». |
| Наименование имущества: | MERCEDES-BENZ 2014г. | MERCEDES-BENZ 2014г. |
| Всего приобретается имущества на сумму, руб. | 1662000,00 | 1662000,00 |
| в том числе налог на добавленную стоимость, руб. | 253525,42 | 253525,42 |
| Валюта расчета платежей: | Рубли РФ | Рубли РФ |
| Аванс заемщика: | 10% | 10% |
| Срок действия кредитного договора: | 60 мес | 12 мес. |
| Ставка процента по кредиту | 18% | 15% |
| Периодичность выплат ЛП: | ежеквартально | ежемесячно |
| Обеспечение уплаты кредита: | Поручительство ОАО «Терра» и ЗАО «Глобалтранс». После оформления залога могут быть расторгнуты по инициативе заемщика. Залог транспортного средства (процедура будет проводиться после заключения кредитного договора и передачи транспортного средства). Кредитный лимит заемщика | Поручительство ОАО «Терра» и ЗАО «Глобалтранс». После оформления залога могут быть расторгнуты по инициативе заемщика. Залог транспортного средства (процедура будет проводиться после заключения кредитного договора и передачи транспортного средства). Кредитный лимит заемщика |
| Страхование предмета залога: | 5% в год (1,25% в квартал) | 5% в год (0,42% в месяц) |
| Работы/услуги, оказываемые Поставщиком в отношении имущества: | Предпродажная подготовка, доставка Ж/Д транспортом. | Предпродажная подготовка, доставка Ж/Д транспортом. |
| Условия платежа по контракту: | 100% предоплата (в соответствии с графиком и условиями контрактов). | 100% предоплата (в соответствии с графиком и условиями контрактов). |
| Обеспечение возврата аванса по контракту (при необходимости в соотв. с порядком осуществления расчетов с поставщиками основных средств): | Поручительство Новохоперское АТП | Поручительство Новохоперское АТП |
| Регистрация транспортного средства в гос. органах: | Новохоперское АТП | Новохоперское АТП |
|  |  |  |  |  |

**[Смотрите также:   Дипломная работа по теме "Совершенствование инновационного механизма принятия решений на государственной службе"](https://sprosi.xyz/works/diplomnaya-rabota-po-teme-sovershenstvovanie-innovaczionnogo-mehanizma-prinyatiya-reshenij-na-gosudarstvennoj-sluzhbe/%22%20%5Ct%20%22_blank)**

Графики выплаты кредитов представлены в таблицах 3.2 и 3.3.

Таблица 3.2 — График выплат по кредиту на 1 год

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Период, месяцы | Погашение кредита в конце периода | Выплаты процентов за период | Долг по кредиту на начало периода |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| внесение аванса 10% | 166200,00 |  |  |
| 1 | 124650,00 | 67311,00 | 1495800,00 |
| 2 | 124650,00 | 61701,75 | 1371150,00 |
| 3 | 124650,00 | 56092,50 | 1246500,00 |
| 4 | 124650,00 | 50483,25 | 1121850,00 |
| 5 | 124650,00 | 44874,00 | 997200,00 |
| 6 | 124650,00 | 39264,75 | 872550,00 |
| 7 | 124650,00 | 33655,50 | 747900,00 |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 8 | 124650,00 | 28046,25 | 623250,00 |
| 9 | 124650,00 | 22437,00 | 498600,00 |
| 10 | 124650,00 | 16827,75 | 373950,00 |
| 11 | 124650,00 | 11218,50 | 249300,00 |
| 12 | 124650,00 | 5609,25 | 124650,00 |
| итого | 1662000,00 | 437521,50 |  |

Таблица 3.3 — График выплат по кредиту на 5 лет

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Период, квартал | Погашение кредита в конце периода | Выплаты процентов за период | Долг по кредиту на начало периода |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| Внесение аванса 10% | 166200,00 |  |  |
| 1 | 74790,00 | 67311,00 | 1495800,00 |
| 2 | 74790,00 | 63945,45 | 1421010,00 |
| 3 | 74790,00 | 60579,90 | 1346220,00 |
| 4 | 74790,00 | 57214,35 | 1271430,00 |
| 5 | 74790,00 | 53848,80 | 1196640,00 |
| 6 | 74790,00 | 50483,25 | 1121850,00 |
| 7 | 74790,00 | 47117,70 | 1047060,00 |
| 8 | 74790,00 | 43752,15 | 972270,00 |
| 9 | 74790,00 | 40386,60 | 897480,00 |
| 10 | 74790,00 | 37021,05 | 822690,00 |
| 11 | 74790,00 | 33655,50 | 747900,00 |
| 12 | 74790,00 | 30289,95 | 673110,00 |
| 13 | 74790,00 | 26924,40 | 598320,00 |
| 14 | 74790,00 | 23558,85 | 523530,00 |
| 15 | 74790,00 | 20193,30 | 448740,00 |
| 16 | 74790,00 | 16827,75 | 373950,00 |
| 17 | 74790,00 | 13462,20 | 299160,00 |
| 18 | 74790,00 | 10096,65 | 224370,00 |
| 19 | 74790,00 | 6731,10 | 149580,00 |
| 20 | 74790,00 | 3365,55 | 74790,00 |
| итого | 1662000,00 | 706765,50 |  |

Основные параметры лизинговой сделки представлены в таблице 3.4.

Таблица 3.4 — Основные параметры лизинговой сделки

|  |  |
| --- | --- |
| Параметры | Лизинговая сделка |
| 2 | 3 |
| Лизингополучатель: | Новохоперское АТП |
| Лизингодатель: | АКБ «ABC» |
| Продавец Имущества: | ОАО «Автотранс». |
| Наименование Имущества: | MERCEDES-BENZ 2014г. |
| Всего приобретается имущества на сумму, руб. | 1662000,00 |
| в том числе налог на добавленную стоимость, руб. | 253525,42 |
| Сумма договора лизинга (включая НДС), руб. | 1933543,26 |
| Общая сумма лизинговых платежей, руб. | 844646,70 |
| Выкупная стоимость предмета лизинга, руб. | 1088896,56 |
| Балансодержатель: | Новохоперское АТП |
| Валюта расчета лизинговых платежей (ЛП): | Рубли РФ |
| Аванс Лизингополучателя: | 30% |
| Срок действия договора лизинга: | 12 мес |
| Периодичность выплат ЛП: | ежемесячно |
| Обеспечение уплаты ЛП: | Поручительство ОАО «Терра» и ЗАО «Глобалтранс». После оформления залога могут быть расторгнуты по инициативе Лизингополучателя. Залог транспортного средства (процедура будет проводиться после заключения договора лизинга и передачи транспортного средства). Кредитный лимит Лизингополучателя. |
| Страхование предмета лизинга: | Сумма страховки включена в сумму лизинговых платежей |
| Работы/услуги, оказываемые Поставщиком в отношении имущества: | Предпродажная подготовка, доставка Ж/Д транспортом. |
| Условия платежа по контракту: | 100% предоплата (в соответствии с графиком и условиями контрактов). |
| Обеспечение возврата аванса по контракту (при необходимости в соотв. с порядком осуществления расчетов с поставщиками предмета лизинга): | Поручительство Новохоперское АТП |
| Регистрация предмета лизинга в гос. органах: | Новохоперское АТП |

График выплаты лизинговых платежей представлен в таблице 3.5.

Таблица 3.5 — График выплаты лизинговых платежей

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Дата | Общая сумма платежа | в т.ч. сумма текущего лизингового платежа | в т.ч. сумма авансового платежа по оплате выкупной стоимости имущества |
| 13.05.2017 | 159 871,08 руб., в т.ч. НДС | 110 679,70 руб., в т.ч. НДС | 49 191,38 руб., в т.ч. НДС |
| 13.06.2017 | 159 871,08 руб., в т.ч. НДС | 110 679,70 руб., в т.ч. НДС | 49 191,38 руб., в т.ч. НДС |
| 13.07.2017 | 159 871,08 руб., в т.ч. НДС | 110 679,70 руб., в т.ч. НДС | 49 191,38 руб., в т.ч. НДС |
| 13.08.2017 | 133 009,43 руб., в т.ч. НДС | 83 818,05 руб., в т.ч. НДС | 49 191,38 руб., в т.ч. НДС |
| 13.09.2017 | 133 009,43 руб., в т.ч. НДС | 83 818,05 руб., в т.ч. НДС | 49 191,38 руб., в т.ч. НДС |
| 13.10.2017 | 133 009,43 руб., в т.ч. НДС | 83 818,05 руб., в т.ч. НДС | 49 191,38 руб., в т.ч. НДС |
| 13.11.2017 | 106 147,78 руб., в т.ч. НДС | 56 956,40 руб., в т.ч. НДС | 49 191,38 руб., в т.ч. НДС |
| 13.12.2017 | 106 147,78 руб., в т.ч. НДС | 56 956,40 руб., в т.ч. НДС | 49 191,38 руб., в т.ч. НДС |
| 13.01.2008 | 106 147,78 руб., в т.ч. НДС | 56 956,40 руб., в т.ч. НДС | 49 191,38 руб., в т.ч. НДС |
| 13.02.2008 | 79 286,13 руб., в т.ч. НДС | 30 094,75 руб., в т.ч. НДС | 49 191,38 руб., в т.ч. НДС |
| 13.03.2008 | 79 286,13 руб., в т.ч. НДС | 30 094,75 руб., в т.ч. НДС | 49 191,38 руб., в т.ч. НДС |
| 13.04.2008 | 79 286,13 руб., в т.ч. НДС | 30 094,75 руб., в т.ч. НДС | 49 191,38 руб., в т.ч. НДС |

На основании параметров банковских кредитов и лизинговой сделки необходимо определить наиболее оптимальный вариант финансирования приобретения основных средств.

Приведем расчет и  совокупных затрат  (приобретателя) на  сделки по  имущества. Для  решения о методе  инвестиций предлагается  три возможных  (1) приобретение  через лизинг  (2) закупка  непосредственно приобретателем  счет кредитных  (кредит); (3)  имущества приобретателем  счет собственных  (покупка). Совокупные  приобретателя при  вариантах финансирования  в таблице 3.6.

Таблица  — Совокупные затраты  разных вариантах

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Лизинг | Кредит | Покупка |
| Затраты |
| Лизинговые  включая налог  добавленную стоимость Расходы на  кредита, и том  проценты по Расходы на  оборудования, включая  (при покупке  счет собственных |  |  |
|  | Налог на Налог на |  |
|  | Потери приобретателя  процентахПотери  покупке |  |
| Из  затрат вычитаются |
| Возврат  по лизинговым Возврат НДС  приобретенному имуществуВозврат  по приобретенному |  |  |
| Налоговая экономия в  списания лизинговых  на себестоимостьНалоговая  и результате списания  отчислений и налога  имущество на Налоговая экономия в  списания амортизационных  и налога на  на себестоимость |  |  |

1. Лизинг. Для  варианта сделки  что условиями  лизинга предусмотрено,  лизинговое имущество  на балансе  — собственника имущества. Лизингополучатель  лизинговые платежи  имуществу, которые  относит на  в уменьшение налогооблагаемой прибыли. Налоговая  определяется как  ставки налога  прибыль на  лизингового платежа  НДС (сумму  списываемую на себестоимость). Смысл  показателя заключается в  если бы  расхода не  налогооблагаемая прибыль  бы на  расхода и,  увеличился бы  на прибыль. Таким  данный сравнительный  целесообразно проводить  при условии,  лизингополучатель (приобретатель)  или планирует  прибыль в течение  срока. В иных  Лизинг как  финансирования становится  дорогим и сравнительно  невыгодным. Наконец,  — плательщиком налог  добавленную стоимость в  платеже предъявляется  к зачету.

. Кредит. Определим  потоки у приобретателя в  если закупка  осуществляется за  кредитных ресурсов  операции по  кредитных средств  расчетный счет  и списание их в  имущества при  потоков можно исключить). Совокупные  у заемщика представлены  в погашение кредита, а  процентами по нему. Приобретенное  счет кредита  как правило,  в залоге по  возврата кредита,  не менее,  его выступает  и, соответственно,  его на  балансе. В этом  появляется дополнительная  расходов, а именно,  на имущество.

Следующий  совокупных затрат —  заемщика на  по кредиту —  с особенностями порядка  операций по кредитованию. В  с действующими нормами  проценты по  взятым на  основных средств,  ввода последних в  включаются в первоначальную  объекта, а после  относятся на  результат, но  учитываются при  налогооблагаемой базы  налогу на прибыль. Таким  фактически проценты  кредит в нашей  уплачиваются заемщиком  счет собственных средств. Для  анализа в расчеты  новый показатель —  на процентах  кредиту. Он  как величина  на прибыль,  должна заплатить  прежде чем у  появляется возможность  указанных средств  выплаты процентов.

С  стороны, приобретая  в собственность (с  на баланс)  на добавленную  предъявляется покупателем к  из бюджета. Кроме  по данному  начисляется амортизация,  на себестоимость с  налогооблагаемой базы. На  стоимость также  и налог на имущество. Это  к возникновению налоговой  в размере уменьшения  на прибыль,  уплате в бюджет.

. Покупка  счет собственных средств. В  случае у покупателя  немедленный отток  средств в размере  имущества. По  с банковскими процентами в  анализа вводится  потерь приобретателя  покупке за  собственных средств —  сумма налога  прибыль, которую  заплатить покупатель,  того, чтобы  покупку.

В отношении  из совокупных  возникает ситуация,  с вариантом приобретения  за счет  поскольку и в том, и в  случае последствия,  с постановкой имущества  баланс, начислением  и налога на  а также списанием  на себестоимость, идентичны.

Воспользуемся  системой анализа  примере лизингового  представленного в параграфе 3.1. настоящей работы.

.        ежемесячная сумма  по кредиту,  лизингодателем на  оборудования;

.        проценты  кредит;

.        сумма  на имущество  (оборудование учитывается  балансе лизингодателя).

Из  платежа исключается  налога на  стоимость в цене  которую лизингодатель в  объеме предъявляет бюджету.

Порядок расчета лизинговых платежей представлен в табл. 3.7

Общая сумма лизинговых расходов, которую в течение года должен заплатить лизингополучатель, составляет согласно расчетам 1704314,02 руб., что фактически на 15,6% больше цены имущества (1662000,00 руб.). В то же время сумма налога на добавленную стоимость в лизинговых платежах составляет 217028,52 руб. (на эту сумму лизингополучатель уменьшает реальные выплаты налога на добавленную стоимость в бюджет). У покупателя признается отток денежных средств в размере стоимости вносимого аванса (30%), за счет собственных средств для оттока денежных средств в размере 498600,00 руб. организация должна заплатить налог на прибыль по ставке 20% в сумме 99720,00 руб.

Кроме того, общая сумма лизинговых платежей без налога на добавленную стоимость списывается в полном объеме на себестоимость, что в итоге при ставке налога на прибыль 20% дает налоговую экономию в размере 141422,80 руб. Таким образом, чистый денежный поток у лизингополучателя за весь период договора лизинга составляет 1562891,22 руб. Данную сумму можно трактовать как величину непосредственных затрат приобретателя имущества в случае, если он решает воспользоваться лизинговой схемой для приобретения актива.

Таблица 3.7 — Расчет лизинговых платежей, (руб.)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Период, месяцы | Общая сумма платежа с НДС | В т.ч. сумма текущего лизингового платежа с НДС | В т.ч. сумма авансового платежа по оплате выкупной стоимости имущества с НДС | Амортизация у лизингодателя | Остаточная стоимость на конец периода | Налог на имущество | Возврат ндс | Лизинговые расходы (2+3+7-8) | НДС | Итого лизинговые расходы с НДС | Налоговая экономия по налогу на прибыль (11-10)\*0,20 | Чистый денежный поток (11-10-12) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| внесение аванса | 498600,00 |  | 498600,00 |  |  |  |  | 498600,00 |  | 498600,00 | -99720,00 | 598320,00 |
| 1 | 159871,08 | 110679,70 | 49191,38 | 35211,86 | 1408474,58 | 2347,46 | 21127,12 | 141091,42 | 25396,46 | 166487,87 | 28218,28 | 112873,14 |
| 2 | 159871,08 | 110679,70 | 49191,38 | 35211,86 | 1373262,71 | 2288,77 | 21127,12 | 141032,73 | 25385,89 | 166418,62 | 28206,55 | 112826,19 |
| 3 | 159871,08 | 110679,70 | 49191,38 | 35211,86 | 1338050,85 | 2230,08 | 21127,12 | 140974,05 | 25375,33 | 166349,37 | 28194,81 | 112779,24 |
| 4 | 133009,43 | 83818,05 | 49191,38 | 35211,86 | 1302838,98 | 2171,40 | 21127,12 | 114053,71 | 20529,67 | 134583,38 | 22810,74 | 91242,97 |
| 5 | 133009,43 | 83818,05 | 49191,38 | 35211,86 | 1267627,12 | 2112,71 | 21127,12 | 113995,02 | 20519,10 | 134514,13 | 22799,00 | 91196,02 |
| 6 | 133009,43 | 83818,05 | 49191,38 | 35211,86 | 1232415,25 | 2054,03 | 21127,12 | 113936,34 | 20508,54 | 134444,88 | 22787,27 | 91149,07 |
| 7 | 106147,78 | 56956,40 | 49191,38 | 35211,86 | 1197203,39 | 1995,34 | 21127,12 | 87016,00 | 15662,88 | 102678,88 | 17403,20 | 69612,80 |
| 8 | 106147,78 | 56956,40 | 49191,38 | 35211,86 | 1161991,53 | 1936,65 | 21127,12 | 86957,31 | 15652,32 | 102609,63 | 17391,46 | 69565,85 |
| 9 | 106147,78 | 56956,40 | 49191,38 | 35211,86 | 1126779,66 | 1877,97 | 21127,12 | 86898,63 | 15641,75 | 102540,38 | 17379,73 | 69518,90 |
| 10 | 79286,13 | 30094,75 | 49191,38 | 35211,86 | 1091567,80 | 1819,28 | 21127,12 | 59978,29 | 10796,09 | 70774,38 | 11995,66 | 47982,63 |
| 11 | 79286,13 | 30094,75 | 49191,38 | 35211,86 | 1056355,93 | 1760,59 | 21127,12 | 59919,60 | 10785,53 | 70705,13 | 11983,92 | 47935,68 |
| 12 | 79286,13 | 30094,75 | 49191,38 | 35211,86 | 1021144,07 | 1701,91 | 21127,12 | 59860,92 | 10774,97 | 70635,88 | 11972,18 | 47888,73 |
| итого | 1933543,26 | 844646,70 | 1088896,56 | 422542,37 |  | 24296,19 | 253525,42 | 1704314,02 | 217028,52 |  |  |  |

2. Кредит. При определении условий проведения сравнительного анализа вариантов финансирования приобретения имущества мы сделали допущение о сопоставимости кредитных взаимоотношений между лизингодателем и банком (в случае, если лизингодатель берет в банке кредит для финансирования покупки имущества) и приобретателем и банком (в случае, если приобретатель имущества обращается самостоятельно в банк за кредитом для покупки).

В отличие от лизинга в данном случае имущество сразу становится собственностью приобретателя, хотя и обременено залогом в обеспечение возврата банковского кредита. Приобретатель начисляет амортизационные отчисления, при этом необходимо иметь в виду, что в данной ситуации к норме амортизации не применяется коэффициент ускорения, использование которого возможно при лизинге. При прочих равных условиях, по сравнению с лизингом, это приводит к увеличению срока списания имущества и, соответственно, к увеличению суммы налога на имущество, которую должен заплатить балансодержатель. Хотя при лизинге балансодержателем в нашем примере выступает лизингодатель и напрямую приобретатель имущества (лизингополучатель) данный налог не начисляет, следует учитывать, что сумма налога на имущество в общей сумме включается в состав лизинговых платежей.

По аналогии с лизингом сумма «входящего» налога на добавленную стоимость предъявляется бюджету, поэтому на данную величину совокупные затраты приобретателя имущества уменьшаются. В таблице 3.8 приводится расчет совокупных затрат приобретателя имущества в случае покупки за счет кредита по первому варианту (кредитование на 5 лет). При использовании лизинговой схемы сумма процентов за кредит, взятый лизингодателем для финансирования сделки, в полном объеме предъявляется лизингополучателю, т. е. входит в состав лизинговых платежей, которые списываются на себестоимость с уменьшением налогооблагаемой базы по налогу на прибыль. При покупке имущества за счет кредита, как мы уже отмечали, после ввода объекта в эксплуатацию проценты за кредит относятся фактически за счет собственных источников у приобретателя.

Таблица 3.8 — Совокупные затраты при приобретении имущества за счет 5-летнего кредита (руб.)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Период, кварталы | Погашение кредита в конце периода | Выплаты процентов за период | Страховка | Долг по кредиту на начало периода | Амортизация | Остаточная стоимость на конец периода |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| внесение аванса | 166200,00 |  | 20775,00 |  |  |  |
| 1 | 74790,00 | 67311,00 | 20775,00 | 1495800,00 | 35211,86 | 1408474,58 |
| 2 | 74790,00 | 63945,45 | 20775,00 | 1421010,00 | 35211,86 | 1373262,71 |
| 3 | 74790,00 | 60579,90 | 20775,00 | 1346220,00 | 35211,86 | 1338050,85 |
| 4 | 74790,00 | 57214,35 | 20775,00 | 1271430,00 | 35211,86 | 1302838,98 |
| 5 | 74790,00 | 53848,80 | 20775,00 | 1196640,00 | 35211,86 | 1267627,12 |
| 6 | 74790,00 | 50483,25 | 20775,00 | 1121850,00 | 35211,86 | 1232415,25 |
| 7 | 74790,00 | 47117,70 | 20775,00 | 1047060,00 | 35211,86 | 1197203,39 |
| 8 | 74790,00 | 43752,15 | 20775,00 | 972270,00 | 35211,86 | 1161991,53 |
| 9 | 74790,00 | 40386,60 | 20775,00 | 897480,00 | 35211,86 | 1126779,66 |
| 10 | 74790,00 | 37021,05 | 20775,00 | 822690,00 | 35211,86 | 1091567,80 |
| 11 | 74790,00 | 33655,50 | 20775,00 | 747900,00 | 35211,86 | 1056355,93 |  |
| 12 | 74790,00 | 30289,95 | 20775,00 | 673110,00 | 35211,86 | 1021144,07 |  |
| 13 | 74790,00 | 26924,40 | 20775,00 | 598320,00 | 35211,86 | 985932,20 |  |
| 14 | 74790,00 | 23558,85 | 20775,00 | 523530,00 | 35211,86 | 950720,34 |  |
| 15 | 74790,00 | 20193,30 | 20775,00 | 448740,00 | 35211,86 | 915508,47 |  |
| 16 | 74790,00 | 16827,75 | 20775,00 | 373950,00 | 35211,86 | 880296,61 |  |
| 17 | 74790,00 | 13462,20 | 20775,00 | 299160,00 | 35211,86 | 845084,75 |  |
| 18 | 74790,00 | 10096,65 | 20775,00 | 35211,86 | 809872,88 |  |  |
| 19 | 74790,00 | 6731,10 | 20775,00 | 149580,00 | 35211,86 | 774661,02 |  |
| 20 | 74790,00 | 3365,55 |  | 74790,00 | 35211,86 | 739449,15 |  |
| итого | 1662000,00 | 706765,50 | 415500,00 |  | 704237,29 |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Таблица 3.9

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Период, кварталы | Налог на имущество | Возврат НДС | Потери на налогах | Расходы, уменьшающие налогооблагаемую прибыль (4+6+8) | Налоговая экономия (11\*0,20) | Чистый денежный поток (2+3+4+8-9+10-12) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| внесение аванса |  |  | 33240,00 | 20775,00 | 4155,00 | 216060,00 |
| 1 | 7042,37 | 12676,27 | 13462,20 | 63029,24 | 12605,85 | 158098,45 |
| 2 | 6866,31 | 12676,27 | 12789,09 | 62853,18 | 12570,64 | 153918,95 |
| 3 | 6690,25 | 12676,27 | 12115,98 | 62677,12 | 12535,42 | 149739,44 |
| 4 | 6514,19 | 12676,27 | 11442,87 | 62501,06 | 12500,21 | 145559,93 |
| 5 | 6338,14 | 12676,27 | 10769,76 | 62325,00 | 12465,00 | 141380,42 |
| 6 | 6162,08 | 12676,27 | 10096,65 | 62148,94 | 12429,79 | 137200,92 |
| 7 | 5986,02 | 12676,27 | 9423,54 | 61972,88 | 12394,58 | 133021,41 |
| 8 | 5809,96 | 12676,27 | 8750,43 | 61796,82 | 12359,36 | 128841,90 |
| 9 | 5633,90 | 12676,27 | 8077,32 | 61620,76 | 12324,15 | 124662,39 |
| 10 | 5457,84 | 12676,27 | 7404,21 | 61444,70 | 12288,94 | 120482,89 |
| 11 | 5281,78 | 12676,27 | 6731,10 | 61268,64 | 12253,73 | 116303,38 |
| 12 | 5105,72 | 12676,27 | 6057,99 | 61092,58 | 12218,52 | 112123,87 |
| 13 | 4929,66 | 12676,27 | 5384,88 | 60916,53 | 12183,31 | 107944,36 |
| 14 | 4753,60 | 12676,27 | 4711,77 | 60740,47 | 12148,09 | 103764,86 |
| 15 | 4577,54 | 12676,27 | 4038,66 | 60564,41 | 12112,88 | 99585,35 |
| 16 | 4401,48 | 12676,27 | 3365,55 | 60388,35 | 12077,67 | 95405,84 |
| 17 | 4225,42 | 12676,27 | 2692,44 | 60212,29 | 12042,46 | 91226,33 |
| 18 | 4049,36 | 12676,27 | 2019,33 | 60036,23 | 12017,25 | 87046,83 |
| 19 | 3873,31 | 12676,27 | 1346,22 | 59860,17 | 11972,03 | 82867,32 |
| 20 | 3697,25 | 12676,27 | 673,11 | 38909,11 | 7781,82 | 62067,81 |
| итого | 107396,19 | 253525,42 | 174593,10 | 1206358,47 | 241271,69 | 2567302,67 |

Таким образом, при уплате приобретателем имущества банку 706765,50 руб. в виде процентов, потери по налогу на прибыль составят 174593,10 руб. при ставке 20%. Эта величина выражает сумму налога на прибыль, которую должна заплатить организация, прежде чем у нее появляется возможность произвести расход в размере 706765,50 руб.

Следует отметить, что величина потерь не оказывает влияния на расчет лизинговых платежей, а представляет собой аналитический показатель, используемый лишь для сравнения вариантов финансирования.

Начисленная амортизация в течение рассматриваемых пяти лет составит 704237,29 руб., а общая сумма налога на имущество — 107396,19 руб. При списании указанных сумм (с учетом расходов на страховку) на себестоимость организация уменьшает отток денежных средств по налогу на прибыль суммарно на 241271,69 руб. Таким образом, идентифицировав все прямые и косвенные денежные потоки у приобретателя, в табл. 31 определяем величину совокупных затрат, которая составляет 2567302,67 руб., что на 54,5% больше, чем стоимость приобретаемого имущества, и на 64,3% больше совокупных затрат в случае, когда используется лизинговая схема.

В табл. 3.10 приводится расчет совокупных затрат приобретателя имущества в случае покупки за счет кредита по второму варианту (кредитование на 1 год).

Таблица 3.10 — Совокупные затраты при приобретении имущества за счет 1-летнего кредита (руб.)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Период, месяцы | Погашение кредита в конце периода | Выплаты процентов за период | Страховка | Долг по кредиту на начало периода | Амортизация | Остаточная стоимость на конец периода |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| внесение аванса | 166200,00 |  | 6925,00 |  |  |  |
| 1 | 124650,00 | 67311,00 | 6925,00 | 1495800,00 | 11737,29 | 1408474,58 |
| 2 | 124650,00 | 61701,75 | 6925,00 | 1371150,00 | 11737,29 | 1396737,29 |
| 3 | 124650,00 | 56092,50 | 6925,00 | 1246500,00 | 11737,29 | 1385000,00 |
| 4 | 124650,00 | 50483,25 | 6925,00 | 1121850,00 | 11737,29 | 1373262,71 |
| 5 | 124650,00 | 44874,00 | 6925,00 | 997200,00 | 11737,29 | 1361525,42 |
| 6 | 124650,00 | 39264,75 | 6925,00 | 872550,00 | 11737,29 | 1349788,14 |
| 7 | 124650,00 | 33655,50 | 6925,00 | 747900,00 | 11737,29 | 1338050,85 |
| 8 | 124650,00 | 28046,25 | 6925,00 | 623250,00 | 11737,29 | 1326313,56 |
| 9 | 124650,00 | 22437,00 | 6925,00 | 498600,00 | 11737,29 | 1314576,27 |
| 10 | 124650,00 | 16827,75 | 6925,00 | 373950,00 | 11737,29 | 1302838,98 |
| 11 | 124650,00 | 11218,50 | 6925,00 | 249300,00 | 11737,29 | 1291101,69 |
| 12 | 124650,00 | 5609,25 |  | 124650,00 | 11737,29 | 1279364,41 |
| итого | 1662000,00 | 437521,50 | 83100,00 |  | 140847,46 |  |

При уплате приобретателем имущества банку 437521,50 руб. в виде процентов потери по налогу на прибыль составят 120744,30 руб. при ставке 20%.

Начисленная амортизация в течение рассматриваемого периода кредитования составит 140847,46 руб., а общая сумма налога на имущество — 26878,39 руб. При списании указанных сумм (с учетом расходов на страховку) на себестоимость организация уменьшает отток денежных средств по налогу на прибыль суммарно на 48780,17 руб. Таким образом, идентифицировав все прямые и косвенные денежные потоки у приобретателя, в табл. 3.11 определяем величину совокупных затрат, которая составляет 2026553,60 руб., что на 21,9% больше, чем стоимость приобретаемого имущества, и на 30% больше совокупных затрат в случае, когда используется лизинговая схема.

Таблица 3.11

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Период | Налог на имущество | Возврат НДС | Потери на налогах | Расходы, уменьшающие налогооблагаемую прибыль (4+6+8) | Налоговая экономия (11\*0,20) | Чистый денежный поток (2+3+4+8-9+10-12) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| внесение аванса |  |  | 33240,00 | 6925,00 | 1385,00 | 204980,00 |
| 1 | 2347,46 | 21127,12 | 13462,20 | 21009,75 | 4201,95 | 189366,59 |
| 2 | 2327,90 | 21127,12 | 12340,35 | 20990,18 | 4198,04 | 182619,84 |
| 3 | 2308,33 | 21127,12 | 11218,50 | 20970,62 | 4194,12 | 175873,09 |
| 4 | 2288,77 | 21127,12 | 10096,65 | 20951,06 | 4190,21 | 169126,34 |
| 5 | 2269,21 | 21127,12 | 20931,50 | 4186,30 | 162379,59 |  |
| 6 | 2249,65 | 21127,12 | 7852,95 | 20911,94 | 4182,39 | 155632,84 |
| 7 | 2230,08 | 21127,12 | 6731,10 | 20892,37 | 4178,47 | 148886,09 |
| 8 | 2210,52 | 21127,12 | 5609,25 | 20872,81 | 4174,56 | 142139,34 |
| 9 | 2190,96 | 21127,12 | 4487,40 | 20853,25 | 4170,65 | 135392,59 |
| 10 | 2171,40 | 21127,12 | 3365,55 | 20833,69 | 4166,74 | 128645,84 |
| 11 | 2151,84 | 21127,12 | 2243,70 | 20814,12 | 4162,82 | 121899,09 |
| 12 | 2132,27 | 21127,12 | 1121,85 | 13869,56 | 2773,91 | 109612,34 |
| итого | 26878,39 | 253525,42 | 120744,30 | 243900,85 | 48780,17 | 2026553,60 |

. Покупка за счет собственных средств. При покупке имущества за счет собственных средств у приобретателя отсутствуют кредитные взаимоотношения с банком. У покупателя признается отток денежных средств в размере стоимости имущества (при анализе покупки за счет кредита сумма перечисления продавцу имущества у приобретателя не принималась в расчет, так как, соответственно, компенсировалась поступившими от банка суммами по кредитному договору). Порядок начисления амортизации, налога на имущество, а также возврат «входящего» налога на добавленную стоимость аналогичен варианту приобретения объекта за счет кредитных ресурсов. Действительно, источник финансирования покупки (собственные средства или банковские кредиты) не оказывает влияние на актив бухгалтерского баланса в части учета оприходования имущества (право собственности в обоих вариантах переходит к покупателю). Поэтому для анализа совокупных затрат покупателя при приобретении имущества за счет собственных средств данные о начисленной амортизации, налоге на имущество и налоговой экономии идентичны варианту приобретения объекта за счет кредита.

**[Смотрите также:   Дипломная работа по теме "Образ Афганистана глазами американских СМИ"](https://sprosi.xyz/works/diplomnaya-rabota-po-teme-obraz-afganistana-glazami-amerikanskih-smi-2/%22%20%5Ct%20%22_blank)**

Данное утверждение отчасти справедливо лишь в теоретическом плане. Для упрощения мы сделали предположение, что даты получения кредита, оплаты поставщику, поставки имущества и ввода его в эксплуатацию совпадают. На практике приобретение имущества за счет кредита неизбежно влечет за собой включение процентов за кредит за период с момента получения кредита до ввода имущества в эксплуатацию в первоначальную стоимость.

В таблице 3.12 представлен денежный поток в течение 5 лет при приобретении имущества за счет собственных средств.

Таблица 3.12 — Совокупные затраты при приобретении имущества за счет собственных средств (руб.)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Период, кварталы | Погашение кредита в конце периода | Амортизация | Остаточная стоимость на конец периода | Налог на имущество |
| внесение аванса | 1662000,00 |  |  |  |
| 1 |  | 35211,86 | 1408474,58 | 7042,37 |
| 2 |  | 35211,86 | 1373262,71 | 6866,31 |
| 3 |  | 35211,86 | 1338050,85 | 6690,25 |
| 4 |  | 35211,86 | 1302838,98 | 6514,19 |
| 5 |  | 35211,86 | 1267627,12 | 6338,14 |
| 6 |  | 35211,86 | 1232415,25 | 6162,08 |
| 7 |  | 35211,86 | 1197203,39 | 5986,02 |
| 8 |  | 35211,86 | 1161991,53 | 5809,96 |
| 9 |  | 35211,86 | 1126779,66 | 5633,90 |
| 10 |  | 35211,86 | 1091567,80 | 5457,84 |
| 11 |  | 35211,86 | 1056355,93 | 5281,78 |
| 12 |  | 35211,86 | 1021144,07 | 5105,72 |
| 13 |  | 35211,86 | 985932,20 | 4929,66 |
| 14 |  | 35211,86 | 950720,34 | 4753,60 |
| 15 |  | 35211,86 | 915508,47 | 4577,54 |
| 16 |  | 35211,86 | 880296,61 | 4401,48 |
| 17 |  | 35211,86 | 845084,75 | 4225,42 |
| 18 |  | 35211,86 | 809872,88 | 4049,36 |
| 19 |  | 35211,86 | 774661,02 | 3873,31 |
| 20 |  | 35211,86 | 739449,15 | 3697,25 |
| итого | 1662000,00 | 704237,29 |  | 107396,19 |

Различие заключается в определении аналитического показателя потерь покупателя при выборе соответствующего источника финансирования. Поскольку рассматриваются различные варианты приобретения имущества (лизинг и кредит) с различными сроками кредитования (1 и 5 лет), то необходимо рассмотреть денежные потоки при приобретения транспортного средства за счет собственных средств за соответствующие периоды (1 и 5 лет).

Таблица 3.13

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Период, кварталы | Возврат НДС | Потери при покупке | Расходы, уменьшающие налогооблагаемую прибыль (3+5) | Налоговая экономия (8\*0,20) | Чистый денежный поток (2+5-6+7-9) |
| внесение аванса |  | 332400,00 |  |  | 1994400,00 |
| 1 | 12676,27 |  | 42254,24 | 8450,85 | -14084,75 |
| 2 | 12676,27 |  | 42078,18 | 8415,64 | -14225,59 |
| 3 | 12676,27 |  | 41902,12 | 8380,42 | -14366,44 |
| 4 | 12676,27 |  | 41726,06 | 8345,21 | -14507,29 |
| 5 | 12676,27 |  | 41550,00 | 8310,00 | -14648,14 |
| 6 | 12676,27 |  | 41373,94 | 8274,79 | -14788,98 |
| 7 | 12676,27 |  | 41197,88 | 8239,58 | -14929,83 |
| 8 | 12676,27 |  | 41021,82 | 8204,36 | -15070,68 |
| 9 | 12676,27 |  | 40845,76 | 8169,15 | -15211,53 |
| 10 | 12676,27 |  | 40669,70 | 8133,94 | -15352,37 |
| 11 | 12676,27 |  | 40493,64 | 8098,73 | -15493,22 |
| 12 | 12676,27 |  | 40317,58 | 8063,52 | -15634,07 |
| 13 | 12676,27 |  | 40141,53 | 8028,31 | -15774,92 |
| 14 | 12676,27 |  | 39965,47 | 7993,09 | -15915,76 |
| 15 | 12676,27 |  | 39789,41 | 7957,88 | -16056,61 |
| 16 | 12676,27 |  | 39613,35 | 7922,67 | -16197,46 |
| 17 | 12676,27 |  | 39437,29 | 7887,46 | -16338,31 |
| 18 | 12676,27 |  | 39261,23 | 7852,25 | -16479,15 |
| 19 | 12676,27 |  | 39085,17 | 7817,03 | -16620,00 |
| 20 | 12676,27 |  | 38909,11 | 7781,82 | -16760,85 |
| итого | 253525,42 | 332400,00 | 811633,47 | 162326,69 | 1685944,07 |

В случае покупки имущества за счет собственных средств для оттока денежных средств в размере 1662000,00 руб. (стоимость имущества) организация должна заплатить налог на прибыль по ставке 20% в сумме 332400,00 руб.

Таким образом, совокупные затраты покупателя в этом случае составят 1685944,07 руб., что на 1,5% выше стоимости имущества и выше совокупных затрат у приобретателя имущества, в случае, если он решает воспользоваться лизинговой схемой для приобретения актива на 7,8%.

В таблице 3.14 представлен денежный поток в течение 1 года при приобретении имущества за счет собственных средств.

Таблица 3.14 — Совокупные затраты при приобретении имущества за счет собственных средств (руб.)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Период, месяцы | Погашение кредита в конце периода | Амортизация | Остаточная стоимость на конец периода | Налог на имущество |
| внесение аванса | 1662000,00 |  |  |  |
| 1 |  | 11737,29 | 1408474,58 | 2347,46 |
| 2 |  | 11737,29 | 1396737,29 | 2327,90 |
| 3 |  | 11737,29 | 1385000,00 | 2308,33 |
| 4 |  | 11737,29 | 1373262,71 | 2288,77 |
| 5 |  | 11737,29 | 1361525,42 | 2269,21 |
| 6 |  | 11737,29 | 1349788,14 | 2249,65 |
| 7 |  | 11737,29 | 1338050,85 | 2230,08 |
| 8 |  | 11737,29 | 1326313,56 | 2210,52 |
| 9 |  | 11737,29 | 1314576,27 | 2190,96 |
| 10 |  | 11737,29 | 1302838,98 | 2171,40 |
| 11 |  | 11737,29 | 1291101,69 | 2151,84 |
| 12 |  | 11737,29 | 1279364,41 | 2132,27 |
| итого | 1662000,00 | 140847,46 |  | 26878,39 |

Таблица 3.15

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Период, месяцы | Возврат НДС | Потери при покупке | Расходы, уменьшающие налогооблагаемую прибыль (3+5) | Налоговая экономия (8\*0,20) | Чистый денежный поток (2+5-6+7-9) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| внесение аванса |  | 332400,00 |  |  | 1994400,00 | 21127,12 |  | 14084,75 | 2816,95 | -21596,61 |
| 2 | 21127,12 |  | 14065,18 | 2813,04 | -21612,26 |  |  |  |  |  |
| 3 | 21127,12 |  | 14045,62 | 2809,12 | -21627,91 |  |  |  |  |  |
| 4 | 21127,12 |  | 14026,06 | 2805,21 | -21643,56 |  |  |  |  |  |
| 5 | 21127,12 |  | 14006,50 | 2801,30 | -21659,21 |  |  |  |  |  |
| 6 | 21127,12 |  | 13986,94 | 2797,39 | -21674,86 |  |  |  |  |  |
| 7 | 21127,12 |  | 13967,37 | 2793,47 | -21690,51 |  |  |  |  |  |
| 8 | 21127,12 |  | 13947,81 | 2789,56 | -21706,16 |  |  |  |  |  |
| 9 | 21127,12 |  | 13928,25 | 2785,65 | -21721,81 |  |  |  |  |  |
| 10 | 21127,12 |  | 13908,69 | 2781,74 | -21737,46 |  |  |  |  |  |
| 11 | 21127,12 |  | 13889,12 | 2777,82 | -21753,11 |  |  |  |  |  |
| 12 | 21127,12 |  | 13869,56 | 2773,91 | -21768,76 |  |  |  |  |  |
| итого | 253525,42 | 332400,00 | 167725,85 | 33545,17 | 1734207,80 |  |  |  |  |  |

Таким образом, совокупные затраты покупателя имущества за счет собственных средств в течение года составят 1734207,80 руб., что на 4,3% стоимости имущества и выше совокупных затрат у приобретателя имущества, в случае, если он решает воспользоваться лизинговой схемой для приобретения актива на 11%.

Сравнение вариантов позволяет сделать вывод о том, что лучшим по критерию минимума совокупных затрат на реализацию проекта оказывается приобретение имущества на условиях лизинга (табл. 3.16).

Таблица 3.16 — Сравнительная характеристика альтернативных вариантов финансирования приобретения основных средств

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Лизинг (1 год) | Кредит (1 год) | Кредит (5 лет) | Собственные средства |
| Стоимость имущества | 1662000,00 | 1662000 | 1662000 | 1662000 |
| Суммарный денежный поток (затраты на приобретение) | 1534606,66 | 2045932,42 | 2553135,95 | 1919940,87 |
| Отношение суммарного денежного потока к стоимости имущества | 0,94 | 1,22 | 1,54 | 1,04 |

Таким образом, экономия средств приобретателя по договору лизинга такова:

по сравнению с вариантом, при котором приобретатель закупает имущество за счет однолетнего кредита 463662,38 руб., т. е. 23%;

по сравнению с вариантом, при котором приобретатель закупает имущество за счет пятилетнего кредита 1004411,45 руб., т. е. 39%;

по сравнению с вариантом, при котором приобретатель закупает имущество за счет собственных средств: 171316,58 руб., т. е. 10%.

В нашем примере при самостоятельной покупке имущества приобретателем (т.е. покупке без использования лизинговой схемы) имущество будет амортизироваться еще в течение семи лет после периода, взятого нами для анализа. Соответственно, в течение всего этого срока на данное имущество будет начисляться налог на имущество.

Для оценки сравнительной эффективности рассматриваемых вариантов финансирования покупки основных средств целесообразно провести анализ дисконтированных денежных потоков. В качестве ставки дисконтирования целесообразно выбрать ставку по 5 летнему банковскому кредиту, т.е. 18% годовых, что составляет 18/4= 4,5% в квартал или 18/12= 1,5% в месяц.

В таблице 3.17 представлен расчет дисконтированного денежного потока по пятилетнему кредиту в сопоставлении с денежным потоком при приобретении основных средств за счет собственных средств.

Таблица 3.17 — Расчет дисконтированного денежного потока

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Период, квартал, t | Коэффициент дисконтирования, d=1/(1+0,045)t | Кредит на 5 лет | Покупка за счет собственных средств |
|  |  | чистый денежный поток | дисконтированный денежный поток (гр. 2\*гр.3) | дисконтированный денежный поток нарастающим итогом | чистый денежный поток | дисконтированный денежный поток (гр. 2\*гр. 6) | дисконтированный денежный поток нарастающим итогом |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|  | 1,0000 | 216060,00 | 216060,00 | 216060,00 | 1994400,00 | 1994400,00 | 1994400,00 |
| 1 | 0,9569 | 158098,45 | 151290,39 | 367350,39 | -14084,75 | -13478,23 | 1980921,77 |
| 2 | 0,9157 | 153918,95 | 140948,19 | 508298,58 | -14225,59 | -13026,80 | 1967894,97 |
| 3 | 0,8763 | 149739,44 | 131216,16 | 639514,74 | -14366,44 | -12589,26 | 1955305,71 |
| 4 | 0,8386 | 145559,93 | 122060,93 | 761575,67 | -14507,29 | -12165,25 | 1943140,46 |
| 5 | 0,8025 | 141380,42 | 113450,87 | 875026,54 | -14648,14 | -11754,41 | 1931386,05 |
| 6 | 0,7679 | 137200,92 | 105356,00 | 980382,54 | -14788,98 | -11356,40 | 1920029,65 |
| 7 | 0,7348 | 133021,41 | 97747,92 | 1078130,46 | -14929,83 | -10970,86 | 1909058,79 |
| 8 | 0,7032 | 128841,90 | 90599,71 | 1168730,17 | -15070,68 | -10597,48 | 1898461,31 |
| 9 | 0,6729 | 124662,39 | 83885,88 | 1252616,04 | -15211,53 | -10235,90 | 1888225,41 |
| 10 | 0,6439 | 120482,89 | 77582,27 | 1330198,31 | -15352,37 | -9885,82 | 1878339,59 |
| 11 | 0,6162 | 116303,38 | 71666,00 | 1401864,31 | -15493,22 | -9546,90 | 1868792,69 |
| 12 | 0,5897 | 112123,87 | 66115,40 | 1467979,70 | -15634,07 | -9218,84 | 1859573,84 |
| 13 | 0,5643 | 107944,36 | 60909,94 | 1528889,65 | -15774,92 | -8901,34 | 1850672,50 |
| 14 | 0,5400 | 103764,86 | 56030,21 | 1584919,85 | -15915,76 | -8594,08 | 1842078,42 |
| 15 | 0,5167 | 99585,35 | 51457,79 | 1636377,64 | -16056,61 | -8296,78 | 1833781,64 |
| 16 | 0,4945 | 95405,84 | 47175,26 | 1683552,90 | -16197,46 | -8009,15 | 1825772,50 |
| 17 | 0,4732 | 91226,33 | 43166,15 | 1726719,05 | -16338,31 | -7730,90 | 1818041,60 |
| 18 | 0,4528 | 87046,83 | 39414,84 | 1766133,88 | -16479,15 | -7461,77 | 1810579,83 |
| 19 | 0,4333 | 82867,32 | 35906,56 | 1802040,44 | -16620,00 | -7201,48 | 1803378,36 |
| 20 | 0,4146 | 62067,81 | 25735,98 | 1827776,42 | -16760,85 | -6949,77 | 1796428,59 |
| итого |  | 2567302,67 | 1827776,42 |  | 1685944,07 | 1796428,59 |  |

Таким образом, по результатам расчетов видно, что чистая приведенная стоимость денежного потока по кредиту составляет 1822798,13 руб., что меньше чистой приведенной стоимости денежного потока при покупке транспортного средства за счет собственных средств. Это означает что покупка в кредит при пятилетнем горизонте планирования более эффективна.

Графически динамика дисконтированного денежного потока нарастающим итогом по рассматриваемым вариантам представлена на рис. 3.1.

В таблице 3.18 представлен расчет дисконтированного денежного потока по одно-годовому кредиту, лизинговой сделке в сопоставлении с денежным потоком при приобретении основных средств за счет собственных средств.



Рис. 3.1. Дисконтированный денежный поток нарастающим итогом.

Таблица 3.18 — Расчет дисконтированного денежного потока

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| период, месяцы | Коэффициент дисконтирования d=1/(1+0,045)t | Лизинг | Кредит |
|  |  | чистый денежный поток | дисконтированный денежный поток | дисконтированный денежный поток нарастающим итогом | чистый денежный поток | дисконтированный денежный поток | дисконтированный денежный поток нарастающим итогом |
|  | 1,0000 | 598320,00 | 598320,00 | 598320,00 | 204980,00 | 204980,00 | 204980,00 |
| 1 | 0,9877 | 112873,14 | 111479,64 | 709799,64 | 189366,59 | 187028,73 | 392008,73 |
| 2 | 0,9755 | 112826,19 | 110057,55 | 819857,19 | 182619,84 | 178138,54 | 570147,27 |
| 3 | 0,9634 | 112779,24 | 108653,58 | 928510,77 | 175873,09 | 169439,36 | 739586,63 |
| 4 | 0,9515 | 91242,97 | 86819,90 | 1015330,67 | 169126,34 | 160927,82 | 900514,45 |
| 5 | 0,9398 | 91196,02 | 85703,93 | 1101034,60 | 162379,59 | 152600,61 | 1053115,07 | 0,9282 | 91149,07 | 84602,28 | 1185636,88 | 155632,84 | 144454,49 | 1197569,56 |
| 7 | 0,9167 | 69612,80 | 63815,16 | 1249452,04 | 148886,09 | 136486,25 | 1334055,81 |  |  |  |  |  |  |  |
| 8 | 0,9054 | 69565,85 | 62984,81 | 1312436,85 | 142139,34 | 128692,74 | 1462748,55 |  |  |  |  |  |  |  |
| 9 | 0,8942 | 69518,90 | 62165,24 | 1374602,09 | 135392,59 | 121070,86 | 1583819,41 |  |  |  |  |  |  |  |
| 10 | 0,8832 | 47982,63 | 42377,35 | 1416979,44 | 128645,84 | 113617,55 | 1697436,96 |  |  |  |  |  |  |  |
| 11 | 0,8723 | 47935,68 | 41813,22 | 1458792,65 | 121899,09 | 106329,83 | 1803766,79 |  |  |  |  |  |  |  |
| 12 | 0,8615 | 47888,73 | 41256,56 | 1500049,21 | 109612,34 | 94431,98 | 1898198,77 |  |  |  |  |  |  |  |
| Итого |  | 1562891,22 | 1500049,21 |  | 2026553,60 | 1898198,77 |  |  |  |  |  |  |  |  |

Таблица 3.19

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| период, месяцы | Коэффициент дисконтирования d=1/(1+0,045)t | Собственные средства |
|  |  | чистый денежный поток | дисконтированный денежный поток | дисконтированный денежный поток нарастающим итогом |
|  | 1,0000 | 1994400,00 | 1994400,00 | 1994400,00 |
| 1 | 0,9877 | -21596,61 | -21329,99 | 1973070,01 |
| 2 | 0,9755 | -21612,26 | -21081,92 | 1951988,10 |
| 3 | 0,9634 | -21627,91 | -20836,72 | 1931151,37 |
| 4 | 0,9515 | -21643,56 | -20594,37 | 1910557,00 |
| 5 | 0,9398 | -21659,21 | -20354,83 | 1890202,17 |
| 6 | 0,9282 | -21674,86 | -20118,06 | 1870084,11 |
| 7 | 0,9167 | -21690,51 | -19884,03 | 1850200,08 |
| 8 | 0,9054 | -21706,16 | -19652,72 | 1830547,36 |
| 9 | 0,8942 | -21721,81 | -19424,09 | 1811123,27 |
| 10 | 0,8832 | -21737,46 | -19198,11 | 1791925,16 |
| 11 | 0,8723 | -21753,11 | -18974,75 | 1772950,41 |
| 12 | 0,8615 | -21768,76 | -18753,97 | 1754196,44 |
| Итого |  | 1734207,80 | 1754196,44 |  |

Согласно представленным расчетам, минимальное значение чистой приведенной стоимости денежного потока в 1500049,21 руб. соответствует приобретению имущества по лизинговой сделки. Следовательно, заключение лизинговой сделки является оптимальным вариантом приобретения имущества при однолетнем горизонте планирования.

Графически динамика дисконтированного денежного потока по рассматриваемым альтернативам представлена на рис. 3.2.

По представленному рисунку видно, что минимальные затраты соответствуют лизинговой сделки. Вместе с тем необходимо отметить, что в период до 6 месяцев наиболее оптимальным источником финансирования покупки транспортного средства является покупка в кредит.

Рис. 3.2. Дисконтированный денежный поток нарастающим итогом.

В заключение данной главы можно сделать следующие выводы:

.        Новохоперское АТП планирует приобрести основные средства с целью повышения эффективности деятельности предприятия.

.        Расчет денежных потоков по финансированию приобретения транспортного средства показал, что наиболее экономически целесообразным вариантом является заключение договора лизинга. В этом случае чистый денежный поток у лизингополучателя за весь период договора лизинга составляет 1534606,66 руб. Экономия средств приобретателя по договору лизинга по сравнению с другими вариантами финансирования покупки следующая: по сравнению с вариантом, при котором приобретатель закупает имущество за счет однолетнего кредита 463662,38 руб., т. е. 23%; по сравнению с вариантом, при котором приобретатель закупает имущество за счет пятилетнего кредита 1004411,45 руб., т. е. 39%; по сравнению с вариантом, при котором приобретатель закупает имущество за счет собственных средств: 171316,58 руб., т. е. 10%.

.        Анализ дисконтированного чистого потока показал, что минимальное значение чистой текущей стоимости денежного потока при покупке основных средств по договору лизинга составляет 1500049,21 руб., что также является минимальным значением из всех рассматриваемых альтернатив.

.        Использование лизинговой сделки не всегда выгодно, так как величина денежного потока зависит от структуры платежей. Для рассматриваемых вариантов финансирования приобретения транспортного средства использование лизинга имеет смысл при сроках договоров свыше полугода. На период до полугода целесообразно использовать обычное кредитование. Заключение

Акционерное общество «Новохоперское автотранспортное предприятие» является открытым акционерным обществом и зарегистрировано по адресу: Воронежская область, г. Новохоперск, ул. Плотникова, 5.

Целью деятельности общества является извлечение прибыли. Основным видом деятельности является «Деятельность прочего сухопутного транспорта по регулярным внутригородским и пригородным пассажирским перевозкам». Основная отрасль компании — «Автомобильное хозяйство».

Уставный капитал общества составляет 139120 рублей. Он составляется из номинальной стоимости акций общества, приобретенных акционерами, в том числе из: 1739 штук обыкновенных именных акций номинальной стоимостью 80 руб.

Органами управления ОАО «Новохоперское АТП» являются: общее собрание акционеров; совет директоров; генеральный директор; в случае назначения ликвидационной комиссии к ней переходят все функции по управлению делами общества.

Одной из  ОАО «Новохоперское АТП» является привлечение и  квалифицированных кадров,  общество стремится  сотрудникам конкурентоспособный  заработной платы. Для  уровня заработных  с общеотраслевым рынком ОАО «Новохоперское АТП»  специализированные обзоры,  разрядная сетка  и определяется окладные  для каждого  на основе  с заработной платой  аналогичных должностей  рынке.

Основным конкурентом предприятия в г. Новохоперск является ОАО «Автотранссервис», а также ряд мелких перевозчиков.

ОАО «Новохоперское АТП» в 2013 — 2015 гг. работало недостаточно эффективно. Данный вывод сделан на основании того, что несмотря на положительные темпы роста выручки, увеличивалась и себестоимость, а результатом деятельности предприятия являлся убыток. Причем, в 2014 г. он увеличился более, чем в 2 раза по сравнению с 2013 г. Сокращение убытка в 2015 г. по сравнению с 2014 г. можно назвать условно позитивным достижением (нет прибыли, но убыток всё же сократился).

Постоянно сокращалась стоимость основных фондов — это означает, что предприятие не приобретало основные фонды в исследуемом периоде. Стоимость оборотных средств незначительно увеличилась в 2015 г. по сравнению со значением 2014 года, однако была ниже, чем в 2013 г. Увеличилась лишь численность работников предприятия и фонд заработной платы.

Деятельность предприятия в 2013 — 2015 гг. была нерентабельной, а затраты на 1 руб. выручки были больше единицы, это связано со сферой деятельности нашего предприятия — АТП не являются высоко рентабельными организациями.

Фондоотдача ОФ предприятия постоянно увеличивалась. Это, безусловно, положительный момент в деятельности предприятия, однако всегда нужно рассматривать причины такого увеличения. В нашем случае это увеличение связано с сокращением стоимости основных фондов, а не с высокими темпами роста выручки (причина роста — чисто «математическая», уменьшение знаменателя при практически неизменном числителе).

Аналогичные выводы по ускорению оборачиваемости оборотных средств. Производительность труда сокращалась из-за того, что численность работников предприятия увеличивалась более высокими темпами, чем выручка от реализации услуг.

Как показал комплекс расчетов, конкурентоспособность ОАО «Новохоперское АТП» в 2015 г. можно охарактеризовать как низкую. Список использованной литературы

1.     Аникин, Б.А. Коммерческая логистика: учебник / Б.А. Аникин, А.П. Тяпухин. — М.: Проспект, 2015. — 432с.

2.       Аникин, Б.А. Практикум по логистике.- Москва М.: — Инфра-М, 2014. — 280с.

.        Ардатова, М.Р. Логистика в вопросах и ответах : учебное пособие / М.Р. Ардатова. — М.: Москва издательство Проспект, 2014. — 272с.

.        Афитов, Э.А. Планирование на предприятии: учеб. пособие / Э.А. Афитов. — 2-е изд., перераб. и доп. — Минск: Выш. шк., 2014. — 302 с.Логистика : учеб. пособие / Б.А.Аникин [и др.]; под ред. Б.А. Аникина.-М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2015.-408с.

5.     Гаджинский А.М. Основы логистики: Учебное пособие. — М.: Маркетинг, 2014.

6.     Гаджинский, А. М. Логистика. — М.: Информационно-внедренческий центр «Маркетинг», 2015. — 228с.

7.       Грузинов, В.П. Экономика предприятия. — М.: Финансы и статистика, 2015. -208с.

8.     Дегтяренко В.Н. Основы логистики и маркетинга: Учебное пособие / ГАС. — Ростов, 2015.

9.       Залманова М.Е. Сбытовая логистика: Учебное пособие / СГУ. — Саратов, 2015.

10.   Коржа, Н.А. Современная логистика: учебник — Пер. с англ. — М.: Вильямс, 2014. — 624с.

11.     Кузьмина Ж.В. Инвентаризация основных средств и материально-производственных запасов [Электронный ресурс] // «Российский налоговый курьер». — 2015. — № 1-2.

12.   Логистика: Учебное пособие / Под ред. проф. Б.А. Аникина. — М.: ИНФРА-М, 2015.

13.   Логистика: Учебное пособие /А.П.Долгов, М.Н.Григорьев, C.А.Уваров [Электронный ресурс] — М.: Гардарики, 2014.

14.     Лошков, Е.А. Маркетинг и логистика. Новые инструменты хозяйствования: учебно-практическое пособие / Е.А. Лошков. — М.: Москва, издательство Экзамен, 2014. — 220с.

.        Миротин, Л.Б. Основы логистики: учебное пособие. — М.: Москва, Инфра-М, 2013. — 200с.

.        Митрич О. Документальное оформление движения МПЗ [Электронный ресурс] // «Практический бухгалтерский учет». — 2015. — № 6.

.        Напольский, Г.М. Технологическое проектирование автотранспортных предприятий и станций технического обслуживания: Учебник для вузов. -2-е изд., перераб. И доп. — М.: Транспорт, 2014.- 271с.

.        Невешкина Е.В. Управление финансово-товарными потоками на предприятиях торговли [Электронный ресурс] — Система ГАРАНТ, 2015.

.        Неруш, М.Ю. Логистика в схемах и таблицах: учебное пособие / Ю.М. Неруш. — М.: Москва, издательство Проспект, 2014. — 192с.

.        Неруш, М.Ю. Логистика: учебник. М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2015.

.        Новикова, О.АЛогистика: Учеб. пособие. — СПб.: СЭПИ, 2014. — 307с

.        Попова Л.В., Маслова И.А., Шубкин Е.А. Управленческий анализ материально-производственной запасов [Электронный ресурс] // «Экономический анализ: теория и практика». — 2015. — № 35.

.        Поташев, А.И. Оборачиваемость товарных запасов // Складской комплекс, №6, 2015.

.        Пятов М.Л. Бухгалтерский учет и оформление договоров. Учебно-практическое пособие [Текст] — М.: Проспект, 2015.

.        Пятов М.Л. Моделирование финансового положения организации [Электронный ресурс] // «БУХ.1С». 2015. — № 7.

.        Пятов М.Л., Смирнова И.А. Запасы как бухгалтерская категория в соответствии с МСФО и определение их себестоимости [Электронный ресурс] // «БУХ.1С». — 2015. — № 7.

.        Рассказова-Николаева С.А., Калинина Е.М., Михина С.В. Основные средства и материально-производственные запасы: учет по правилам ПБУ [Электронный ресурс] // «Экономико-правовой бюллетень». — 2015. — № 5.

28.   Рейфе М.Е. Организация развития логистической деятельности на оптовом рынке — СПб., 2010.

29.     Родников А.Н. Логистика: Терминологический словарь. — М.: Экономика, 2015.

.        Смехов А.А. Логистика и транспорт. — М.: Транспорт, 2015.

31.   Стерлигова, А.Н. Управление запасами в цепях поставок. — М.: ИНФРА-М, 2015. — 430с.

32.     Федько, В.П. Коммерческая логистика: учебное пособие / В.П. Федько, В.А.Бондаренко. — М.: издательский центр МарТ,2014. — 304с.

.        Фирон Х. Управление снабжением и запасами. Логистика / Пер. с англ. — СПб.: Полигон, 2015. — 502с.

.        Шафиркин, Б.И. Логистика: обслуживание потребителей: учебник / Л.Б. Миротин [и др.]; под ред. Л.Б. Миротина. — Москва М.: — Инфра-М, 2014. — 368с.

.        Шевченко, Н. С. Управление затратами, оборотными средствами и производственными запасами. Под ред. д. э. н., проф. Э. Н. Кузьбожева. — Курск: Курск. гос. тех. ун-т, 2015. — 154с.

|  |
| --- |
| [Вернуться в библиотеку по экономике и праву: учебники, дипломы, диссертации](http://учебники.информ2000.рф/index.shtml)[Рерайт текстов и уникализация 90 %](http://учебники.информ2000.рф/rerait-diplom.shtml)[Написание по заказу контрольных, дипломов, диссертаций. . .](http://учебники.информ2000.рф/napisat-diplom.shtml) |