**Разработка стратегии развития транспортной организации ООО «МИКАД»**

Диплом

2010

Содержание

Введение

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

.1 Организационно-правовые основы функционирования транспортных организаций различного уровня

.2 Совершенствование форм и методов управления, организации, нормирования и оплаты труда на транспорте

.3 Анализ экономических проблем развития транспорта в России и ее регионах

ГЛАВА 2. ФОРМИРОВАНИЕ И РЕАЛИЗАЦИЯ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ООО «МИКАД»

.1 Общая характеристика предприятия, анализ и оценка социально-экономического развития, проблемы и перспективы

.2 Система планирования производственно-хозяйственной деятельности ООО «МИКАД»

.3 Оценка эффективности использования основных фондов ООО «МИКАД»

ГЛАВА 3. РАЗРАБОТКА РЕКОМЕНДАЦИЙ И МЕРОПРИЯТИЙ ПО РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ООО «МИКАД»

.1 Разработка бизнес-плана развития ООО «МИКАД»

.2 Разработка предложений по повышению эффективности стратегического планирования и реализации бизнес-плана развития ООО «МИКАД»

ГЛАВА 4. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ООО «МИКАД»

.1 Недостатки организации труда в ООО «МИКАД»

.2 Оценка эффективности внедрения предложений по совершенствованию организации труда

ГЛАВА 5. ЭКОЛОГИЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ

.1 Безопасность рабочего процесса. Организация охраны труда. Мероприятия по охране труда

.2 Пожарная безопасность. Экологическая безопасность окружающей среды

Заключение

Список использованной литературы

Приложение

Введение

В настоящее время российская экономика оказалась перед системным вызовом, характер и качество которого определяются сочетанием трех фундаментальных факторов: усиление глобальной конкуренции, охватывающей рынки товаров, услуг, капитала, и других факторов экономического роста; возрастание роли человеческого капитала в социально-экономическом развитии и исчерпание источников экспортно-сырьевого типа развития, базирующихся на интенсивном наращивании топливного и сырьевого экспорта, усиление приоритета мер инновационного характера и обеспечения глубокой переработки сырья, что требует повышения мобильности населения, грузов, услуг и капитала.

Одновременно в России появились существенные ограничения роста экономики, обусловленные недостаточным развитием транспортной системы. Сегодняшние объемные и качественные характеристики транспорта, особенно его инфраструктуры, не позволяют в полной мере и эффективно решать задачи растущей экономики, в том числе удовлетворения спроса инновационного сектора на высококачественные транспортно-логистические услуги. Все это требует от российского транспорта существенной перестройки.

Актуальность выбранной темы состоит в том, что преобладавший в начале 90-х годов ХХ века тезис о несовместимости рыночных отношений и плановой деятельности обусловил общий спад прогнозно-аналитической деятельности в сфере комплексного развития экономики страны. Однако анализ реальных проблем и потребностей руководства предприятий, а также мирового опыта подтверждает, что сочетание планового регулирования и рыночных механизмов не только возможно, но и необходимо.

В настоящее время проблема разработки стратегических планов стала особо актуальной для руководителей предприятий всей форм собственности.

С одной стороны, стратегический подход к развитию отраслей экономики определяется желанием региональной власти вернуться к плановым основам ведения хозяйствования, избегая при этом чрезмерной детализации. Для того чтобы проводить последовательную работу по развитию отрасли, необходимо определить базис для объединения всех усилий и возможностей развития.

Стратегический план развития транспортной отрасли - это своего рода «золотая середина» между рыночным способом хозяйствования и целесообразностью централизованного планирования. Он позволяет сформулировать перспективные цели и ориентиры социально-экономического развития, использовать экономические рычаги и стимулы в принятии решений, выбирать альтернативные варианты развития, эффективно работать в рыночной экономике.

Разработанность данной тематики в научной литературе представлена широким спектром научной литературы. Общие принципы менеджмента заложены в учебниках таких известных авторов, как: М. Мескон, М. Альберт, А.С. Большаков, А.Г. Гладышев, Н.Н. Громов, Р.Л. Дафт, Г.П. Зинченко, В,А., Персианов, Ф. Хедоури и других. Для написания работы был проанализирован большой объем литературы по стратегическому менеджменту и стратегическому планированию. Особого внимания заслуживают труды таких авторов, как В.И. Арсёнов, В.А. Баринов, Б. Валетта, О.С. Виханский, А. Л. Гапоненко, А.Е. Илларионов,

А.В. Курбатов, А.Т. Зуб, Б. Н. Кузык, Ю.Н. Лапыгин, В.Г. Старовойтов, Н.С. Усков, Р.А. Фатхутдинов и др. В них рассматриваются теоретические основы стратегического планирования и методология разработки стратегических планов развития отраслей экономики.

В периодической научной литературе существует большое количество научных исследований на тему стратегического планирования и управления. В трудах таких ученых, как: В.К. Заусаев, Е. Иванов, Е. Колесник, С. Г. Ходасевич, Л.С. Фёдоров, Л. Шапиро и других проводятся социологические исследования в области стратегического планирования развития отраслей экономики, оценивается качество стратегического планирования, предлагаются методические рекомендации по разработке стратегических планов, приводится анализ уже разработанных стратегических планов (стратегий развития) и другие.

Цель написания дипломной работы состоит в исследовании системы стратегического планирования в транспортной отрасли и разработке на данной основе предложений по повышению эффективности в транспортной компании ООО «МИКАД».

Задачи дипломной работы обусловливают выполнение поставленной цели:

изучить теоретические основы стратегического планирования и управления;

обозначить сущность и основные этапы стратегического планирования транспортной отрасли;

провести анализ конкурентных преимуществ, возможностей и трудностей организации труда в ООО «МИКАД»;

на основе проведенного анализа разработать проектные предложения по совершенствованию организации труда в ООО «МИКАД».

Объектом научного исследования является стратегия развития ООО «МИКАД».

Предметом дипломной работы являются организационно-правовые и социально-экономические отношения, формирующиеся в процессе стратегического планирования ООО «МИКАД».

Методологическую основу научного исследования составляют системный и сравнительный анализ.

Эмпирическую базу выпускной квалификационной работы составляют научные исследования в области стратегического планирования, стратегические планы развития транспорта.

Логическая структура данной выпускной квалификационной работы представлена следующим образом:

введение - в данном пункте содержится оценка современного состояния решаемой научной проблемы, связь данной работы с другими научно-исследовательскими работами, цели и задачи работы, объект и предмет выпускной квалификационной работы;

в первой главе излагается сущность стратегического планирования на основе исследования теоретических работ отечественных и зарубежных авторов по направлению стратегического планирования и управления в общем и стратегического планирования транспортной отрасли;

во второй главе производится комплексный экономический анализ ООО «МИКАД»; производится обоснование экономической значимости предлагаемых мероприятий, математическое и статистическое обеспечение работы;

в третьей главе осуществляется разработка проектного решения по направлению стратегического развития ООО «МИКАД»;

в четвертой главе рассчитывается экономическая эффективность предложенных мероприятий;

в пятой главе рассматриваются вопросы экологической безопасности жизнедеятельности предприятий транспорта;

в заключении изложены основные выводы по работе. Раскрыта связь изученной темы с более широкой проблемной областью, показывается место и роль предлагаемых мероприятий для ООО «МИКАД».

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА

1.1 Организационно-правовые основы функционирования транспортных организаций различного уровня

Сегодня транспорт является важнейшей составной частью производственной инфраструктуры Российской Федерации. Устойчивое и эффективное функционирование транспорта обусловливает высокие темпы экономического роста, обеспечение национальной безопасности и обороноспособности страны, повышение качества жизни населения, рациональную интеграцию Российской Федерации в мировую экономику.

Новые экономические и политические реалии ставят перед государством совершенно новые задачи. Их реализация требует всестороннего анализа проблем, существующих в указанной сфере, и перехода к программно-целевым методам работы.

Системной проблемой транспортной отрасли является несоответствие между низким уровнем ее развития, эффективностью и качеством функционирования и возрастающим спросом экономики и общества на транспортные услуги. Для решения указанной проблемы, в частности, необходимо совершенствование системы управления транспортом.

В процессе управления транспортным комплексом Российской Федерации складываются организационно-правовые отношения, начиная с деятельности федеральных государственных органов управления и заканчивая низовыми объектами системы управления (транспортными предприятиями всех форм собственности и т. д.).

Определяющим для организации транспортной инфраструктуры является система государственного управления.

На федеральном уровне высшими органами управления транспортом являются Правительство Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации. В соответствии со статьей 14 ФКЗ от 17 декабря 1997 г. Nо 2-ФКЗ «О Правительстве Российской Федерации» Правительство РФ обеспечивает, прогнозирует социально-экономическое развитие Российской Федерации, разрабатывает и осуществляет программы развития приоритетных отраслей экономики (например, приняты Программа социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу (2006-2008 годы) от 19 января 2006 г., Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года от 17 июня 2008 г. и другие).

Непосредственное управление транспортом осуществляет Министерство транспорта. Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, городского электрического (включая метрополитен) и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, геодезии и картографии.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта реализует функции по контролю и надзору в сфере воздушного, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного и городского электрического (включая метрополитен), промышленного транспорта и дорожного хозяйства, а также функции по техническому надзору за спортивными судами.

Особое место в системе источников транспортного права занимают транспортные уставы и кодексы, принятые в форме федеральных законов. Они основываются на гл. 40 ГК РФ и детально регламентируют отношения, возникающие при перевозке грузов, пассажиров и багажа, а также при обеспечении транспортной деятельности. К ним относят: Воздушный кодекс Российской Федерации (1997 г.) (далее - ВК РФ), Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (1999 г.) (далее - КТМ РФ), Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (2001 г.) (далее - КВВТ РФ), Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (2003 г.) (далее - УЖТ РФ), Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (2007 г.) (далее - УАТ РФ). Эти документы носят комплексных характер и воздействуют на разнородные частные и публичные отношения, возникающие на различных видах транспорта. При этом следует согласиться с В.А. Дозорцевым, который полагает, что в подобных комплексных актах невозможно выделить общие правовые положения, характерные для отраслевого кодекса. Из-за отсутствия общих начал комплексные акты оправданны только для достаточно узкой сферы, только в ее рамках проявляется специфика таких актов. Узкая сфера действия комплексного акта не исключает его большого объема и значимости для обширной сферы транспортных отношений. Тем не менее действующие транспортные кодексы не образуют самостоятельно отраслевой юридической системы и подлинные функции кодекса не выполняют.

В системе федеральных подзаконных источников транспортного права наибольшей юридической силой обладают указы Президента Российской Федерации, содержащие нормативные правовые положения по важнейшим вопросам транспортной деятельности (например, Указы Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 г. N 403 "О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте", от 16 марта 2010 г. N 321 "О мерах по организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации").

К иным подзаконным нормативным правовым актам как источникам транспортного права относятся постановления Правительства Российской Федерации и огромное количество ведомственных инструкций, положений, правил и т.п., принимаемых различными органами исполнительной власти. Правительство РФ издает постановления, имеющие нормативный характер, на основании и во исполнение Конституции РФ, федеральных законов, нормативных указов Президента РФ (например, Постановления Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. N 272 "Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом", от 9 июня 2010 г. N 409 "Об осуществлении должностными лицами Федеральной службы по надзору в сфере транспорта контрольных (надзорных) функций", от 12 августа 2010 г. N 623 "Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта").

В сфере транспортного нормотворчества ключевую роль играет Министерство транспорта Российской Федерации, которому в соответствии с Положением, утв. Постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. N 395, предоставлено право самостоятельно принимать многочисленные и разнородные нормативные правовые акты в установленной сфере деятельности: правила перевозок пассажиров, багажа, груза, грузобагажа на основании и во исполнение транспортных уставов и кодексов; правила формирования и применения тарифов, взимания сборов в области транспорта, правила продажи билетов, выдачи грузовых накладных и других перевозочных документов; правила государственной регистрации гражданских воздушных судов; акты, устанавливающие формы бланков различных документов; порядок выдачи специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок опасных грузов; правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении; положение о классификации судов внутреннего и смешанного (река - море) плавания.

К ведению субъектов Российской Федерации относятся региональный транспорт и пути сообщения, управление региональной транспортной инфраструктурой. В связи с этим в регулировании транспортной деятельности немаловажную роль играют нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации, прежде всего законы субъектов Российской Федерации. В качестве примера можно привести Закон города Москвы от 11 июня 2008 г. N 22 "О такси в городе Москве", Закон Курской области от 29 декабря 2005 г. N 110-ЗКО "Об автомобильных дорогах общего пользования регионального значения Курской области", Закон Санкт-Петербурга от 22 апреля 2009 г. N 175-38 "О транспортном обслуживании водным транспортом Санкт-Петербурга".

1.2 Совершенствование форм и методов управления, организации, нормирования и оплаты труда на транспорте

транспорт нормирование управление оплата

Выбор направлений развития транспортной системы базируется на Прогнозе долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года, бюджетных посланиях Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации, Сценарных условиях долгосрочного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года, законодательных и иных нормативных правовых актах в области обороны и национальной безопасности Российской Федерации, а также учитывает вступление России в ВТО и стратегические документы, определяющие перспективные направления развития экономики и социальной сферы регионов России, отраслей экономики, транспортной системы страны в целом и отдельных видов транспорта, перспективы развития транспортно-логистической инфраструктуры, перспективы международной транспортной интеграции, прежде всего в рамках СНГ, ЕврАзЭС и Единого экономического пространства Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, учитывать опыт развития транспортных систем в странах с быстро развивающимися экономиками (Китай, Бразилия, Индия, ЮАР).

При разработке Транспортной стратегии необходимо учитывать положения Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года, Энергетической стратегии России на период до 2030 года, Долгосрочной программы развития угольной промышленности России на период до 2030 года, Стратегии развития металлургической промышленности России до 2020 года, Стратегии развития химической и нефтехимической промышленности на период до 2015 года, Стратегии развития тяжелого машиностроения на период до 2020 года, Стратегии развития промышленности строительных материалов и индустриального домостроения на период до 2020 года, Стратегии развития лесного комплекса Российской Федерации на период до 2020 года, Государственной программы развития сельского хозяйства и регулирования рынков сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия на 2013 - 2020 годы, Стратегии социально-экономического развития Центрального федерального округа на период до 2020 года, Стратегии социально-экономического развития Северо-Кавказского федерального округа до 2025 года, Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года, Стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 года, Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу, Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007-2010 годах и на период до 2015 года, Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 года, Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года.

Транспортные предприятия постепенно адаптируются к новым условиям хозяйствования. Однако многие вопросы работы и развития транспорта в условиях формирования рыночных отношений пока не получили удовлетворительного решения.

Транспортная система в целом и ряд ее ключевых сегментов (инфраструктура железнодорожного транспорта и внутренних водных путей, автомобильные дороги) хронически недоинвестирована и не обладает резервами «долговременной устойчивости».

В ряду основных недостатков российского транспорта особо выделяются низкий технический уровень и неудовлетворительное состояние его производственной базы.

Недостаточные объемы реконструкции и строительства инфраструктурных объектов, а также темпы пополнения и обновления парков подвижных средств транспорта, другой транспортной техники привели в последние годы к существенному ухудшению их технического состояния (возрастная структура, увеличение износа и т.д.) и работоспособности.

1.3 Анализ экономических проблем развития транспорта в России и ее регионах

В Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры.

Протяженность путей сообщения транспортной системы России по состоянию на начало 2013 года составляла 86 тыс. км железных дорог общего пользования, 38 тыс. км путей промышленного железнодорожного транспорта, 903 тыс. км автомобильных дорог общего пользования (в том числе 711 тыс. км дорог с твердым покрытием), 101 тыс. км внутренних водных путей, 2,5 тыс. км трамвайных путей, 485 км путей метрополитена, 4,8 тыс. км троллейбусных линий, 639 тыс. км воздушных трасс, из которых более 468 тыс. км являются международными.

Ежесуточно по этим транспортным коммуникациям всеми видами транспорта в 2013 году перевозилось 58,6 млн. пассажиров и 29,3 млн. тонн грузов.

На росте объемов перевозок грузов и пассажиров отразились позитивные изменения в социально-экономическом положении страны в последние годы. Структура грузоперевозок по федеральным округам представлена на рис. 1.1.

Рис.1.1 Структура грузоперевозок по федеральным округам



Динамика перевозки грузов и пассажиров в 2000-2012 годах показана в таблице 1.1.

Объем перевозок грузов в 2000 - 2012 годах всеми видами транспорта (без учета трубопроводного) вырос на 4,5 процента (транспортом общего пользования - на 13 процентов). Наиболее быстрыми темпами росли грузовые перевозки воздушным транспортом (на 81 процент) и железнодорожным транспортом общего пользования (на 21,5 процента). Грузооборот автомобильного транспорта возрос за этот период на 45,7 процента.

Таблица 1.1 Объем перевозок грузов и пассажиров в 2000 - 2012 годах

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2000 год | 2001 год | 2002 год | 2003 год | 2004 год | 2005 год | 2006 год | 2007 год | 2008 год | 2009 год | 2010 год | 2011 год | 2012 год |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Объем перевозок грузов - всего, млн.т | 10218,0 | 10502,1 | 10721,6 | 10963,4 | 11299,0 | 11605,7 | 11821,0 | 12164,1 | 11946,4 | 9605,0 | 9960,9 | 10544,1 | 10682,0 |
| в т.ч. по видам : |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| железнодорожный общего пользования | 1046,8 | 1057,5 | 1083,7 | 1160,9 | 1221,2 | 1273,3 | 1311,1 | 1345,0 | 1304,0 | 1109,0 | 1312,0 | 1382,0 | 1271,9 |
| железнодорожный промышленный | 3140,4 | 3155,7 | 3133,3 | 3172,4 | 3345,0 | 3486,6 | 3591,7 | 3775,6 | 3562,6 | 3121,3 | 3272,2 | 3338,1 | 3418,2 |
| автомобильный | 5878 | 6125 | 6348 | 6468 | 6568 | 6685 | 6753 | 6861,4 | 6893 | 5240 | 5236,4 | 5663,1 | 5829,3 |
| воздушный | 0,55 | 0,61 | 0,63 | 0,62 | 0,65 | 0,63 | 0,64 | 0,73 | 0,78 | 0,71 | 0,93 | 0,98 | 0,997 |
| внутренний водный | 116,8 | 129,5 | 118,7 | 125,8 | 135,0 | 134,2 | 139,2 | 153,4 | 151 | 97 | 102,4 | 126,0 | 131,6 |
| морской \* | 35,4 | 33,8 | 37,3 | 35,7 | 29,1 | 26,0 | 25,4 | 28,0 | 35,0 | 37,0 | 37,0 | 33,9 | 30,0 |
| Объем перевозок пассажиров транспортом общего пользования - всего, млн. человек | 44728 | 42407,9 | 40310 | 37074 | 34642,4 | 30120,1 | 26640 | 25305 | 24949,2 | 22842,6 | 22035,9 | 21886,5 | 21373,8 |
| в т.ч. по видам: |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| железнодорожный | 1419 | 1306 | 1271 | 1304 | 1335 | 1339 | 1339 | 1282 | 1296 | 1137 | 947 | 993,0 | 1058,5 |
| автобусный | 22892 | 20883 | 19620 | 17898 | 16552 | 16374 | 14734 | 14795 | 14718 | 13704 | 13434 | 13305 | 12801,4 |
| воздушный | 21,8 | 25,1 | 26,5 | 29,4 | 33,8 | 35,1 | 38 | 45,1 | 49,8 | 45,1 | 59,0 | 66,0 | 74 |
| внутренний водный | 27,7 | 30,0 | 28,8 | 24,4 | 25,5 | 20,7 | 19,6 | 21,5 | 20 | 17 | 16,0 | 14,2 | 13,5 |
| морской \* | 1,1 | 0,8 | 0,7 | 1,2 | 1,1 | 1,3 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 1,5 | 1,5 | 1,3 | 1,3 |
| наземный городской электрический | 16180 | 15958 | 15163 | 13612 | 12484 | 8776 | 7042 | 5632 | 5270 | 4631 | 4284,7 | 4155,7 | 3979,5 |
| метрополитен | 4186 | 4205 | 4200 | 4205 | 4211 | 3574 | 3466 | 3528 | 3594 | 3307 | 3293,7 | 3351,3 | 3445,6 |

\*Перевозки судами, зарегистрированными под Государственным флагом Российской Федерации.

На автомобильный транспорт приходится 55 процентов общего объема перевозок грузов и 9,1 процента общего грузооборота, 44 процента объема коммерческих перевозок грузов, причем удельный вес перевозок железнодорожным транспортом в последние годы сокращается, а автомобильным транспортом растет, что свидетельствует о повышении конкурентоспособности автомобильного транспорта в определенных сегментах рынка транспортных услуг.

Позитивные изменения наблюдаются в создании паритета между российскими и зарубежными перевозчиками при выполнении международных перевозок. Доля российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов в 2013 году составила около 40 процентов.

Доля автомобильного (автобусного) транспорта в общем объеме пассажирских перевозок транспортом общего пользования составляет 59,9 процента. В структуре пассажирооборота транспорта общего пользования 36,8 процента занимает воздушный транспорт, 27,2 процента - железнодорожный транспорт.

С 2002 года развитие транспортной системы страны осуществлялось в соответствии с федеральной целевой программой "Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 годы)" (с 2010 года - федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)», в том числе выполнялся комплекс мероприятий, обеспечивающих подготовку к Олимпийским и Параолимпийским играм 2014 года в г. Сочи и реализацию подпрограммы «Развитие г. Владивостока как центра международного сотрудничества в азиатско-тихоокеанском регионе».

Одной из наиболее значимых является проблема несбалансированности развития единой транспортной системы России. Она включает в себя 3 наиболее важных составляющих.

Первая - это диспропорции в темпах и масштабах развития разных видов транспорта. Наиболее яркий пример - значительное отставание развития внутреннего водного транспорта, высокие темпы роста автомобилизации.

Вторая - это недостаточное развитие существующей транспортной инфраструктуры, наиболее остро проявляющееся в несоответствии уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки, в малом количестве региональных и местных аэропортов, а также в наличии многочисленных "узких мест" на транспортных направлениях и стыках отдельных видов транспорта.

Третья - это территориальная неравномерность развития транспортной инфраструктуры.

Наиболее существенны различия между европейской частью России, с одной стороны, и районами Сибири и Дальнего Востока - с другой. Различия между регионами в части транспортной обеспеченности становятся недопустимыми. Например, 6 субъектов Российской Федерации не имеют железнодорожного сообщения с другими регионами страны.

Из-за недостаточной развитости транспорта сдерживаются комплексное освоение новых территорий и разработка месторождений полезных ископаемых, прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке.

В связи с ростом транспортных тарифов в последние годы возникли определенные ограничения транспортно-экономических связей. Из-за высокой транспортной составляющей снижается конкурентоспособность отечественной продукции не только на внешнем, но и на внутреннем рынках. Ослабление связей между регионами Российской Федерации подрывает ее единство, снижает экономическую безопасность страны.

Остается низким уровень безопасности транспортной деятельности, в первую очередь на автомобильном и воздушном транспорте. В дорожно-транспортных катастрофах в 2011 году погибло 19,6 человека в расчете на 100 тыс. населения, в США этот показатель составляет 10 человек, в странах Европейского союза - 7 человек.

Недостаточный уровень безопасности перевозок грузов и пассажиров отечественными транспортными компаниями негативно влияет на их конкурентоспособность на международном рынке транспортных услуг.

Автомобильный транспорт является основным загрязнителем воздушного бассейна крупных городов (до 80 процентов общих выбросов), его доля в общих выбросах по стране составляет 40 процентов.

Основными причинами низкой рентабельности и убыточности перевозок являются недостаточная производительность труда, устаревшие транспортные технологии, высокие издержки на ремонт инфраструктуры и подвижного состава, а также отставание роста доходных ставок от роста цен на потребляемые транспортом топливо, электроэнергию, материалы и технические средства. Выделяемые бюджетные субсидии пока полностью не покрывают потери в доходах транспортных компаний, возникающие в результате государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров.

Влияние этих причин сказывается независимо от формы собственности организаций транспорта.

Остро стоит проблема привлечения инвестиций в развитие транспортной отрасли, что обусловлено низкими инвестиционными возможностями транспортных предприятий, трудностями с привлечением долгосрочных заемных средств, неразвитостью механизмов государственно-частного партнерства. В настоящее время в большинстве случаев реализуется некапиталоемкая модель развития, при которой объемы услуг растут благодаря увеличению использования существующих основных фондов.

Приоритетной проблемой также остается совершенствование нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг, включая создание нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы качества транспортных услуг, обеспечения мобилизационной подготовки транспортных организаций и выполнения ими военно-транспортной обязанности, развития механизмов государственно-частного партнерства, обеспечивающих четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определения приоритетных сфер применения этих механизмов на транспорте.

В транспортной отрасли усиливается дефицит квалифицированных профессиональных кадров.

Еще одной важной проблемой является недостаточный уровень конкурентоспособности отечественных компаний и всей транспортной системы России в целом на мировом рынке транспортных услуг. Это обусловлено как перечисленными проблемами, так и недостаточными возможностями отечественных транспортных организаций конкурировать на мировом рынке, в том числе эффективно использовать геополитические преимущества России при транзитных международных перевозках. Так в 2011 году сальдо внешней торговли России в сфере транспортных услуг стало отрицательным.

Технические и технологические параметры международных транспортных коридоров не обеспечивают их конкурентоспособность на международном рынке.

Интеграция в мировой и региональные рынки транспортных услуг будет означать усиление конкуренции, расширение доступа на российский рынок зарубежных перевозчиков, снятие административных и тарифных барьеров и приведет к осложнению положения отечественных транспортных компаний.

Анализ мировых тенденций развития транспорта показывает, что ни одна страна не способна контролировать риски собственной экономики, не имея сильных транспортных позиций.

Мировые тенденции в развитии транспорта свидетельствуют, что:

закончен период протекции по отношению к видам транспорта и перевозчикам. Усилия большинства стран направлены на повышение конкурентоспособности национального транспорта и отказ от системы квот, а также от тарифных и других ограничений. Их заменяет гармонизация транспортного законодательства;

рынок транспортных услуг стал усложняться, все сегменты транспортного процесса и логистики стали интегрироваться. Это привело к развитию транспортной инфраструктуры нового типа - транспортно-логистическим и товаротранспортным комплексам, которые образовали объединенную систему взаимодействия;

транспортные центры стали управляющими элементами системы, что позволило оптимизировать цену перевозки на всем пути следования. Это привело к переходу точки прибыльности из процессов физической перевозки в область транспортно-логистических услуг. Понятие транспортных коридоров трансформировалось. Из совокупности маршрутов они превратились в систему управляющих центров перевозок и транспортных узлов, которые постепенно приобрели функции управления тарифной политикой;

качество транспортных услуг и конкурентоспособность достигли высокого уровня развития. В сегментах транспортного рынка, услуги которых имеют спрос, конкуренция перешагнула стадию соревнования за качество транспортных услуг. Оно гарантировано. Борьба носит ценовой характер. На этом фоне усиливаются требования к экологичности транспорта.

Основные общесистемные проблемы развития транспортной отрасли Российской Федерации состоят в следующем:

наличие территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры;

недостаточный уровень доступности транспортных услуг и мобильности населения;

недостаточное качество транспортных услуг;

низкий уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использования транзитного потенциала;

недостаточный уровень обеспечения транспортной безопасности;

усиление негативного влияния транспорта на экологию.

ГЛАВА 2. ФОРМИРОВАНИЕ И РЕАЛИЗАЦИЯ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ООО «МИКАД»

2.1 Общая характеристика предприятия, анализ и оценка социально-экономического развития, проблемы и перспективы

ООО «МИКАД» было зарегистрировано Межрайонной ИМНС России №12 по Свердловской области 04.12.2002 года по адресу: Свердловская область, Нижнесергинский район, г. Михайловск, ул.Пионеров, 4

Основной целью создания предприятия является осуществление коммерческой деятельности для извлечения прибыли.

Основными видами деятельности ООО «МИКАД» являются:

производство общестроительных работ;

производство общестроительных работ по возведению зданий;

производство общестроительных работ по строительству мостов, надземных автомобильных дорог, тоннелей и подземных дорог;

производство общестроительных работ по прокладке магистральных трубопроводов, линий связи и линий электропередач;

производство общестроительных работ по прокладке местных трубопроводов, линий связи и линий электропередач, включая взаимосвязанные вспомогательные работы;

производство общестроительных работ по строительству электростанций и сооружений для горнодобывающей и обрабатывающей промышленности;

производство общестроительных работ по строительству прочих зданий и сооружений, не включенных в другие группировки;

монтаж зданий и сооружений из сборных конструкций;

грузовые перевозки;

оказание других транспортных услуг.

Организационная структура ООО «МИКАД» представлена на рисунке 2.1.



Рисунок 2.1 Организационная структура ООО «МИКАД»

Согласно Уставу органами управления общества являются:

общее собрание учредителей;

генеральный директор (единоличный исполнительный орган).

В компетенцию общего собрания учредителей общества входит решение вопросов общего руководства деятельностью предприятия.

К ним относятся вопросы:

определение приоритетных направлений деятельности общества;

утверждение повестки дня;

принятие решения об увеличении уставного капитала;

определение рыночной стоимости имущества.

Руководство текущей деятельностью общества осуществляется генеральным директором. Права, обязанности, сроки и размеры оплаты услуг генерального директора определяются договором.

К компетенции генерального директора общества относятся все вопросы текущей деятельности общества. Он имеет право представлять общество во всех организациях и учреждениях; распоряжается в установленных Уставом общества границах имуществом и средствами; заключает сделки от имени общества, утверждает штаты, издает приказы и дает указания, обязательные для исполнения всеми работниками, принимает и увольняет работников, принимает к ним меры взыскания и поощрения. Он несет ответственность за состояние и деятельность общества; за выполнение решений общего собрания акционеров и совета директоров; за соблюдение трудового законодательства; за сохранность собственности предприятия; за ведение бухгалтерского учета и финансовой политики; за состояние техники безопасности и охраны труда.

Существующая система управления предприятием представляет собой линейно-функциональную структуру управления, основанную на распределении сфер полномочий и ответственности по функциям управления, на принятии решений по вертикали, то есть по линии подчинения нижестоящих звеньев вышестоящим.

Система управления на данном предприятии представляет собой несколько производств, связанных между собой организацией, техническим обслуживанием, материальным снабжением, производственной экономикой, ценообразованием, социальной политикой, сбытом продукции.

Первыми заместителями генерального директора являются технический директор, коммерческий директор и главный бухгалтер.

Важнейшие функции управления, находящиеся в ведении генерального директора, являются бухгалтерский учет, финансовая деятельность, материально-техническое снабжение и сбыт готовой продукции. Соответственно этим функциям на ООО «МИКАД» функционирует коммерческий директор.

Для обеспечения деятельности на ООО «МИКАД» существует автопарк, задачами которого является: осуществление бесперебойной транспортировки всех грузов в соответствии с производственным процессом, содержание транспортных средств в исправном и работоспособном состоянии, снижение издержек на транспортные и погрузо-разгрузочные работы.

Основные функции:

разработка нормативов, применяемых в транспортной службе;

планирование потребностей во всех видах транспорта на основе расчетов грузопотоков и грузооборота;

планирование ППР транспортных средств;

планирование потребности в запчастях и их приобретения;

оперативное планирование и диспетчеризация управления всеми видами транспорта предприятия;

обеспечение производственных процессов транспортными средствами;

организация технических осмотров и ремонт транспортных средств;

организация безопасности движения;

организация обслуживания транспортных средств (заправка ГСМ, мойка и т.д.);

приобретение новых транспортных средств, их регистрации в государственных органах, получения лицензий на перевозку грузов и людей, списания и утилизации транспортных средств.

По состоянию на 01.01.2013 года штатная численность сотрудников составляет 16 человек, из них 4 - руководители высшего звена, 2 - специалисты, остальные рабочие.

Проведение экономического анализа в ООО «МИКАД» включено в должностные обязанности главного бухгалтера, который:

 выполняет работу по осуществлению экономической деятельности предприятия, направленной на повышение эффективности и рентабельности производства, качества выпускаемой и освоение новых видов продукции, достижение высоких конечных результатов при оптимальном использовании материальных, трудовых и финансовых ресурсов.

 готовит исходные данные для составления проектов хозяйственно-финансовой, производственной и коммерческой деятельности (бизнес-планов) предприятия в целях обеспечения роста объемов сбыта продукции и увеличения прибыли.

 выполняет расчеты по материальным, трудовым и финансовым затратам, необходимые для производства и реализации выпускаемой продукции, освоения новых видов продукции, прогрессивной техники и технологии.

 осуществляет экономический анализ хозяйственной деятельности предприятия и его подразделений, выявляет резервы производства, разрабатывает меры по обеспечению режима экономии, повышению рентабельности производства, конкурентоспособности выпускаемой продукции, производительности труда, снижению издержек на производство и реализацию продукции, устранению потерь и непроизводительных расходов, а также выявлению возможностей дополнительного выпуска продукции.

 определяет экономическую эффективность организации труда и производства, внедрения новой техники и технологии, рационализаторских предложений и изобретений.

 участвует в рассмотрении разработанных производственно-хозяйственных планов, проведении работ по ресурсосбережению, во внедрении и совершенствовании внутрихозяйственного расчета, совершенствовании прогрессивных форм организации труда и управления, а также плановой и учетной документации.

 оформляет материалы для заключения договоров, следит за сроками выполнения договорных обязательств.

 осуществляет контроль выполнения плановых заданий по предприятию и его подразделениям, использованием внутрихозяйственных резервов.

 участвует в проведении маркетинговых исследований и прогнозировании развития производства.

 ведет учет экономических показателей результатов производственной деятельности предприятия и его подразделений, а также учет заключенных договоров.

 подготавливает периодическую отчетность в установленные сроки.

 выполняет работы по формированию, ведению и хранению базы данных экономической информации, вносит изменения в справочную и нормативную информацию, используемую при обработке данных.

 участвует в формировании экономической постановки задач, либо отдельных их этапов, решаемых с помощью вычислительной техники, определяет возможность использования готовых проектов, алгоритмов, пакетов прикладных программ, позволяющих создавать экономически обоснованные системы обработки экономической информации.

Обычно для принятия особо важных экономических решений для нужд управленческого персонала ООО «МИКАД», главный бухгалтер составляет тематические аналитические обзоры, которые и являются информационной базой для таких решений.

Общая оценка финансового состояния и его изменения за анализируемый период делается на основе баланса предприятия (форма №1), который преобразуется в сравнительный баланс (табл. 2.1). Сравнительный баланс получается путем дополнения баланса предприятия показателями структуры, динамики и структурной динамики хозяйственных средств и их источников.

Таблица 2.1 Анализ бухгалтерского баланса ООО «МИКАД»

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Статьи и разделы баланса | Абсолютные величины, тыс.руб. | | Удельный вес, % | | Изменения | | | |
|  | 01.01.2013 | 31.12.2013 | 01.01.2013 | 31.12.2013 | В абс. вел.(к.3-к.2) | В удельном весе, % (к.5-к.4) | В % к вел. на нач. периоде (к.6:к.2\*100) | % к изменениям итога баланса |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| Актив |  |  |  |  |  |  |  |  |
| I.Внеоборотные активы | 146 | 1216 | 1,41 | 22,97 | 1070 | 21,57 | 732,88 | -21,05 |
| Основные средства | 146 | 1214 | 1,41 | 22,94 | 1068 | 21,53 | 731,51 | -21,02 |
| Прочие внеоборотные активы | 0 | 2 | 0,00 | 0,04 | 2 | 0,04 | 100,00 | -0,04 |
| 2. Оборотные активы | 10229 | 4077 | 98,59 | 77,03 | -6152 | -21,57 | -60,14 | 121,05 |
| Запасы | 1602 | 1106 | 15,44 | 20,90 | -496 | 5,45 | -30,96 | 9,76 |
| Дебиторская задолженность | 8070 | 2920 | 77,78 | 55,17 | -5150 | -22,62 | -63,82 | 101,34 |
| Денежные средства | 557 | 51 | 5,37 | 0,96 | -506 | -4,41 | -90,84 | 9,96 |
| БАЛАНС | 10375 | 5293 | 100,00 | 100,00 | -5082 |  | -48,98 | 100,00 |
| Пассив |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3.Капитал и резервы | 4091 | 4313 | 39,43 | 81,48 | 222 | 42,05 | 5,43 | -4,37 |
| Уставный капитал | 10 | 10 | 0,10 | 0,19 | 0 | 0,09 | 0,00 | 0,00 |
| Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) | 4081 | 4303 | 39,33 | 81,30 | 222 | 41,96 | 5,44 | -4,37 |
| 5. Краткосрочные обязательства | 6284 | 980 | 60,57 | 18,52 | -5304 | -42,05 | -84,40 | 104,37 |
| Заемные средства | 67 | 0 | 0,65 | 0,00 | -67 | -0,65 | -100,00 | 1,32 |
| Кредиторская задолженность | 6217 | 980 | 59,92 | 18,52 | -5237 | -41,41 | -84,24 | 103,05 |
| БАЛАНС | 10375 | 5293 | 100,00 | 100,00 | -5082 | 0,00 | -48,98 | 100,00 |

Из проведенного бухгалтерского анализа баланса ООО «МИКАД», в структуре активов как в 2012 г., так и в 2011 г. преобладали оборотные активы, но их удельный вес снизился в 2012 г. на 21,57%. Это произошло из-за снижения удельного веса дебиторской задолженности и денежных средств. Внеоборотные же активы увеличились за счет значительного увеличения основных средств.

Таблица 2.2 Структура источников формирования запасов ООО «МИКАД»

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2012 г. | 2013 г. | Изменения (+, -) |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. Капитал и резервы (итог раздела III пассива) | 4091 | 4313 | 222 |
| 2. Доходы будущих периодов к.1530 (640) | 0 | 0 | 0 |
| 3. Внеоборотные активы (ВА) (итог раздела I актива) | 146 | 1216 | 1070 |
| 4. Долгосрочная дебиторская задолженность (ДЗд) к.5501, 5521 (230) | 0 | 0 | 0 |
| 5. Наличие собственных оборотных средств (НСО) (пок.1 + пок. 2 + пок.3 - пок. 4 - пок. 5) | 3945 | 3097 | -848 |
| 6. Долгосрочные обязательства (ДО) (итог раздела IV) | 0 | 0 | 0 |
| 7. Наличие собственных и долгосрочных заемных источников (НСД) (пок. 5 + пок. 6) | 3945 | 3097 | -848 |
| 8. Краткосрочные кредиты и заемные средства (ККЗ) к.1510(610) | 67 | 0 | -67 |
| 9. Наличие основных источников формирования запасов (НО) (пок. 7 .+ пок. 8) | 4012 | 3097 | -915 |
| 10. Величина запасов к.1210(210) | 1602 | 1106 | -496 |
| 11. Налог на добавленную стоимость к.1220 (220) | 0 | 0 | 0 |
| 12. Величина запасов с НДС (пок.10 +пок.11) | 1602 | 1106 | -496 |
| 13. Обеспеченность запасов собственными оборотными средствами (ОСО) (пок.5 - пок. 12) | 2343 | 1991 | -352 |
| 14. Обеспеченность запасов собственными оборотными и долгосрочными заемными источниками (ОСД) (пок.7 - 12) | 2343 | 1991 | -352 |
| 15. Обеспеченность запасов основными источниками (ОО) (пок.9 - пок. 12) | 2410 | 1991 | -419 |
| 16. Тип финансовой устойчивости | 1-абсолютно устойчивое финансовое состояние | 1-абсолютно устойчивое финансовое состояние |  |

В структуре пассивов в 2013 году на 42,05% увеличилась доля собственного капитала за счет увеличения нераспределенной прибыли. На 42,05% сократилась доля краткосрочных обязательств за счет значительного сокращения кредиторской задолженности (41,41%) и заемных средств (0,65%).

По результатам проведенного анализа можно констатировать абсолютно устойчивое финансовое состояние ООО «МИКАД», что следует из анализа, приведенного в таблице 2.3.

Таблица 2.3 Анализ финансовой устойчивости ООО «МИКАД»

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Финансовые коэффициенты | Методика расчета | год | | Отклонение +, - |
|  |  | 2012 | 2013 |  |
| 1. Коэффициент автономии | Сумма строк 123, 131 форма 1 /стр.135 формы№1 | 0,3943 | 0,8148 | 0,4205 |
| 2. Коэффициент финансовой устойчивости | Сумма строк 123,128, 131 формы №1/стр.135 формы №1 | 0,3943 | 0,8148 | 0,4205 |
| 3. Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными средствами | Сумма строк 123, 128, 131 формы №1 - стр.108 формы№1/стр.115форма№1 | 0,3857 | 0,7596 | 0,3740 |
| 4. Коэффициент обеспеченности запасов собственными средствами | Сумма строк 123,128, 131формы №1 - стр. 108 формы №1 / стр.109 форма №1 | 2,4625 | 2,8002 | 0,3376 |
| 5. Коэффициент маневренности собственного капитала | Сумма строк 123, 128, 131 формы №1 - стр.108 формы №1 / сумма строк 123,128,131 формы №1 | 0,9643 | 0,7181 | -0,2463 |
| 6. Коэффициент финансовой активности (плечо финансового рычага) | Сумма строк 128, 134 формы №1 - стр.131 формы №1 / сумма строк 123, 131 форма №1 | 1,5361 | 0,2272 | -1,3088 |

Анализ показателей финансовой устойчивости ООО «МИКАД» позволяет сделать следующие выводы:

. Предприятию необходимо принять меры по повышению рентабельности продаж и эффективности использования имеющихся материальных и финансовых ресурсов, что позволит увеличить собственные финансовые ресурсы (капитал и резервы) и их наличие в оборотных средствах.

. Продолжить работу над снижением темпов снижения запасов и затрат в динамике.

Оценка платежеспособности производится по данным баланса предприятия (форма №1) на основе характеристики ликвидности оборотных активов, т.е. времени, необходимого для превращения их в денежную наличность.

Для оценки платежеспособности предприятия был рассчитан ряд показателей, различающихся набором ликвидных активов, рассматриваемых в качестве покрытия краткосрочных обязательств, которые представлены в таблице 2.4.

Таблица 2.4 Показатели ликвидности, характеризующие платежеспособность предприятия

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2012 | 2013 | Отклоне-ние (+, -) | Критерий |
| 1. Коэффициент абсолютной ликвидности (К1) | 0,0886 | 0,0520 | -0,0366 | ≥ 0,2 |
| 2. Промежуточный коэффициент покрытия (К2) | 1,3729 | 3,0316 | 1,6588 | 0,8 -1,0 |
| 3. Общий коэффициент покрытия (К3) | 1,6278 | 4,1602 | 2,5324 | ≥ 2 |

Наиболее мобильной частью оборотных средств являются денежные средства и краткосрочные ценные бумаги. Оборотные средства в деньгах готовы к платежу и расчетам немедленно, и отношение этой части оборотных активов к краткосрочным обязательствам предприятия называется коэффициентом абсолютной ликвидности (К1):

К1 =  (2.1)

где ДС - денежные средства в кассе, на расчетном и валютном счетах, прочие средства (величина по строке 1250 (260) “денежные средства” из раздела II актива баланса);

КФВ - краткосрочные финансовые вложения (величина по строке 1240 (250) “краткосрочные финансовые вложения” из раздела II актива баланса);

ТО - краткосрочные (текущие) обязательства предприятия (сумма строк 1510,1520,1550 (610, 620, 630, 660) баланса).

Значение коэффициента в 2013 году по сравнению с 2012 г. уменьшилось на 0,0366, и ни в 2012 г., ни в 2013 г. не достигает оптимального значения, что отрицательно характеризует уровень платежеспособности предприятия.

Для оценки возможности предприятия мобилизовать средства в расчетах с дебиторами для покрытия кредиторских обязательств в практике анализа финансового состояния предприятия применяется промежуточный коэффициент покрытия (К2):

К2 = , (2.2)

где ТА - сумма оборотных (текущих) активов (итог раздела II актива баланса, стр.1200 (290);

НДС - налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям (стр.1220 (220) баланса);

ДЗд - долгосрочная дебиторская задолженность (величина по строке 5501 (230 баланса).

В 2013 году этот коэффициент значительно повысился, намного превышая оптимальное значение.

Наиболее обобщающим показателем платежеспособности выступает общий коэффициент покрытия или коэффициент текущей ликвидности (К3):

К3 = . (2.3)

В нашем случае значение коэффициента достаточно высокое, причем в 2012 г. он увеличился по сравнению с 2012 г. Мобилизовав все оборотные средства, предприятие может погасить свои текущие обязательства, а оставшуюся часть оборотных средств направить на погашение долгосрочных долгов и другие цели.

Финансовое состояние предприятия находится в непосредственной зависимости от того, насколько быстро средства, вложенные в оборотные активы, превращаются в реальные деньги.

транспорт нормирование управление оплата

Таблица 2.5 Анализ показателей оборачиваемости оборотных активов

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2012 год | 2013год | Отклонение |
|  |  |  | ( +, - ) |
| 1. Выручка от продаж, тыс. руб. | 14987 | 3855 | -11132 |
| 2. Средние величины, тыс. руб.: |  |  |  |
| -оборотных (текущих) активов (ТА) | 6549 | 7153 | 604 |
| - запасов (З) | 1473 | 1354 | -119 |
| - дебиторской задолженности (ДЗ) | 4353,5 | 5495 | 1141,5 |
| -денежных средств (ДС) | 722,5 | 304 | -418,5 |
| 3. Количество оборотов: |  |  |  |
| - оборотных активов | 2,29 | 0,54 | -1,75 |
| - запасов | 10,17 | 2,85 | -7,33 |
| -дебиторской задолженности | 3,44 | 0,70 | -2,74 |
| - денежных средств | 20,74 | 12,68 | -8,06 |
| 4.Продолжительность одного оборота в днях: |  |  |  |
| - оборотных активов | 157 | 668 | 511 |
| -запасов | 35 | 126 | 91 |
| -дебиторской задолженности | 105 | 513 | 409 |
| - денежных средств | 17 | 28 | 11 |
| 5. Сумма высвобождения (вовлечения) средств, тыс. руб. |  | 5468,4 |  |

В случае замедления оборачиваемости текущих активов предприятие вынуждено брать краткосрочные кредиты, заемные средства или использовать кредиторскую задолженность.

Таблица 2.6 Динамика состава и структуры финансовых результатов

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2012 | 2013 | Откл. (+, -) | Удельный вес, % | | Откл.уд. веса, % |
|  |  |  |  |  | |  |
|  |  |  |  | 2012 г. | 2013 г. |  |
| 1. Выручка (нетто) | 14987 | 3855 | -11132 | 100 | 100 |  |
| 2. Себестоимость продаж | 11262 | 2935 | -8327 | 75,1 | 76,1 | 1,0 |
| 3. Валовая прибыль (убыток) | 3725 | 920 | -2805 | 24,9 | 23,9 | -1,0 |
| 4.Коммерческие расходы | 604 | 782 | 178 | 4,0 | 20,3 | 16,3 |
| 5. Управленческие расходы | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 6. Прибыль от продаж | 3121 | 138 | -2983 | 20,8 | 3,6 | -17,2 |
| Прочие доходы и расходы | 21 | 106 | 127 | 0,1 | 2,7 | 2,9 |
| 7. Проценты к получению | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 8. Проценты к уплате | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 9. Доходы от участия в других организациях | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 10. Прочие доходы | 0 | 209 | 209 | 0,0 | 5,4 | 5,4 |
| 11. Прочие расходы | 21 | 103 | 82 | 0,1 | 2,7 | 2,5 |
| 12. Прибыль (убыток) до налогообложения | 3100 | 244 | -2856 | 20,7 | 6,3 | -14,4 |
| 13. Налог на прибыль | 620 | 49 | -571 | 4,1 | 1,3 | -2,9 |
| 14. Чистая прибыль (убыток) | 2480 | 195 | -2285 | 16,5 | 5,1 | -11,5 |

Данные таблицы 2.6 свидетельствуют о том, что за 2013 г. по сравнению с 2012 г. валовая прибыль ООО «МИКАД» уменьшилась на 2805 тыс. руб. Прибыль от продаж имеет тоже отрицательную динамику (-2983 тыс. руб.). Прибыль (убыток) до налогообложения уменьшилась в 2013 году на 2856 тыс. руб. Это привело к соответствующему уменьшению прибыли, остающейся в распоряжении организации, что безусловно отрицательно скажется на динамике собственных финансовых ресурсов, а также на наличии собственных оборотных средств.

Таблица 2.7 Факторный анализ ООО «МИКАД» в 2013 г.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели-факторы | Сумма, тыс.руб. | Доля влияния фактора, % |
| 1. Изменение прибыли от продаж - всего, | -2983 |  |
| в том числе за счет факторов: |  |  |
|  выручки от продаж | -2367,98 | 79,4 |
|  цен на продукцию | 49,70 | -1,7 |
|  себестоимости проданной продукции | -38,55 | 1,3 |
|  коммерческих расходов | -628,37 | 21,1 |
|  управленческих расходов | 0 | 0 |
| 2. Изменение прочих доходов и расходов, | 127 |  |
| в том числе за счет: |  |  |
|  процентов к получению | 0 | 0 |
|  процентов к уплате | 0 | 0 |
|  доходов от участия в других организациях | 0 | 0 |
|  прочих доходов | 209 | 164,6 |
|  прочих расходов | -82 | -64,6 |
| 3. Изменение прибыли до налогообложения (п.1+п.2) | -2856 |  |
| 4. Изменение текущего налога на прибыль | -571 |  |
| 5. Изменение отложенных налоговых активов | 0 |  |
| 6. Изменение отложенных налоговых обязательств | 0 |  |
| 7. Изменение чистой прибыли | -2285 |  |

Анализ рентабельности проводится по данным формы “Отчет о прибылях и убытках” и “Бухгалтерский баланс” за 2012-2013 годы.

Рисунок 2.1. Анализ рентабельности ООО «МИКАД»



2.2 Система планирования производственно-хозяйственной деятельности ООО «МИКАД»

Построим матрицу STЕР-анализа, предназначенного для выявления политических (Роlitiсal), экономических (Есоnоmiс), социальных (Sосial) и технологических (Tесhnоlоgiсal) аспектов внешней среды, которые влияют на бизнес компании.

Политика <http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D0%BA%D0%B0> изучается потому, что она регулирует власть, которая в свою очередь определяет среду компании и получение ключевых ресурсов для её деятельности. Основная причина изучения экономики <http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AD%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D0%BA%D0%B0> - это создание картины распределения ресурсов на уровне государства, которая является важнейшим условием деятельности предприятия. Не менее важные потребительские предпочтения определяются с помощью социального компонента STЕР -анализа. Последним фактором является технологический компонент. Целью его исследования принято считать выявление тенденций в технологическом развитии, которые зачастую являются причинами изменений и потерь рынка, а также появления новых продуктов.

Анализ выполняется по схеме «фактор - предприятие». Результаты анализа оформляются в виде матрицы <http://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%9C%D0%B0%D1%82%D1%80%D0%B8%D1%86%D0%B0\_%28%D1%8D%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D0%BA%D0%B0%29&action=edit&redlink=1>, подлежащим которой являются факторы макросреды, сказуемым - сила их влияния, оцениваемая в баллах, рангах и других единицах измерения. Результаты STЕР -анализа позволяют оценить внешнюю экономическую ситуацию, складывающуюся в сфере производства и коммерческой деятельности (таблица 2.8).

Таблица 2.8 STЕР-анализ ООО «МИКАД»

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Фактор среды | Важность для отрасли | | Влияние на организацию | | Направление влияния | | Степень фактора |
| Социальные факторы | | | | | | | |
| Благоприятная динамика соотношения классов и социальных групп в обществе | 2 | | 2 | | 1 | | 4 |
| Изменение образа жизни в направлении западных традиций | 2 | | 2 | | 1 | | 4 |
| Повышение уровня образования | 2 | | 1 | | 1 | | 2 |
| Повышение уровня культурного развития и его динамики | 1 | | 1 | | 0 | | 1 |
| Укрепление традиций и культурных ценностей | 1 | | 0 | | 0 | | 0 |
| Взаимоотношения внутри общества (индивид-индивид, индивид-общество) | 1 | | 0 | | 0 | | 0 |
| Улучшение отношений компания - общественные организации | 1 | | 0 | | 0 | | 0 |
| Технологические факторы | | | | | | | |
| Положительные тенденции развития новых подходов к производству услуг | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| Благоприятные тенденции развития новых процессов и оборудования, технологий | 1 | | 1 | | 1 | | 1 |
| Появление технологических прорывов | 1 | | 0 | | 0 | | 0 |
| Повышение удельного веса наукоемких технологий в производстве | 1 | | 0 | | 0 | | 0 |
| Повышение требований к научно-техническому уровню конкурентоспособной продукции | 1 | | 0 | | 0 | | 0 |
| Государственные приоритеты развития науки и техники | 1 | 0 | | 0 | | 0 | |
| Повышение мирового уровня исследований и разработок в отрасли | 1 | 0 | | 0 | | 0 | |
| Сокращение жизненного цикла технологий | 2 | 2 | | -1 | | -4 | |
| Ужесточение требований к квалификации кадров | 2 | 2 | | -1 | | -4 | |
| Экономические факторы | | | | | | | |
| Увеличение размеров и темпов изменения сегментов рынка в соответствии с интересами компании | 3 | 3 | | 1 | | 9 | |
| Повышение уровня экономического развития | 3 | 2 | | 1 | | 6 | |
| Повышение качества экономического законодательства | 3 | 2 | | 1 | | 6 | |
| Укрепление курса национальной валюты | 2 | 2 | | 1 | | 4 | |
| Повышение уровня и динамики реальных и номинальных доходов населения | 2 | 2 | | 1 | | 4 | |
| Повышение уровня потребления и сбережения доходов населения | 2 | 2 | | 2 | | 4 | |
| Увеличение размеров и темпов изменения размеров рынка | 3 | 1 | | 1 | | 3 | |
| Улучшение общей конъюнктура национального рынка | 2 | 1 | | 1 | | 2 | |
| Увеличение уровня дефицита государственного бюджета | 1 | 1 | | 1 | | 1 | |
| Повышение уровня инфляции, безработицы, ставок налогов | 1 | 1 | | 1 | | 1 | |
| Повышение правительственной поддержки отрасли | 1 | 0 | | 0 | | 0 | |
| Улучшение состояния фондового рынка | 1 | 0 | | 0 | | 0 | |
| Активизация инвестиционных процессов | 1 | 0 | | 0 | | 0 | |
| Повышение уровня централизованного регулирования цен | 1 | 0 | | 0 | | 0 | |
| Повышение уровня ставки рефинансирования ЦБ РФ | 1 | 0 | | 0 | | 0 | |
| Повышение уровня и динамики инвестиций в экономику | 1 | 0 | | 0 | | 0 | |
| Повышение ставки банковского процента | 3 | 1 | | -1 | | -3 | |
| Повышение уровня развития конкурентных отношений | 3 | 2 | | -1 | | -6 | |
| Увеличение цен на энергоносители | 2 | 3 | | -1 | | -6 | |
| Повышения уровня налоговой нагрузки | 3 | 3 | | -1 | | -9 | |
| Повышение стоимости земли | 3 | 3 | | -1 | | -9 | |
| Политические факторы | | | | | | | |
| Улучшение отношения государства к собственности | 2 | 1 | | 1 | | 2 | |
| Повышение эффективности правовой системы | 2 | 1 | | 1 | | 2 | |
| Улучшение характера отношений государства к отрасли | 1 | 0 | | 0 | | 0 | |
| Проведение политики государства в подготовке кадров для отрасли | 1 | 0 | | 0 | | 0 | |
| Усиление лоббистских усилий различных групп, объединений, отраслевых ассоциаций и союзов | 1 | 0 | | 0 | | 0 | |
| Повышение степени неукоснительности действий всех правовых норм | 2 | 1 | | -1 | | -2 | |
| Повышение уровня регулирования и контроля со стороны государства | 2 | 2 | | -1 | | -4 | |

Итак, на основе анализа, в таблице 2.9 были выявлены основные факторы макросреды ООО «МИКАД»

Таблица 2.9 Основные факторы макросреды для ООО «МИКАД»

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Факторы внешней среды | | Позитивное влияние | Степень важности | Негативное влияние | Степень важности |
| Социальные факторы | | Благоприятная динамика соотношения классов и социальных групп в обществе | 4 | Усиление профсоюзной активности и влияния профсоюзов на формирование общественного мнения | -2 |
|  | | Изменение образа жизни в направлении западных традиций | 4 |  |  |
|  | | Повышение уровня образования | 2 |  |  |
| Технологические факторы | Положительные тенденции развития новых подходов к производству услуг | | 1 | Сокращение жизненного цикла технологий | -4 |
|  | Благоприятные тенденции развития новых процессов и оборудования, технологий | | 1 | Ужесточение требований к квалификации кадров | -4 |
| Экономические факторы | Увеличение размеров и темпов изменения сегментов рынка в соответствии с интересами компании | | 9 | Увеличение цен на энергоносители | -6 |
|  | Повышение уровня экономического развития | | 6 | Повышения уровня налоговой нагрузки | -9 |
|  | Повышение качества экономического законодательства | | 6 | Повышение стоимости земли | -9 |
| Политические факторы | Улучшение отношения государства к собственности | | 2 | Повышение степени неукоснительности действий всех правовых норм | -2 |
|  | Совершенствование законов и нормативно-правовых актов | | 2 | Ужесточение законодательных ограничений отдельных видов деятельности | -2 |
|  | Повышение эффективности правовой системы | | 2 | Повышение уровня регулирования и контроля со стороны государства | -4 |

Анализ микросреды проводится посредством применения методики «Пять сил Портера».

Модель конкурентных сил Портера подразумевает анализ рыночных сил, которые могут влиять как позитивно, так и негативно на предприятие. Анализ ведется по 5 факторам, приведенным в таблице 2.10.

Таблица 2.10 Анализ факторов макросреды для ООО «МИКАД»

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Фактор | Количественная оценка | Критерий оценивания |
| Потенциальные новички | 0 | - давления не ощущается, вполне возможно собственное давление (барьер входа на рынок достаточно высок, особенно в условиях ограниченности кредитования, высокой стоимости недвижимости и нестабильной экономической ситуации); |
| Поставщики | 0 | - давления не ощущается, вполне возможно собственное давление (налажены устойчивые взаимоотношения с поставщиками); |
| Товары-заменители | 0 | - давления не ощущается (возможен переход части клиентов в более низкий ценовой сегмент); |
| Потребители | 2 | - давление есть, следует отслеживать его динамику (потребители очень требовательны как к качеству услуги, так и ко всему процессу ее оказания); |
| Конкуренты | 2 | - давление есть (необходимо отслеживать появление новых конкурентов, анализ их действий); |
| Сумма баллов | 4 | Выводы: - нужны спецпрограммы развития бизнеса; - постоянный мониторинг потребностей потребителей и анализ действий конкурентов; - маркетинговые программы, переход к программам лояльности потребителей; - выявление ключевых факторов успеха; - отслеживание появления новых конкурентов. |

2.3 Оценка эффективности использования основных фондов ООО «МИКАД»

Анализ использования транспортных средств и их эффективности производится с помощью определенных показателей.

Для проведения анализа используем информацию, приведенную в таблице 2.11 согласно отчетности по транспортному хозяйству ООО «МИКАД» за 2013 год.

Таблица 2.11 Анализ использования транспортных средств ООО «МИКАД»

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Автомобиль | Переменные расходы, тыс. рублей | Доход, тыс. рублей | Время в ремонте, час | Время в работе, час | Режимный фонд рабочего времени, час | Пробег с грузом, км | Пробег без груза, км |
| 1 | Фонд Транзит грузовой | 102,3 | 180,5 | 203 | 2024 | 3000 | 13063 | 12074 |
| 2 | Фиат Транзит грузовой | 104,5 | 203,6 | 29 | 2063 | 3000 | 10895 | 10898 |
| 3 | Зил 130 с манипулятором | 97,9 | 120,9 | 205 | 1596 | 3000 | 9936 | 8365 |
| 4 | Камаз бортовой | 150,6 | 260,5 | 186 | 2039 | 3000 | 11390 | 10890 |
| 5 | Митсубиси миксер | 180,2 | 230,8 | 306 | 1398 | 3000 | 9300 | 9563 |
| 6 | Митсубиси миксер | 130,7 | 250,6 | 198 | 1532 | 3000 | 8451 | 7899 |
| 7 | Митсубиси буровая установка | 43,8 | 100,4 | 165 | 690 | 3000 | 0 | 984 |
| 8 | Трактор Т 150 с ножом | 106,9 | 196,9 | 23 | 1938 | 3000 | 0 | 475 |
| 9 | Экскаватор траншейный на базе МТЗ | 108,5 | 203,8 | 209 | 2003 | 3000 | 0 | 10896 |
| 10 | Экскаватор гусеничный Хитачи | 103,6 | 150,6 | 138 | 896 | 3000 | 0 | 1158 |
| 11 | Погрузчик "Барсик" | 106,7 | 200,4 | 105 | 2015 | 3000 | 0 | 1238 |
| 12 | Кран "Като", 10 тонн | 104,9 | 198,3 | 98 | 538 | 3000 | 0 | 429 |

Текущие затраты предприятия на перевозку грузов называют эксплуатационными расходами.

Затраты на производство и реализацию услуг, формирующие ее себестоимость - один из важнейших показателей коммерческой деятельности предприятия. Они состоят из стоимости используемых в производстве основных и вспомогательных материалов, топлива, энергии, основных фондов, трудовых ресурсов и прочих расходов по эксплуатации, а также внепроизводственных расходов.

Затраты являются бухгалтерской категорией, с денежным потоком не связаны и служат элементами, формирующими показатель себестоимости.

К переменным относятся затраты, величина которых изменяется при изменении объема производства: затраты на сырье, материалы, зарплата основных производственных рабочих, топливо и энергия на технологические цели и другие расходы.

К постоянным принято относить такие элементы, величина которых не меняется с изменением объема производства, например, начисленная амортизация основных фондов, арендная плата, проценты за использование кредитами, некоторые виды зарплаты руководителей и др.

В состав эксплуатационных расходов включают как переменные (зависящие от объема перевозок), так и постоянные (накладные) затраты. Алгебраически это можно представить в виде:

= a + bx

где y- сумма постоянных затрат на перевозкисумма постоянных затратставка переменных расходов на единицу перевозокобъем перевозок

На ООО «МИКАД» результат такого распределения отображен в таблицах 2.12-2.13.

Постоянные затраты составили 1895,3 тыс.рублей, а переменные - 1340,6 тыс.рублей, т.е., при увеличении объема перевозок их себестоимость снижается за счет экономии на не зависящих от объема перевозок расходах.

На основании полученных результатов видно, что общая прибыль от работы транспорта за 2013 год составила 275,1 тыс. рублей. Как показывает анализ, некоторые виды транспорта (ФОРД транзит грузовой, ФИАТ транзит грузовой, МИТСУБИСИ (буровая установка), экскаватор траншейный на базе МТЗ) убыточны.

Анализируя полученную прибыль по видам транспортных средств следует, что доход принесли ЗИЛ 130 с манипулятором (54,3 тыс.руб), КАМАЗ бортовой (37,4 тыс.рублей), МИТСУБИСИ миксер (25,8 тыс.руб), трактор Т-150 (111,4 тыс.руб); экскаватор ХИТАЧИ (15,7 тыс.руб), погрузчик Барсик (48,2 тыс.руб) и кран КАТО (31,9 тыс.руб). Анализируя данные можно констатировать тот факт, что ФОРД транзит грузовой, ФИАТ грузовой, МИТСУБИСИ буровая и экскаватор на базе МТз нерентабельны, объем оказываемых услуг находился ниже уровня точки безубыточности, т.е. не окупались даже свои затраты.. Здесь можно сделать вывод, что снижение чистой прибыли на предприятии было связано с убытками приносимыми данным видом услуг. Также отмечена тенденция к снижению объема оказываемых услуг и как следствие увеличение убытков.

Таблица 2.12 Показатели результатов деятельности транспорта ООО «МИКАД»

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Автомобиль | Переменные расходы, тыс. рублей | Коэфф. распределения постоянных затрат | Постоянные затраты, тыс. рублей | Совокупные расходы, тыс. рублей | Доход, тыс. рублей | Прибыль, тыс. рублей | Точка безубы-точност | Запас финансовой прочности | Рентаб продаж | Рентабельность издержек | Коэфф. издержко-емкости |
| 1 | Форд Транзит грузовой | 102,3 | 0,08 | 144,6 | 246,9 | 203,6 | -43,3 | 290,7 | -87,1 | -21,28 | -17,55 | 1,2 |
| 2 | Фиат грузовой | 104,5 | 0,08 | 147,7 | 252,2 | 250,9 | -1,3 | 253,2 | -2,3 | -0,53 | -0,53 | 1,0 |
| 3 | Зил 130 с манипулят | 97,9 | 0,07 | 138,4 | 236,3 | 290,6 | 54,3 | 208,7 | 81,9 | 18,68 | 22,98 | 0,8 |
| 4 | Камаз бортовой | 150,6 | 0,11 | 212,9 | 363,5 | 400,9 | 37,4 | 341,0 | 59,9 | 9,33 | 10,28 | 0,9 |
| 5 | Митсубиси миксер | 180,2 | 0,13 | 254,8 | 435,0 | 460,8 | 25,8 | 418,4 | 42,4 | 5,61 | 5,94 | 0,9 |
| 6 | Митсубиси миксер | 130,7 | 0,10 | 184,8 | 315,5 | 326,9 | 11,4 | 307,9 | 19,0 | 3,49 | 3,62 | 1,0 |
| 7 | Митсубиси буровая | 43,8 | 0,03 | 61,9 | 105,7 | 100,4 | -5,3 | 109,8 | -9,4 | -5,30 | -5,03 | 1,1 |
| 8 | Трактор Т 150 с | 106,9 | 0,08 | 151,1 | 258,0 | 369,4 | 111,4 | 212,7 | 156,7 | 30,15 | 43,16 | 0,7 |
| 9 | Экскаватор на базе МТЗ | 108,5 | 0,08 | 153,4 | 261,9 | 250,9 | -11,0 | 270,3 | -19,4 | -4,38 | -4,20 | 1,0 |
| 10 | Экскаватор Хитачи | 103,6 | 0,08 | 146,5 | 250,1 | 265,8 | 15,7 | 240,0 | 25,8 | 5,92 | 6,29 | 0,9 |
| 11 | Погрузчик "Барсик" | 106,7 | 0,08 | 150,8 | 257,5 | 305,7 | 48,2 | 231,7 | 74,0 | 15,75 | 18,70 | 0,8 |
| 12 | Кран "Като", грузопод 10 тон | 104,9 | 0,08 | 148,3 | 253,2 | 285,1 | 31,9 | 234,6 | 50,5 | 11,19 | 12,60 | 0,9 |
| ВСЕГО | | 1340,6 | 1,00 | 1895,3 | 3235,9 | 3511 | 275,1 | 3066,0 | 445,0 | 7,84 | 8,50 | 0,9 |

Таблица 2.13 Показатели использования автотранспорта ООО «МИКАД» за 2013 год

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Автомобиль | Времмя в ремонте, час | Время в работе, час | Режимный фонд рабочего времени, час | Пробег с грузом, км | Пробег без груза, км | Коэффициент использования автотранспорта по календарному времени | Коэффициент использования автотранспорта по режимному времени | Коэффициент технической готовности автотранспорта | Коэффициент использования пробега | Коэффициент порожнего пробега |
| 1 | Фонд Транзит грузовой | 203 | 2024 | 3000 | 13063 | 12074 | 0,7 | 0,7 | 1,1 | 0,52 | 0,48 |
| 2 | Фиат Транзит грузовой | 29 | 2063 | 3000 | 10895 | 10898 | 0,7 | 0,7 | 1,0 | 0,50 | 0,50 |
| 3 | Зил 130 с манипулятором | 205 | 1596 | 3000 | 9936 | 8365 | 0,5 | 0,5 | 1,1 | 0,54 | 0,46 |
| 4 | Камаз бортовой | 186 | 2039 | 3000 | 11390 | 10890 | 0,7 | 0,7 | 1,1 | 0,51 | 0,49 |
| 5 | Митсубиси миксер | 306 | 1398 | 3000 | 9300 | 9563 | 0,5 | 0,5 | 1,3 | 0,49 | 0,51 |
| 6 | Митсубиси миксер | 198 | 1532 | 3000 | 8451 | 7899 | 0,5 | 0,5 | 1,1 | 0,52 | 0,48 |
| 7 | Митсубиси буровая установка | 165 | 690 | 3000 | 0 | 984 | 0,2 | 0,2 | 1,3 | 0,00 | 1,00 |
| 8 | Трактор Т 150 с ножом | 23 | 1938 | 3000 | 0 | 475 | 0,6 | 0,6 | 1,0 | 0,00 | 1,00 |
| 9 | Экскаватор траншейний на базе МТЗ | 209 | 2003 | 3000 | 0 | 10896 | 0,7 | 0,7 | 1,1 | 0,00 | 1,00 |
| 10 | Экскаватор гусенечный Хитачи | 138 | 896 | 3000 | 0 | 1158 | 0,3 | 0,3 | 1,2 | 0,00 | 1,00 |
| 11 | Погрузчик "Барсик" | 105 | 2015 | 3000 | 0 | 1238 | 0,7 | 0,7 | 1,1 | 0,00 | 1,00 |
| 12 | Кран "Като", грузоподбемность 10 тон | 98 | 538 | 3000 | 0 | 429 | 0,2 | 0,2 | 1,2 | 0,00 | 1,00 |
| ВСЕГО | | 1865 | 18732 | 36000 | 63035 | 74869 | 0,5 | 0,5 | 1,1 | 0,46 | 0,54 |

ГЛАВА 3. РАЗРАБОТКА РЕКОМЕНДАЦИЙ И МЕРОПРИЯТИЙ ПО РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ООО «МИКАД»

3.1 Разработка бизнес-плана развития ООО «МИКАД»

Как видно из проведенного анализа оборачиваемости оборотных активов, выручка от продаж в 2013 году сократилась в 3,8 раза, в свою очередь анализ использования автотранспорта также показывает низкий коэффициент.

Для повышения продаж целесообразно расширить сферы деятельности предприятия. В настоящее время ООО «МИКАД» оказывает транспортные услуги строительным организациям, вместе с тем в Уставе предприятия предусмотрена возможность ведения общестроительных работ.

Рассмотрим сферу строительства в частности услуги по монтажу теплых полов.

Таблица 3.1 Основные показатели ввода жилья в Свердловской области

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2011 | 2012 | 2013 | 2013/2011, % |
| Объем строительно-монтажных работ, млн.руб | 7370 | 7406 | 7480 | 101,5% |
| Ввод жилья, тыс.м2 | 425 | 405 | 599 | 140,9 |
| Среднереализационная цена 1 м2, тыс.руб | 37 | 45 | 56 | 143,6% |

Как видно из приведенной таблицы, в Свердловской области наблюдается стабильный рост строительно-монтажных работ и ввода жилья. Следует отметить, что сдаваемое жилье не оборудуется системой теплых полов. А вместе с тем климат региона заставляет предпринимать дополнительные меры для повышения комфортных условий проживания.

Исходя из сильных и слабых сторон предприятия, а также наиболее вероятных угроз и возможностей составим матрицу СWОT.

Таблица 3.2 СWОT-анализ ООО «МИКАД»

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Внешние факторы Внутренние факторы | Возможности Высокое по сравнению с другими хозяйствами качество продукции обеспечивает предпочтение покупателей, даёт возможность заключать долгосрочные договора. Наличие устойчивых связей с перерабатывающим предприятием. | Угрозы Соотношение себестоимости и средней цены. Нет внешних источников инвестиций. Насыщенность рынка аналогичной продукцией. Доступность рынка для конкуренции. |
| Сильные стороны Высокое качество. Широкие возможности для расширения производства. Наличие собственной сети сбыта | Поле «СИВ» Расширить сеть сбыта. Улучшить качество снабжения товарами своей торговой сети. Расширить ассортимент. Поддержание качества продукции на должном уровне. | Поле «СИУ» Внедрить технологию, которая позволит производить более качественную продукцию по более низкой цене. Проводить бенчмаркинг. Применять ресурса- и энерго- сберегающие технологии. |
| Слабые стороны Убыточность. Низкий уровень технологий. Хозяйство не имеет возможности продавать продукцию оптовым покупателям с условием предоплаты, что отрицательно сказывается на финансовом положении. | Поле «СЛВ» Возможность объединения с перерабатывающим предприятием. Повысить уровень технологий. Заключение договоров с перерабатывающими предприятиями. Долгосрочные договора с предприятиями социальной сферы. | Поле «СЛУ» Необходимо постоянно следить за соотношением себестоимости и средней цены. Предпринять соответсвующие меры в случае, если производство будет убыточным Продвижение товара (реклама, пропаганда). |

Планируемые годовые объемы сдачи жилья в 2014 г. составят более 700 ты.м2. То есть, при сохранении стабильности вышеуказанных тенденций данная продукция претендует на долю местного рынка в размере не более 1%. Таким образом, ситуация в отрасли, как видно из анализа, чрезвычайно благоприятная для товарной экспансии данного проекта.

Резюме проекта

Настоящий бизнес-план разработан с целью обоснования эффективности организации услуг населению по установке теплых полов.

Сегодня существует огромное множество устройств для обогрева как жилища в целом, так и по зонам. В новостройках система обогрева учитывает инновационные особенности и позволяет подключать различного рода системы, например, теплый пол. Однако, что же делать обитателям домов, возраст которых составляет более полувека?!

Разумно было бы предположить, что в таких домах в первую очередь стоит поменять изношенные радиаторы, неспособные создавать теплый микроклимат в квартире. Но такая замена может оказаться пустой тратой денег, так как система теплоснабжения, как в доме, так и на участке теплотрассы, подводимой к дому, также нуждается в замене.

Поэтому, мудрым решением будет кардинальное преображение системы отопления, а именно - установить теплый пол. Такой прибор способен обеспечить обогрев помещений различной площади. В зависимости от того, где расположен потребитель (город или частный дом), метража (и кубатуры) помещения, высоты, на которую можно поднять пол, а также наличия определенных энергоресурсов (теплоносителя) выбирают тот или иной вид системы.

Кроме того, такое решение значительно выгоднее с дизайнерской точки зрения - обогреватель (т.е. теплый пол) не видно, а, значит, интерьер не загромождается ненужными и портящими внешний вид помещения приборами. Такой вид обогрева становится настоящей находкой для помещений с маленькой площадью, где просто физически невозможно установить обогреватель - ванная комната, туалет, кладовая и т.д.

Именно здесь на помощь приходят современные разработки в тандеме с многолетним опытом эксплуатации теплых полов. Стильно, комфортно, энергоэффективно и безопасно - все это доступно каждому уже сегодня.

Теплый водяной пол - по сравнению с радиаторным отоплением <http://dvdinfo.3dn.ru/publ/obuchajushhie\_videokursy/svoimi\_rukami/otoplenie\_v\_dome\_svoimi\_rukami/5-1-0-6> имеет следующие преимущества:

 большая часть тепла (до 70%) передается излучением, благодаря чему воспринимается более комфортно; экономия тепловой энергии - в жилых зданиях 20-30%, в помещениях с высокими потолками (высотой от трех метров) до 50% и выше;

 отсутствие традиционных отопительных приборов позволяет более эффективно использовать жилую площадь;

 отсутствие конвективных потоков приводит к уменьшению количества пыли в воздухе обогреваемого помещения;

 из-за низкой температуры теплоносителя, это примерно 25-50°С, теплые полы являются низкотемпературной системой, исключающей возникновение положительной ионизации воздуха.

В зависимости от того, какой энергоноситель используется в системе, различают водяной, инфракрасный и электрический теплый пол. Для больших загородных домов рациональнее использовать водяную систему. Дело в том, что, во-первых, такая система достаточно громоздкая (диаметр трубок составляет 60-100 мм), нагрузка на 1 метр квадратный может составлять более 500 кг.

Во-вторых, для того, что бы обеспечить электрический пол такого метража мощностью, нужен достаточно мощный генератор, который нерационально использовать. Для обеспечения же водяной системы достаточно иметь бойлер, который в любом случае пригодится для подготовки горячей воды на бытовые нужды, и небольшого насоса для циркуляции воды в контуре.

При правильной проектировке и укладке труб, возможна организация естественного самотека воды, таким образом, можно вовсе избежать использования насоса. Прежде, чем отдать безоговорочно предпочтение теплому полу с использованием воды как теплоносителя, следует разобраться в том, какие бывают трубы, так как от этого зависит не только эффективность, долговечность, но и стоимость системы.

Среди материалов, используемых при изготовлении труб для системы «Теплый пол», различают полипропилен, металлопластик и медь. Полипропилен - один из наиболее доступных и наименее дорогостоящих материалов. Однако, при выборе данного вида труб, стоит помнить, что не все виды полипропилена пригодны для монтажа теплого пола. «Серебро» среди трубоматериалов получает металлопластик, так как он обладает хорошей теплопроводностью и гибкостью.

И первые, и вторые трубы можно укладывать непосредственно под покрытие, например, под ламинат или под плитку, без использования бетонной стяжки. В таком случае следует использовать алюминиевые направляющие (так называемая настильная система). Наиболее прочными и долговечными являются медные трубы. Единственный недостаток - теплый пол с такими трубами достаточно дорогой. Металлопластиковые и медные трубы выносят существенные нагрузки, а потому на теплый контур можно даже расставлять мебель или крупногабаритную бытовую технику.

Такой теплый водный механизм имеет один существенный недостаток - невозможность равномерного регулирования температуры по всей поверхности. Однако есть и явное преимущество над электрополами - отсутствие электромагнитных колебаний.

Электрический теплый пол особенно актуален для городских квартир, больших мегаполисов, как Москва, где дефицит тепловой мощности централизованных теплосетей особенно ощутим. Он представляет собой кабель или электрические нагревательные элементы, уложенные под стяжку или непосредственно под покрытие.

Производители предоставляют три варианта исполнения электрического теплопола: кабельный, термоматы и пленочный. Разница между ними заключается не только в сложности монтажа, но и в энергопотреблении, цене. Кабельный теплый пол - это кабель с медной жилой, который укладывается на рефлектор под слой штукатурки и стяжки. Такой теплый прибор обладает возможностью гибкого регулирования температуры, в отличие от водяного пола.

При монтаже следует тщательно рассчитывать толщину стяжки, так как от этого зависит качество нагрева - при избыточной толщине стяжки электрическая мощность может потребляться, а тепловой эффект не будет заметен.

Тепловой мат - это еще одна разновидность подогреваемого электропола. Он представляет собой кабель, уложенный с определенным шагом на монтажную сетку. Такой теплый пол менее трудоемкий в плане монтажа и может укладываться под слой плиточного клея и плитки (ламината).

Пленочный теплый пол - это инновационная система, которая представляет собой ультратонкую пленку. Различают инфракрасный и конвенционный принцип теплоотдачи. В первом случае используются нанотехнологии, обеспечивающие тепло, по природе напоминающее солнечное излучение.

Конвекционный пленочный пол представляет собой тепловой контур в виде тонкого провода. Такую пленку можно укладывать непосредственно под ламинат и в случае необходимости легко демонтировать. Осуществить укладку теплого электропола можно как во время отделочных работ, например, ремонт, так и за несколько часов без предварительной подготовки.

Теплый и приятный пол станет еще и легким в управлении, если выбрать программируемый терморегулятор. Используя такую автоматику, становится возможным задать нужную температуру и время включения нагрева. В итоге, по возвращению домой, вас «встретит» теплый и уютный дом.

Для обеспечения безопасности можно запрограммировать отключения пола, дабы драгоценная электроэнергия не тратилась впустую в случае задержки или изменения даты прихода домой. Такой простой и надежный способ управления, делает эксплуатацию теплого пола, совершенно простой и надежной. А микроклимат в доме - теплым и уютным круглый год и любое время суток

Для реализации настоящего инвестиционного проекта требуются минимальные вложения: прием на работу бригады монтажников теплых полов и расходы на рекламу.

Срок окупаемости инвестиционного проекта - 2 года

## Маркетинговый план

Установкой теплых полов в Михайловске занимаются 26 предпринимателей и 8 юридических лиц. Наиболее значительную долю занимают такие сельхозпредприятия, как ООО «Родник», ООО «Услы», ООО «Теплый дом», ООО «Седяк».

Таблица 3.3 Сравнительный анализ основных конкурентов

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Характеристика конкурентов | ООО «Родник» | ООО «Услы» | ООО «Теплый дом» | ООО «Седяк» |
| 1. Качество продукции | среднее | хорошее | хорошее | хорошее |
| 2. Объем продаж (доля от общего объема) | 11,4 | 27,7 | 9,8 | 9,2 |
| 3 Уровень цен | средние | средние | средние | средние |
| 4 Стабильность продаж | средняя | низкая | низкая | средние |

Указанные предприятия могли бы рассматриваться как потенциальные конкуренты, если бы не тот факт, что этот рынок имеет значительный потенциал роста в силу рассмотренных выше причин.

Планируемые средства стимулирования сбыта

* Гибкая система ценообразования, стимулирующие акции в местах продаж
* Наряду с уже предварительно установленными каналами сбыта, наладить новые каналы и распространить их на другие районы Свердловской области.

Анализ рынков сбыта

Исходя из современных тенденций развития рынка строительства, мы прогнозируем стабильное повышение спроса на установку теплых полов, соответственно, стабильный рост динамики продаж.

Охват существующих сегментов рынка будет осуществляться путем прямых контактов с потенциальными покупателями: население Михайловска и Свердловской области.

Стратегия маркетинга

Анализ сложившегося уровня цен и проводимой большинством участников рынка ценовой политики дает основание прогнозировать планомерный рост цен на установку теплых полов.

Таблица 3.4 Цена оказания услуги на конец 2013 года

|  |  |
| --- | --- |
| Производитель | Средняя цена установки 1 м2, руб./м2. |
| ООО «Родник» | 1450 |
| ООО «Услы» | 1390 |
| ООО «Теплый пол» | 1470 |
| ООО «Седяк» | 1470 |

Таблица 3.5. Планируемая цена установки ООО «МИКАД»

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование | 2014 | 2015 | 2016 |
| Цена 1 м2 | 1500 | 1635 | 1749 |
| Индекс потребительских цен, %\* | 11 | 9 | 7 |

Таким образом, основная стратегия маркетинга компании - ценовая конкуренция, которая допустима и целесообразна в условиях низких производственных издержек. В расчётах принята средняя цена установки теплого пола 1500 руб./м2 в 2013 году, в последующие годы - в пределах прогнозируемого роста индекса потребительских цен. Можно сделать вывод, что ценовой фактор является решающим фактором конкурентоспособности продукции компании.

Конкурентные преимущества ООО «МИКАД»

 Цена реализации на 5-10% ниже среднерыночного уровня цен

* Произведенная работа отличается высоким качеством.
* Высокопрофессиональные специалисты.

Реклама нового вида услуги будет представлена в газетах “Свердловский курьер”, «Деловой Екатеринбург», «Реклама-Шанс», «Урал-Инфо», на рекламных щитах при въезде на улицу, будет проводиться также рассылка рекламных листовок.

Организационный план

Для расширения спектра оказываемых услуг необходимо набрать бригаду монтажников. Монтажники будут приняты по гражданско-правовым договорам.

Производственный план

Бизнес-план оказания услуг по монтажу теплых полов предполагает осуществление деятельности с минимальными вложениями.

Таблица 3.6. Прогнозный план продаж

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование услуги | Средняя цена | Количество продаж в месяц | | Выручка в месяц | |
|  |  | Min | max | Min | max |
| Устройство теплого пола | 1500 | 5 | 15 | 75000 | 225000 |

Финансовый план

Компания находится на упрощенной системе налогообложения (УСН).

Ставка налога составляет 15% Доходы-Расходы (статья 346.31 НК РФ).

Таблица 3.7. Прогноз о доходах и расходах при устройстве теплых полов

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Показатели | 2014 | 2015 | 2016 |
| 1. | Выручка (продажи) | 3330000 | 3996000 | 4795200 |
| 2. | Себестоимость продаж (расходы), всего (сумма строк 2.1-2.5) | 554 767 | 665720,4 | 798864,48 |
|  | в том числе: |  | 0 | 0 |
| 2.1. | Расходы на оплату труда наемных работников | 480 000 | 576000 | 691200 |
| 2.2. | Страховые взносы на социальное обеспечение и обязательное пенсионное страхование наемных работников | 0 | 0 | 0 |
| 2.3. | Прочие расходы, всего (сумма строк 2.5.1-2.5.5) | 74767 | 89720,4 | 107664,48 |
|  | в том числе: |  | 0 | 0 |
| 2.3.1. | Услуги сторонних организаций (аренда, энергозатраты и т.п.) | 0 | 0 | 0 |
| 2.3.2. | Транспортные расходы | 10000 | 12000 | 14400 |
| 2.3.3. | Закупка расходных материалов | 50000 | 60000 | 72000 |
| 2.3.4. | Расходы на рекламу и представительские расходы | 14767 | 17720,4 | 21264,48 |
| 3. | Валовая прибыль/убыток (доход до налогообложения) (строка 1 - строка 2) | 2 775 233 | 3330279,6 | 3996335,52 |
| 4. | Налоговые выплаты | 499500 | 599400 | 719280 |
| 5. | Чистая прибыль (чистый доход) (строка 3 - строка 4) | 2 275 733 | 2730879,6 | 3277055,52 |
| 6. | Использование чистой прибыли (чистого дохода): |  | 0 | 0 |
| 6.1. | На расширение производства/накопление | 1365439,8 | 1638527,76 | 1966233,31 |
| 6.2. | На распределение/потребление | 910293,2 | 1092351,84 | 1310822,21 |

3.2 Разработка предложений по повышению эффективности стратегического планирования и реализации бизнес-плана развития ООО «МИКАД»

Для того, чтобы рассчитать точку безубыточности (объем производства продукции, при котором выручка от реализации продукции равна затратам на производство и реализацию продукции) необходимо все затраты предприятия распределить на условно-постоянные (изменяются незначительно или не изменяются при изменении объема производства) и условно-переменные (изменяются прямо пропорционально изменению объема производства). Данная разбивка представлена в следующей таблице.

Таблица 3.8. Условно-переменные и условно-постоянные расходы

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование расходов | Сумма расходов в месяц, рублей |
| Условно-переменные затраты: |  |
| 1.материально-сырьевые затраты | 4166,67 |
| Всего | 4166,67 |
| Условно-постоянные затраты: |  |
| 1.заработная плата персонала организации 2.накладные расходы: --реклама -расходуемые материалы | 40000 90000 1230,58 2173 |
| Всего | 133403,58 |

Расчет точки безубыточности производится по формуле:



где Х - число обслуживаемых заказов в месяц.

Х=133403,58/15000-4166,67= 12 заказов.

Для того, чтобы построить график безубыточности на год предполагается, что количество клиентов каждый месяц будет увеличиваться на 3 человека, условно-переменные затраты будут возрастать на 200 рублей, а условно-постоянные затраты не изменяться.

Таблица 3.9.Расчет данных для построения графика безубыточности на год

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Количество посетителей, человек | Переменные затраты, рублей | Постоянные затраты, рублей | Общие затраты, рублей | Выручка, рублей |
| Январь | 2 | 4166,67 | 133403,58 | 137570,3 | 30000 |
| Февраль | 5 | 4366,67 | 133403,58 | 137770,3 | 75000 |
| Март | 8 | 4566,67 | 133403,58 | 137970,3 | 120000 |
| Апрель | 11 | 4766,67 | 133403,58 | 138170,3 | 165000 |
| Май | 14 | 4966,67 | 133403,58 | 138370,3 | 210000 |
| Июнь | 17 | 5166,67 | 133403,58 | 138570,3 | 255000 |
| Июль | 20 | 5366,67 | 133403,58 | 138770,3 | 300000 |
| Август | 23 | 5566,67 | 133403,58 | 138970,3 | 345000 |
| Сентябрь | 26 | 5766,67 | 133403,58 | 139170,3 | 390000 |
| Октябрь | 29 | 5966,67 | 133403,58 | 139370,3 | 435000 |
| Ноябрь | 32 | 6166,67 | 133403,58 | 139570,3 | 480000 |
| Декабрь | 35 | 6366,67 | 133403,58 | 139770,3 | 525000 |

Рисунок 3.2 График безубыточности



Общие затраты в таблице рассчитываются как сумма постоянных и переменных затрат, а выручка как произведение количества оказанных услуг и средняя цена за одну услугу, которая составляет 15000 рублей. Таким образом, при 12 и более заказах в месяц на установку 10 кв.м теплого пола предприятие будет получать прибыль.

Внедрение нового вида деятельности принесет предприятию в год прибыли 2,275 тыс. рублей.

ГЛАВА 4. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ООО «МИКАД»

4.1 Недостатки организации труда в ООО «МИКАД»

Как известно от обоснованности плана по затратам зависит эффективность работы всего предприятия.

На основе расчетов отдельных видов затрат и смет затрат по видам деятельности составляется сводная смета затрат на производство. Основными материалами для ее составления являются следующие:

 расчет затрат на сырье, материалы и электроэнергию;

 расчет величины основной и дополнительной заработной платы производственных рабочих;

 смета затрат на обслуживание и эксплуатацию оборудования;

 смета цеховых расходов;

 смета общехозяйственных расходов.

В свою очередь расчеты всех этих затрат осуществляются исходя из предварительно разработанных таких разделов плана предприятия, как производственная программа, план организационно-технических мероприятий, план по труду и заработной плате, расчет среднегодовой стоимости основных фондов.

Стоимость основных материальных ресурсов, отражаемая по элементу «Материалы», формируется исходя из годовой потребности в ресурсах и их стоимости. Общая сумма затрат на материалы составит 15753,5 тыс. руб.

Стоимость планируемой покупной электроэнергии распределяется по всем производственным процессам. Затраты на электроэнергию рассчитываются исходя из количества потребленной электроэнергии в предыдущем году и цены 1 тыс.кВт/час на плановый период. Расчет затрат на электроэнергию представлен в таблице 4.1.

Таблица 4.1 Затраты на электроэнергию на плановый период

|  |  |
| --- | --- |
| Статьи расчета | Значение |
| Количество потребляемой электроэнергии, тыс. кВт. ч.: | 346,09 |
| Тариф за 1 кВт. ч., руб. | 4,13 |
| Стоимость потребляемой электроэнергии, тыс. руб. | 1429,35 |

Полученные данные при расчете стоимости электроэнергии показывают, что плановый уровень затрат на оплату электроэнергии составит 1429,35 тыс. руб.

Затраты на топливо в плановом году составят 154,3 тыс.руб.

В элементе «Затраты на оплату труда» отражаются расходы на оплату труда, включая премии рабочим и служащим за производственные результаты и доплаты к тарифным ставкам и окладам, в том числе за работу в выходные и праздничные, за совмещение профессий, расширение зон обслуживания, доплаты за разъездной характер работы, вахтовый метод работы. Для того чтобы рассчитать отчисления на социальные нужды, необходимо определить размер налоговой базы для каждого отдельного работника. Расчет заработной платы персонала представлен в таблице 4.2.

Таблица 4.2 Фонд заработной платы на плановый период

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование показателей | Ед.изм., коэф. | Значение |
| Месячная тарифная ставка работника | руб. | 8 313 |
| Среднемесячный фонд рабочего времени | час | 165,58 |
| Тарифная ставка | руб/час | 50,2 |
| Начисления, учитывающие условия производства работ | 15% | 8 |
| Коэффициент премий | 80% | 46,19 |
| Районный коэффициент и северная надбавка | 120% | 124,71 |
| Итого с учетом накладных расходов | 91% | 436,69 |
| Трудозатраты | чел.-ч. | 10196,18 |
| Итого заработная плата | тыс. руб. | 4452,60 |

Расходы на заработную плату составят 4452,6 тыс.руб., в том числе накладные расходы составляют 91 %. Размер отчислений на социальные нужды составит 1068,62 тыс. руб.

В элементе «Амортизация» отражается сумма амортизационных отчислений на полное восстановление, исчисленных исходя из балансовой стоимости ОПФ и утвержденных в установленном порядке норм. Амортизационные отчисления основных производственных фондов в плановом периоде составят 564,44 тыс. руб.

При планировании прочих денежных расходов учитываются отчисления процентов за кредит, командировочные и почтово-телеграфные расходы, стоимость услуг сторонних организаций и т.д. В состав прочих затрат включают общехозяйственные затраты. Планирование данных затрат осуществляет по отдельным статьям расходов. Прочие затраты в плановом периоде составят 614 тыс. руб.

Плановый уровень затрат относительно прошлого года представлен в таблице 4.3

Таблица 4.3 Плановый уровень затрат

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Статья затрат | Факт | План | Отклонение, тыс. руб. | Темп роста, % |
| Материалы | 1548,66 | 1575,35 | 26,69 | 101,72 |
| Заработная плата | 18711,94 | 17504,72 | 5427,24 | 108,65 |
| налоги | 1065,48 | 1068,62 | 3,14 | 100,30 |
| Топливо | 635,42 | 645,05 | 9,63 | 101,52 |
| Электроэнергия | 371,27 | 391,08 | 19,81 | 105,34 |
| Услуги производственного характера | 944,13 | 1003,05 | 58,92 | 106,24 |
| Амортизация | 564,44 | 564,44 | 0,00 | 100,00 |
| Прочие | 613,23 | 614,00 | 0,77 | 100,13 |
| Всего | 9840,63 | 10314,19 | 473,56 | 104,81 |

Затраты в плановом периоде возрастут на 473,56 тыс. руб. или 4,81 % относительно отчетного периода и составят 8996,83 тыс. руб. Рост наблюдается по всем видам затрат.

4.2 Оценка эффективности внедрения предложений по совершенствованию организации труда

Рассчитаем эффективность расширения производства за счет введения нового вида деятельности.

Таблица 4.4 Прогнозные трудовые показатели ООО «МИКАД»

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Исходные данные формы 2-Т | Базовый | Прогнозный | Изменения, % |
| Среднесписочная численность ППП, чел | 16 | 16 | 0 |
| из них: |  |  |  |
| рабочие | 10 | 10 | 0 |
| служащие | 2 | 2 |  |
| Отработано рабочими |  |  |  |
| чел-дней | 11848 | 11848 | 0 |
| чел.час | 84122,22 | 84122,22 | 0 |
| Фонд оплаты труда ППП, тыс.рублей | 18711,94 | 18711,94 | 0 |
| из них |  |  |  |
| служащих | 3362,48 | 3362,48 | 0 |
| рабочих | 15349,46 | 15349,46 | 0 |
| Объем производства, тыс.руб | 143938,02 | 187119,66 | 0 |

В связи с тем, что бригада монтажников теплых полов будет принята по гражданско-правовым договорам, штатная численность работников не изменится. Для того чтобы оценить результаты финансовой деятельности предприятия, необходимо рассчитать показатель рентабельности производства. Коэффициент показывает, сколько рублей прибыли предприятие имеет с каждого рубля, затраченного на производство и реализацию продукции.

Рентабельность производства рассчитывается по формуле:



Срок окупаемости инвестиций рассчитывается по формуле:

.

Таблица 4.5 Расчет рентабельности и срока окупаемости за 2014г.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Прибыль от реализации | Общие затраты, рублей | Прибыль, остающаяся в распоряжении предприятия, рублей | Рентабельность производства | Срок окупаемости |
| Январь | -107570,25 | 137570,3 | -64542,15 | -46,92 | -1,55 |
| Февраль | -62770,25 | 137770,3 | -37662,15 | -27,34 | -2,66 |
| Март | -17970,25 | 137970,3 | -10782,15 | -7,81 | -9,27 |
| Апрель | 26829,75 | 138170,3 | 16097,85 | 11,65 | 6,21 |
| Май | 71629,75 | 138370,3 | 42977,85 | 31,06 | 2,33 |
| Июнь | 116429,75 | 138570,3 | 69857,85 | 50,41 | 1,43 |
| Июль | 161229,75 | 138770,3 | 96737,85 | 69,71 | 1,03 |
| Август | 206029,75 | 138970,3 | 123617,85 | 88,95 | 0,81 |
| Сентябрь | 250829,75 | 139170,3 | 150497,85 | 108,14 | 0,66 |
| Октябрь | 295629,75 | 139370,3 | 177377,85 | 127,27 | 0,56 |
| Ноябрь | 340429,75 | 139570,3 | 204257,85 | 146,35 | 0,49 |
| Декабрь | 385229,75 | 139770,3 | 231137,85 | 165,37 | 0,43 |

Как видно из расчетов в первом квартале новый вид деятельности будет убыточен, но начиная со второго квартала начнет приносить прибыль и к концу первого года реализации достигнет 165,37%.

Таблица 4.6 Расчет рентабельности и срока окупаемости на 2015 год

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Прибыль от реализации | Общие затраты, рублей | Прибыль, остающаяся в распоряжении предприятия, рублей | Рентабельность производства | Срок окупаемости |
| 1 квартал | 799200 | 413910,8 | 385289,25 | 193,09 | 0,26 |
| 2 квартал | 999000 | 415710,8 | 583289,25 | 240,31 | 0,17 |
| 3 квартал | 1078920 | 417510,8 | 661409,25 | 258,42 | 0,15 |
| 4 квартал | 1118880 | 419310,8 | 699569,25 | 266,84 | 0,14 |

В 2015 году планируется увеличение количество заказов и как следствие рост прибыли. Рентабельность увеличится до 266,84 % к концу года. Срок окупаемости инвестиций составит 51 день.

Таблица 4.7 Расчет рентабельности и срока окупаемости за 2016 год

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Прибыль от реализации | Общие затраты, рублей | Прибыль, остающаяся в распоряжении предприятия, рублей | Рентабельность производства | Срок окупаемости |
| 2016 год | 4795200 | 798864,5 | 1966233,312 | 246,13 | 0,01 |

В 2016 году рентабельность несколько снизится, но срок окупаемости инвестиций сократится и составит 3,6 дня.

Таблица 4.8 Показатели эффективности производства

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Ед. изм. | Факт | План | Темп роста, % |
| Производительность труда | тыс. руб./чел. | 317,44 | 322,32 | 101,54 |
| Фондоотдача | руб./руб. | 0,638 | 0,642 | 100,64 |
| Материалоотдача | руб./руб. | 2,812 | 3,043 | 108,23 |

Фондоотдача увеличится на 0,64%, а материалоотдача на 8,23%.

Показатели эффективности затрат представлены в таблица 4.9.

Таблица 4.9 Показатели эффективности затрат

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Ед. изм. | Факт | План | Темп роста, % |
| Фондоемкость | руб./руб. | 1,567 | 1,557 | 99,37 |
| Материалоемкость | руб./руб. | 0,356 | 0,329 | 92,40 |

В результате внедрения мероприятий ожидается снижение материалоемкости работ и фондоемкости. В плановом периоде фондоемкость составит 1,557 руб., материалоемкость составит 0,329 руб. на 1 рубль объема работ.

ГЛАВА 4. ЭКОЛОГИЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ

4.1 Безопасность рабочего процесса. Организация охраны труда. Мероприятия по охране труда

Совокупность факторов производственной среды и трудового процесса, оказывающих влияние на здоровье и работоспособность человека в процессе труда называется условиями труда.

Различают три класса условий труда по показателям тяжести и напряженности труда (Р.2.2.013-94. Гигиенические критерии оценки условий труда по показателям вредности и травмоопасности факторов производственной среды, тяжести и напряженности трудового процесса):

 оптимальный (легкий) - затраты энергии до 174 Вт;

 допустимый (средней тяжести) - затраты энергии от 175 до 290 Вт;

 вредный (тяжелый) - затраты энергии свыше 290 Вт.



Рисунок 4.1 Классификация условий труда

## Проблемами приспособления производственной среды к возможностям человеческого организма занимается эргономика.

Работа по управлению автомобилем относится к разряду, наиболее напряженных и утомительных форм трудовой деятельности. Эта работа протекает в условиях постоянного и значительного нервноэмоционального напряжения, углубляемого сознанием ответственности за жизнь людей и материальные ценности. Быстрота реакции и точность рабочих движений водителя современного автомобиля являются важнейшими факторами обеспечения безопасности движения. Эти качества в большой степени зависят от удобства рабочего места водителя, которое должно создавать благоприятные условия труда и исключать возможность возникновения аварий, вызываемых перенапряжением при работе водителя.

Санитарно-гигиенические показатели рабочего процесса на ООО «МИКАД» приведены в табл. 4.1.

Таблица 4.1 Санитарно-гигиенические показатели рабочего процесса

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование опасного или вредного фактора | Раз-мер- ность | Значение | | Нормативный\* документ |
|  |  | нормативное (ПДК, ПДУ) | фактическое |  |
| Освещенность: естественная, КЕО искусственная | % Лк | 4 750 | 4 740 | СНиП 23-05-95\* |
| Шум | дБ | 80 | 80 | ГОСТ 12.1.003-83\* СанПиН 2.2.2/2.4.1340-03 СН 2.2.4/2.1.8.262-96 |
| Вибрация | дБ | 76-112 | 76-112 | ГОСТ 12.1.012-90 СН№3044-84 5.07.84 Сан ПиН 2.2.2.542-96 |
| Показатели микроклимата |  |  |  | СанПиН 22.4.548-96 СанПиН 2.2.2/2.4.1340-03 |
| Теплый период |  |  |  |  |
| температура | С | 21-23 | 22 |  |
| относительная влажность | % | 40-60 | 50 |  |
| подвижность воздуха | м/с | 0,2-0,5 | 0,4 |  |
| Холодный период |  |  |  |  |
| температура | С | 18-20 | 18 |  |
| относительная влажность | % | 40-60 | 50 |  |
| подвижность воздуха | м/с | 0,2-0,3 | 0,25 |  |

Из этого следует что:

. Системы вентиляции, отопления, кондиционирования, средства теплоизоляции должны обеспечивать поддержание в кабине (салоне) транспортного средства параметры микроклимата, указанные в таблице 5, не позднее чем через 30 минут после начала непрерывного движения транспортного средства с прогретым двигателем.

Таблица 4.2 Оптимальные и допустимые нормы температуры, относительной влажности и скорости движения воздуха в кабине транспортного средства

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Сезон года | Тип транспортного средства | Температура воздуха град. С | Относительная влажность, % | Скорость движения воздуха не более, м/с, |
| Холодный и переходный периоды года | Грузовые и автобусы | 18…20/17…23 | 60…40/75 | 0,2/0,3 |
| Теплый период года | Грузовые и автобусы | 21…23/не более чем на 3ºС выше средней температуры наружного воздуха в 13ч. самого жаркого месяца но, не более 28ºС | 60…40/при: 28ºС.-не более55 27С- не более60 25С- не более70 24С и ниже - не более75 | 0,3/02-05 |

Примечание. В числителе указаны оптимальные параметры, в знаменателе - допустимые

. Перепад температуры воздуха по высоте кабины не должен превышать 3 °С.

. Температура внутренних поверхностей кабины не должна отличаться от температуры воздуха в кабине более чем на 3 °С.

. Кабина должна быть оборудована защитными козырьками, жалюзи и другими средствами защиты от солнечной радиации, а также средствами теплозащиты от работающего двигателя, обеспечивающими остаточную тепловую облученность водителя от обшивки кабины - не более 35 Вт/кв. м, от окон - не более 100 Вт/кв. м.

. Системы вентиляции, отопления, кондиционирования воздуха должны обеспечивать регулирование воздушных потоков в кабине транспортного средства с обеспечением параметров по п. 1 и устранять запотевание и обмерзание стекол кабины.

. Контроль состояния воздушной среды в кабине транспортного средства должен осуществляться с учетом вида используемого топлива и концентрация вредных веществ в воздухе рабочей зоны водителя не должна превышать при работе двигателя на бензине - углеводородов в пересчете на С - 300 мг/куб. м, окиси углерода - 20 мг/куб. м, окислов азота - 5 мг/куб. м; а также: свинца - 0,01 мг/куб. м (среднесменная ПДК не выше 0,07 мг/куб. м) для этилированного бензина; метанола - 5 мг/куб. м, формальдегида - 0,5 мг/куб. м для метилированного бензина или чистого метанола; акролеина - 0,2 мг/куб. м для дизельного топлива.

. Транспортное средство не должно допускаться к эксплуатации, если его кабина не имеет предусмотренных технической документацией утеплителей или ковриков.

. Общая освещенность в кабине на уровне щитка приборов должна быть не менее 10 лк.

. Освещенность шкалы приборов должна быть не менее 1,2 лк.

Шум, являясь беспорядочным сочетанием звуков разной интенсивности и частоты, по природе возникновения может быть механическим, аэродинамическим и электромагнитным.

Шум, являясь общебиологическим раздражителем, не только действует на органы слуха человека, но и может вызывать расстройство сердечно-сосудистой и нервной систем, пищеварительного тракта, а также способствовать возникновению гипертонической болезни. Кроме того, шум является одной из причин быстрого утомления работающих, что может привести к несчастному случаю.

В качестве оценочного показателя внутреннего шума принимается уровень звука в децибелах, скорректированных по шкале А (дБА) по ГОСТ 17187.(в ред. Изменения N 1, утв. Приказом Ростехрегулирования от 06.04.2009 N 122-ст).

Допустимые уровни внутреннего шума автотранспортных средств по ГОСТ Р 51616-2000 приведены в таблице 4.3.

Таблица 4.3 Допустимые уровни внутреннего шума автотранспортных средств

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Автотранспортное средство | Допустимые уровни звука, дБА | |
|  | до 01.01.2014 | после 01.01.2014 |
| Автомобили категории N2, N3 (седельные тягачи, грузовые автомобили) | 82 | 81 |
| Автомобили категории N2, N3 (при наличии спального места) | 80 | 78 |
| Примечание: Для автотранспортных средств повышенной проходимости категории M G по ГОСТ Р 52051 допускается превышение допустимых уровней звука не более чем на 2 дБА. | | |

Допустимые уровни внешнего шума автотранспортных средств по ГОСТ Р 52231-2004 приведены в таблице 4.4.

Таблица 4.4 Допустимые уровни внешнего шума автотранспортных средств

|  |  |
| --- | --- |
| Автотранспортное средство | Допустимые уровни звука, дБА |
| Автомобили грузовые категории N2 | 98 |
| Автомобили грузовые категории N3 | 100 |

Вибрация - это сложный колебательный процесс, возникающий при периодическом смещении центра тяжести тела, или системы тел от положения равновесия, а также при периодическом изменении формы тела, которую оно имело в статическом положении. Вибрация возникает при работе машин и механизмов, имеющих неуравновешенные вращающиеся или совершающие возвратно-поступательное движение узлы и детали.

Систематическое воздействие локальной вибрации вызывает вибрационную болезнь с потерей трудоспособности. Эта болезнь возникает постепенно, вызывая боли в суставах, судороги пальцев, спазмы сосудов.

Общая вибрация оказывает неблагоприятное воздействие на нервную и сердечно - сосудистую системы, вызывает нарушение опорно-двигательного аппарата, желудочного - кишечного тракта.

Для грузовых транспортных средств общие уровни вибрации на рабочем месте водителя не должны превышать:

а) по корректированным и эквивалентным корректированным значениям виброускорения:

по оси Z - 0,56 м/кв. с или 65 дБ, по осям X и Y - 0,4 м/кв. с или 62 дБ;

б) по корректированным и эквивалентным корректированным значениям виброскорости:

по оси Z - 1,1 м/с 10-2 или 107 дБ, по осям X и Y - 3,2 м/с 10-2 или 116 дБ.

Уровни локальной вибрации на рычагах и органах управления транспортных средств не должны превышать:

а) по корректированным и эквивалентным корректированным значениям виброускорения по всем трем осям (X, Y, Z) - 2,0 м/кв. с или 76 дБ;

б) по корректированным и эквивалентным корректированным значениям виброскорости по всем трем осям (X, Y, Z) - 2,0 м/с 10-2 или 112 дБ.

Для снижения шума, действующего на водителя автотранспорта, возможны следующие мероприятия:

применение глушителей шума, использующих принцип активного и реактивного шумопоглощения;

улучшение виброизоляции;

применение более эффективных шумопоглощающих материалов для обивки кабины;

Для снижения вибрации, действующей на водителя автотранспорта, возможны следующие мероприятия:

установка кабины на специальных виброизоляторах;

использование более совершенной системы виброизолирующих свойств сиденья водителя;

Для обеспечения соответствующих требований по микроклимату проводят следующие мероприятия:

в теплое время года кабина оборудуется регулируемой системой вентиляции, обеспечивающей необходимую скорость воздушного потока в зоне дыхания оператора в зависимости от температуры воздуха на рабочем месте;

улучшение герметизации и теплоизоляции кабины;

кабина должна иметь регулируемую систему обогрева для обеспечения необходимого микроклимата на рабочем месте;

применение современных систем кондиционирования и очистки воздуха, поступающего в кабину.

Вопросами охраны труда на ООО «МИКАД» занимается технический директор.

В качестве основного элемента и метода предупреждения травматизма сред рабочих является система инструктажей. По характеру и времени проведения инструктажи бывают:

1. Вводный инструктаж

Проводится для всех работников, поступающих на работу на предприятие. Проводит инженер по охране труда в кабинете по охране труда в виде лекции или беседы. Освещаются вопросы: специфика работ на предприятии, режим работы, расположение производственных участков, порядок движения по территории, нормы выдачи спецодежды, спецпитания, электробезопасность, пожарная безопасность, приемы оказания первой медицинской помощи.

О проведении инструктажа делают запись в журнале регистрации вводного инструктажа (контрольном листе) с обязательными подписями инструктирующего и инструктируемого.

2. Первичный инструктаж на рабочем месте

Проводит непосредственный руководитель работ, к которому поступает работник.

Освещаются вопросы: безопасные приемы труда на оборудовании на данном месте, правила пользования спецодеждой, инструментом, проходами, сигнализацией.

После проведения первичного инструктажа заполняется вторая часть контрольного листа и журнал. Контрольный лист сдается в отдел кадров (в личное дело работника).

3. Повторный инструктаж

Проводится один раз в 6 месяцев, для работников, работающих на участках с повышенной опасностью - раз в 3 месяца.

Освещаются вопросы вводного инструктажа и инструктажа на рабочем месте. Его проводят с целью закрепления знаний безопасных приемов и методов труда.

4. Дополнительный инструктаж

Проводят в объеме первичного инструктажа на рабочем месте при изменении правил по охране труда, технологического процесса, при вводе в эксплуатацию нового оборудования, при несчастных случаях, при изменении места работы.

5. Целевой инструктаж

Проводится для работников перед выполнением работ с повышенной опасностью, допуск к которым оформляется нарядом-допуском.

Этот инструктаж фиксируют в наряде-допуске на производство работ и в журнале регистрации инструктажа на рабочем месте.

На предприятии постоянно осуществляется административно-общественный контроль за состоянием охраны труда. Контроль проводится в пять этапов:

1) Первая ступень

Ежедневно перед работой мастер, старший мастер, механик или бригадир совместно с общественным инспектором по охране труда обходят все рабочие места. Проверяют подведомственные участки. Замеченные недостатки устраняются.

2) Вторая ступень

Еженедельно начальником цеха, начальником гаража, колонны или отряда, главным механиком совместно с представителем профкома. Проверяют состояние охраны труда в цехе, гараже, мастерских. Выявленные недостатки устраняются.

3) Третья ступень

Ежемесячно комиссия в составе руководителя или главного инженера предприятия, председателя профсоюзного комитета, инженера по охране труда, главного механика, проверяет предприятие. Замеченные недостатки устраняются или записываются в журнал, где указывают недостатки, ответственного за исполнение и срок исполнения.

4) Четвертая ступень

Выполняется два раза в год руководством генерального директора объединения, председателя профсоюзного комитета комиссией, в состав которой входят все члены комиссии при третьей ступени контроля. Проверяется все предприятие.

5) Пятая ступень

Проводится ежегодно в порядке внутриведомственного контроля при проведении ревизий или других проверок комиссией из министерства, представителями пожарного надзора, техническим инспектором профсоюзов, представителем Гостехнадзора.

С целью повышения безопасности и улучшения условий труда необходимо разработать мероприятия по снижению производственного травматизма и заболеваемости. Основной причиной травматизма на данном предприятии - недисциплинированность рабочих, нахождение на работе в нетрезвом виде. Основные профессиональные болезни на ООО «МИКАД» -это заболевания органов дыхания, опорно-двигательного аппарата и слуха.

Особая роль в оздоровлении больных хроническими заболеваниями органов дыхания и восстановлении их трудоспособности принадлежит санитарно-курортному лечению. Наиболее пригодными считаются климатические зоны, отличающиеся чистотой воздуха, насыщенностью его кислородом и мягким климатом. Физически слабых больных необходимо направлять на равнинные курорты; больным без нарушения, кровообращения нередко рекомендуют горные курорты.

Принять меры борьбы с шумовым загрязнением среды: усовершенствуются двигатели и другие части машин, использовать звукоизолирующие материалы и конструкции, экранирующие устройства, зеленые насаждения.

Таблица 4.5 Мероприятия по снижению производственного травматизма и заболеваемости ООО «МИКАД».

|  |  |
| --- | --- |
| Мероприятия | Стоимость мероприятий |
| 1. Запретить допуск к работе без обучения и инструктажа; | 5000(4 часа)\*12месяцев=60 000 рублей |
| 2. Обеспечить работающих средствами индивидуальной защиты: спецодежда, бируши, респираторы и монтажные пояса и т.д.; | (4000 (средства индивидуальной защиты на1 рабочего)+2000(спецодежда))\*1335=8010000рублей |
| 3. Внести дополнения и изменения в инструкции по охране труда по профессии пострадавшего; | 20 смен\*25000=500 000 рублей |
| 4. Ознакомить работающих с причинами несчастного случая и провести внеплановый инструктаж; | 30 минут\*1335 чел\*12 месяцев=480 600 рублей |
| 5. Обеспечить надзор со стороны ИТР за выполнением работ; | 1 000 000 рублей |
| 6. Разработать типовые решения по организации работ; | 500000 рублей |
| 7. Провести внеочередной инструктаж. | 20 000 рублей |
| Итого | 10570600 рублей |

Просчитав стоимость мероприятий по снижению производственного травматизма и профзаболеваемости на ООО «МИКАД» по причинам недисциплинированности рабочих, нахождение на работе в нетрезвом виде, получаем 10570600 рублей.

То есть необходимо:

. При приеме на работу применять системы профотбора на травмаопасные работы;

. Качественное обучение и инструктаж по охране труда специалистов всех уровней от рабочего до директора;

.Применение сертифицированные средства защиты до 15-20% снижается риск;

.Применять мероприятия по охране труда с участием профсоюзных организаций.

.Проводить аттестацию рабочих мест по улучшению и оздоровлению условий труда;

.Ежегодное обучение по охране труда отдельных категорий застрахованных работников за счет средств Фонда социального страхования;

.Разработка технологий, программ и методик обучения по охране труда различных категорий работников, обучающихся в учебных заведениях всех уровней на различных стадиях их подготовки (переподготовки), в том числе на основе дистанционного обучения.

С целью совершенствования процесса обучения по охране труда и широкого внедрения информационных технологий предусматривается разработка типовых программ обучения, обучающих программ, кратких тематических планов и учебных пособий по охране труда, в том числе электронного учебного пособия для обучения по охране труда и проверки знаний требований охраны труда.

4.2 Пожарная безопасность Экологическая безопасность окружающей среды

Пожарная и взрывная безопасность - это система организационных мероприятий и технических средств, направленная на профилактику и ликвидацию пожаров и взрывов.

Основные требования пожарной безопасности для автотранспортных предприятий установлены ГОСТ 12.1.004 <http://files.stroyinf.ru/Data1/4/4653/index.htm>-76, ГОСТ 12.1.010 <http://files.stroyinf.ru/Data1/4/4657/index.htm>-76, ГОСТ 12.2.013-75, ГОСТ 12.3.005-75 <http://files.stroyinf.ru/Data1/4/4683/index.htm>, ГОСТ 12.4.009 <http://files.stroyinf.ru/Data1/4/4693/index.htm>-75, ГОСТ 12.4.026 <http://files.stroyinf.ru/Data1/4/4699/index.htm>-76, ГОСТ 25289 <http://files.stroyinf.ru/Data1/4/4250/index.htm>-82, СНиП 11-93-74, СНиП 11-4-79, СНиП 11-33-75, Типовых правил пожарной безопасности для промышленных предприятий, утвержденных ГУПО МВД СССР 21.08.1975 г.; Правил безопасности в газовом хозяйстве <http://files.stroyinf.ru/Data1/6/6975/index.htm>, утвержденных Госгортехнадзором СССР 28.09.1971 г.; Правил и норм техники безопасности, пожарной безопасности и производственной санитарии для окрасочных цехов, утвержденных Минхиммашем СССР 15.08.1974 г.; Правил технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта, утвержденных Минавтотрансом РСФСР 09.12.1970 г.; Правил дорожного движения, утвержденных МВД СССР 02.11.1979 г.

В соответствии с действующим законодательством ответственность за пожарную безопасность мест для стоянок, технического обслуживания (ТО) и ремонта (ТР) автомобилей, отдельных цехов, участков и складов возлагается на их руководителей. Таблички с указанием лиц, ответственных за пожарную безопасность, вывешиваются на видных местах.

На основании правил пожарной безопасности для отдельных помещений предприятия директор разрабатывает конкретные инструкции о мерах пожарной безопасности с учетом физико-химических и пожароопасных свойств хранимых товаров и технологического оборудования.

В инструкциях должны быть отражены:

 порядок содержания территории, помещений и путей эвакуации;

 условия и нормы хранения товаров, места курения, применения открытого огня и производства огневых работ;

 специальные противопожарные мероприятия, порядок применения средств пожаротушения и вызова пожарной помощи;

 обязанности и действия рабочих и служащих при пожаре и др.

Руководитель предприятия, работодатель, а также заведующие структурными подразделениями и другие должностные лица, а также работники, виновные в нарушении правил, в зависимости от характера нарушений и их последствий, несут ответственность в установленном прядке.

Противопожарная подготовка работников состоит из противопожарного инструктажа (первичного и вторичного) и занятий по программе пожарно-технического минимума.

Первичный (вводный) противопожарный инструктаж должны проходить все вновь принимаемые на работу, в том числе и временные работники. Этот инструктаж можно проводить одновременно с вводным инструктажем по технике безопасности, в специально выделенном помещении, оборудованном необходимыми пособиями.

Повторный инструктаж проводит на рабочем месте лицо, ответственное за пожарную безопасность предприятия, магазина, отдела, секции, производственного участка применительно к особенностям пожарной опасности данного участка работы.

Занятия по пожарно-техническому минимуму проводятся по специально утвержденной руководителем предприятия программе с материально-ответственными лицами.

По окончании прохождения этого минимума у рабочих и служащих принимается зачет, результаты которого оформляются соответствующим актом или ведомостью с подписями членов приемной комиссии.

Учет лиц, прошедших противопожарный инструктаж и обучение, ведется в специальном журнале.

Лица, не прошедшие противопожарного инструктажа, к работе не допускаются.

Исправность систем экстренного оповещения людей о пожаре (звуковые, световые, комбинированные) следует проверять во время отработки планов эвакуации людей. Руководитель предприятия должен определить круг лиц, имеющих право включать систему экстренного оповещения.

Аварийное освещение на путях эвакуации должно содержаться в исправном состоянии.

Использование подъемников и лифтов для эвакуации людей при пожаре запрещается, исключая специальные пожарные лифты. В ресторанах и крупных универмагах кратчайший путь людей к выходам, стационарным лестницам и отстойникам должен быть четко обозначен знаками безопасности.

При возникновении пожара эскалаторы, лифты и подъемники должны опускаться на нижний этаж и выключаться.

У дежурного обслуживающего персонала должно иметься комплект индивидуальных средств защиты органов дыхания и электрические фонари.

Предприятие должно быть обеспечено знаками пожарной безопасности в соответствии с требованиями ГОСТа 12.4.026-76 "ССБТ. Цвета сигнальные и знаки безопасности".

Не допускается устанавливать на путях эвакуации раздвижные и вращающиеся двери и турникеты, а также винтовые лестницы и лестницы с забежными ступенями.

Временное хранение горючих материалов, отходов, упаковок и контейнеров не допускается в торговых залах и на путях эвакуации. Они должны удаляться ежедневно по мере их накопления. Хранение горючих материалов, отходов, упаковок, контейнеров разрешается только в специально отведенных для этого местах.

# Заключение

Из анализа показателей финансовой устойчивости в статике и динамике за 2011-2013 г.г. можно сделать следующие выводы:

. Предприятию необходимо принять меры по повышению рентабельности продаж и эффективности использования имеющихся материальных и финансовых ресурсов, что позволит увеличить собственные финансовые ресурсы (капитал и резервы) и их наличие в оборотных средствах.

. Продолжить работу над снижением темпов снижения запасов и затрат в динамике.

На рассматриваемом предприятии существуют следующие резервы увеличения прибыли:

* увеличение объема продаж;
* снижение себестоимости товаров.

Для поддержания финансовой устойчивости и общего финансового положения предприятия следует наметить ряд предложений по формированию внутренней финансовой стратегии.

Формирование стратегических целей финансовой деятельности предприятия является этапом стратегического планирования, главной задачей которого является максимизация рыночной стоимости предприятия.

На основе финансовой стратегии определяется финансовая политика предприятия по конкретным направлениям финансовой деятельности.

Стратегическими задачами разработки финансовой политики предприятия являются:

* максимизация чистого дохода предприятия;
* оптимизация структуры капитала предприятия и обеспечение его финансовой устойчивости;
* достижение прозрачности финансового состояния предприятия для собственников, инвесторов, кредиторов;
* обеспечение инвестиционной привлекательности предприятия;
* создание эффективного механизма управления предприятием;
* использование предприятием рыночных механизмов привлечения финансовых средств.

Проведение экономического анализа в ООО «МИКАД» включено в должностные обязанности главного бухгалтера. Обычно для принятия особо важных экономических решений для нужд управленческого персонала главный бухгалтер составляет тематические аналитические обзоры, которые и являются информационной базой для таких решений.

В 2013 году компания резко снизила выручку от продачи, на 11132 тыс.руб., увеличился оборот активов до 668 дней. Численность работников сохранилась на уровне 2012 года и составила 16 человек.

Анализ динамики валюты баланса, структуры активов и пассивов организации позволяет сделать ряд важных выводов, необходимых как для осуществления ее текущей финансово-хозяйственной деятельности, так и для принятия управленческих решений на перспективу.

Общая стоимость имущества предприятия увеличилась на 4267 тыс. руб., что свидетельствует об увеличении иммобильности имущества ООО «МИКАД».

Вертикальный анализ финансовых результатов ООО «МИКАД» выявил, что наиболее существенными в уровне прибыли до налогообложения являются показатели выручки, себестоимости, валовой прибыли и прибыли от продаж. Также существенными показателями являются прочие доходы и расходы. Для сохранения динамики структуры финансовых результатов предприятия было внесено предложение об оказании дополнительно услуг по монтажу теплых полов.

План доходов и расходов на 3 года в соответствии со стратегическим прогнозом тенденций развития отрасли отражает, что в течение 2014 - 2016 гг. предприятие будет получать устойчивую прибыль, рентабельность продукции и продаж в динамике увеличивается, что является положительной тенденцией. Планирование выручки от реализации осуществляется с учетом времени поступления денежных средств на счет предприятия за отгруженную продукцию (3 дня).

При планировании затрат на сторону следует учитывать также, как и при планировании денежных средств, время их уплаты предприятием (продолжительность нормальной кредиторской задолженности поставщикам, бюджету и др.) - 3 дня, поставщикам - 15 дней, бюджету и банку - 9 дней (оплата труда с начислениями).

Все финансовые расчеты дают основания сделать вывод, что реализация стратегического плана развития предприятия ООО «МИКАД» экономически целесообразна.

# Список использованной литературы

1. Инструкции по составу, учету и калькуляции затрат, включаемых в себестоимость перевозок (работ, услуг) предприятий автомобильного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации. М. 1995.

2. Межотраслевые правила по охране труда на автомобильном транспорте ПОТ РМ-027-2003./М.:НЦЭНАС, 2004

3. Охрана труда: Нормативные требования. Организация охраны труда на предприятии. Сертификация рабочих мест и производственных объектов. Административная и уголовная ответственность/ Под ред. Н. Р. Усманова, С. В. Фролова.- 4-е изд., доп. и перераб.- М.: ПРИОР, 2000

4. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта./Минавтотранс РСФСР - М.: Транспорт, 1986

5. Руководство по диагностике технического состояния подвижного состава автомобильного транспорта; РД-200-РСФСР-15-0150-81. М.: ЦБНТИ Минавтотранса РСФСР, 1982.

. Табель технологического оборудования и специнструмента для станций технического обслуживания легковых автомобилей. М.: НИИИНАвтопром. 1980

. СНиП II-93-74: Предприятия по обслуживанию автомобилей /Госстрой СССР. - М.: Стройиздат, 1975

8. Абрюшина М.С., Грачев А.В. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия. - М: Дело и сервис, 2009.- 631с.

9. Безопасность жизнедеятельности: Словарь-справочник / Ф.В. Кармазинов, О.Н. Русак, С.Ф. Гребенников, В.Н. Осенков; Под ред. С.Ф. Гребенникова; Междунар. акад. наук по экологии и безопасности жизнедеятельности. - СПб.: Лань. 2009

10. Единая тарифно-статистическая номенклатура грузов, Изд. «Выбор», СПб., 2010 г.

11. Бураев Ю.В. Безопасность жизнедеятельности на транспорте: учеб. Дне студентов высших учебных заведений / Ю.В. Бураев - М.:Академия 2004

12. Грибков В.М., Карпенкин П.А. Справочник по оборудованию для технического обслуживания и текущего ремонта автомобилей: - М: Россельхозиздат, 1984

13. А.В. Вельможин, В.А. Гудков, Л.Б. Миротин Технология, организация и управление грузовыми автомобильными перевозками -Политехник, 2009 г

14. Владыка М.В., Гончаренко Т.В., Финансовый менеджмент. - М.: Проспект, 2011. - 264 с.

15. Гаожинский А. М. Логистика. - 4-е изд. М.: Маркетинг, 2009.

16. Зайцев Е.И. Все для перевозок грузов. СПб.: Закон и бизнес, 2008.

. Захаров М.Н. Контроль и минимизация затрат предприятия в системе логистики. Уч. Пособие, Изд-во «Экзамен», Москва, 2010 г.

. Лукинский B.С., Бережной В.И., Бережная Е.В., Цвиринъко И.А. Логистика автомобильного транспорта (Концепция, методы, модели) . М: Финансы и статистика, 2009

19. Напольский Г.М. Технологическое проектирование АТП и СТО. - М.: Транспорт, 1993

20. Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия. - М.: ИНФРА-М, 2010. - 688 с.

21. Семененко А. И. Предпринимательская логистика. СПб.: Политехника, 2008.

22. Финансовый анализ предприятия: Учебное пособие. Бороненкова С.А., Маслова Л.И., Крылов С.И. - Екатеринбург: Изд-во Урал. гос. экон. ун-та, 2011. - 200 с.

23. Шепелев А. Ф., Печенежская И. А. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: Учебное пособие. Серия "Экономика и управление". Ростов-н/Д: ИЦ "МарТ", 2009

24. Информационный портал httр://www.сhrоbinsоn.соm/ <http://www.chrobinson.com/>

. Информационный портал httр://www.lоgistрrо.ru/ <http://www.logistpro.ru/>

. Сайт журнала «Логистика в бизнесе» httр://www.lоginfо.ru/ <http://www.loginfo.ru/>

. Сайт Министерства транспорта Российской Федерации httр://www.mintrans.ru/ <http://www.mintrans.ru/>

|  |  |
| --- | --- |
| [**КНИЖНЫЙ МАГАЗИН**](http://учебники.информ2000.рф/chitai.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ТОВАРЫ для ХУДОЖНИКОВ и ДИЗАЙНЕРОВ**](http://учебники.информ2000.рф/kar.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**АУДИОЛЕКЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/lectr.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**IT-специалисты: ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/otu.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ФИТНЕС на ДОМУ**](http://учебники.информ2000.рф/fit1.shtml) |  |