

собственного капитала, заемного капитала и долгосрочных источников в общей сумме источников финансирования.

Оценивая применение официальной методики с данными коэффициентами в комплексном анализе финансовой устойчивости мы рассмотрели многомерную оценку, проведя рейтинг организаций Витебской области, Оршанского района, что отражено в таблице 1.

Таблица 1 – Сравнительный анализ по методике рейтинговой оценки вариантов определения финансовой устойчивости

№ пр-ия	I метод	II метод
1	8	12
2	11	10
3	13	13
4	14	14
5	9	8
6	2	5
7	10	9
8	3	2
9	7	4
10	2	6

№ пр-ия	I метод	II метод
11	3	3
12	4	4
13	5	3
14	7	7
15	12	11
16	6	10
17	12	14
18	1	1
19	13	14

Таким образом, следует отметить, что чем больше выбрано показателей, тем точнее результат оценки финансовой устойчивости предприятия. Результаты I-го метода можно считать лишь промежуточными, т.к. процент совпадения мест составил 31,58%, поэтому при анализе финансовой устойчивости организаций по индикаторам следует добавить такие показатели, как: коэффициент финансовой независимости; коэффициент финансовой зависимости; коэффициент платежеспособности; коэффициент рычага.

Список цитированных источников

1. Анализ финансового состояния предприятия / Г.В. Савицкая. – Минск: Изд-во Гревцова, 2008. – 200 с. – (Серия “Бизнес от А до Я”).
2. Инструкция по анализу и контролю за финансовым состоянием и платежеспособностью субъектов предпринимательской деятельности / В ред. постановлений Минфина, Минэкономики, Минстата от 25.05.2006 N 57/88/58; от 27.04.2007 N 69/76/52; от 08.05.2008 N 79/99/50.
3. Анализ хозяйственной деятельности предприятий: учеб. / В.В. Ковалев, О.Н. Волкова. – М.: ТК Велби, Издательство «Проспект», 2005. – 424 с.
4. Анализ хозяйственной деятельности / И.О. Черкасова. – СПб.: Издательский Дом «Нева», 2003. – 192 с.

УДК 658.152

Смеян О.С.

Научный руководитель: к.э.н. Краснова И.И.

Белорусский национальный технический университет, г. Минск, РБ

ПРИМЕНЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОДХОДА В АНАЛИЗЕ СТРУКТУРЫ ЗАТРАТ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Одна из основных задач логистики – минимизация затрат по доведению материального потока от первичного источника сырья до конечного потребителя. Решение этой задачи возможно лишь при условии, если система учета издержек производства и обращения позволяет выделять затраты на логистику. Таким образом, появляется важный критерий выбора оптимального варианта логистической системы – минимум совокупных издержек на протяжении всей логистической цепи.

В данной работе рассмотрена методика определения и учета затрат автотранспортного предприятия, осуществляющего международные перевозки грузов, а также структура общей суммы затрат с целью более эффективного управления ею.

Основными статьями затрат любого автотранспортного предприятия являются следующие: затраты на топливо, на восстановление износа подвижного состава (амортизация), на ТО и ТР подвижного состава, на восстановление износа автомобильных шин, на смазочные материалы, на оплату труда персонала предприятия, отчисления от заработной платы, прочие затраты.

При осуществлении международных перевозок в/из стран Западной Европы с использованием процедуры МДП предприятие несет также следующие, характерные для данного вида перевозок, затраты:

- 1) затраты на покупку книжки МДП (79 USD за одну листовую книжку МДП);

2) затраты на покупку разрешений для проезда по странам транзита и въезда в страну назначения (30 USD по каждой стране);

3) затраты на обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Республике Беларусь, в России (с 1 января 2004 года), в Западной Европе (Green card), страхование груза (CMR-страхование), медицинское страхование водителей;

4) затраты на визы для въезда на территорию иностранных государств (кроме стран СНГ);

5) затраты, связанные с получением лицензии на осуществление данного вида деятельности, на получение лицензионной карточки для транспортного средства;

6) затраты на сертификацию транспортного средства для установления его технических и экологических характеристик;

7) затраты, связанные с таможенным оформлением перевозимых грузов;

8) плата за проезд по дорогам;

9) затраты на телефонные разговоры и прочие затраты.

При калькулировании себестоимости перевозок грузов и пассажиров затраты, связанные с их осуществлением, группируются по следующим статьям:

- основная и дополнительная заработная плата персонала по организации и осуществлению перевозок;

- отчисления в бюджет от средств на оплату труда на социальное страхование и в фонд занятости;

- затраты на автомобильное топливо;

- затраты на смазочные и другие эксплуатационные материалы;

- материальные затраты на ремонт и восстановление автомобильных шин;

- материальные затраты на техническое обслуживание, текущий и капитальный ремонты автомобилей;

- амортизационные отчисления на полное восстановление основных фондов;

- общехозяйственные (накладные) расходы без учета налогов, включаемых в себестоимость, и фонда заработной платы административно-управленческого персонала, включенного в общий фонд оплаты труда;

- налоги и платежи, предусмотренные действующим налоговым и бюджетным законодательством.

Законодательством РБ определены особенности состава затрат, включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг) по предприятиям автомобильного и речного транспорта.

Основными статьями затрат при выполнении международных автомобильных перевозок являются: заработная плата и отчисления на социальное страхование; затраты на топливо; затраты на техническое обслуживание и ремонт; затраты на восстановление износа шин; затраты на смазочные материалы; амортизация подвижного состава; командировочные; дорожные сборы; оплата магистралей, паромных переправ, проезда через мосты и туннели; оплата услуг фирм-экспедиторов; стоимость разрешений на проезд по иностранной территории; затраты на приобретение таможенных документов; затраты на приобретение накладной международного образца; затраты на страхование (транспортных средств, водителей, грузов, ответственности перевозчика); прочие накладные расходы (в том числе налоги).

Исходные данные для расчета затрат на перевозки приведены в таблице 1. Расчет затрат производится по каждой езде или рейсу отдельно по курсу валют на дату совершения хозяйственной операции (на день составления авансового отчета). При выполнении международной автомобильной перевозки по заданному маршруту будем использовать седельный тягач МАЗ-MAN 543268 с полуприцепом МАЗ 975830.

Таблица 1 – Исходные данные для расчета затрат на рейс

Наименование показателя	Единица измерения	Значение показателя
1. Линейная норма расхода топлива	л/100 км	29,6
2. Собственный вес прицепа, т	т	6,5
3. Линейная норма расхода топлива на 1т веса полуприцепа	л/т	0,8
4. Норма расхода топлива на грузооборот	л/100ткм	0,8
5. Норма расхода моторного масла на 100 л топлива	л	2,8
6. Норма расхода трансмиссионного масла на 100 л топлива	л	0,4
7. Норма расхода пластичной смазки на 100 л топлива	л	0,3
8. Цены на смазочные материалы: • моторное масло • трансмиссионное масло • пластичная смазка	EUR	5 6 5,5
9. Норма затрат на ТО и Р	EUR/1000км	38,5
10. Эксплуатационная норма пробега автомобильных шин	км	120 000
11. Стоимость комплекта шин: • для автомобиля • для полуприцепа	EUR	245 220

Продолжение таблицы 1

12. Количество комплектов шин (без запасных): • для автомобиля • для полуприцепа	шт шт	6 6
13. Цена 1 л дизельного топлива: • в Германии • в Республике Беларусь • в Польше • в Нидерландах • в России • на Украине	EUR	1,205 0,618 1,099 1,229 0,485 0,751
14. Норма командировочных расходов по иностранной территории на сутки: • в Республике Беларусь • в Республике Польша • в Республике Германия • в Нидерландах • в России • на Украине	EUR	3,6 25,18 40 35 14,4 22,57
15. Расценка оплаты труда водителя на 1 км пробега	EUR	0,024
16. Стоимость оформления: • книжки МДП • Визы (1 человек) • CMR - накладной	EUR	42 60 0,7
17. Ставки страхования: • Страхование гражданской ответственности перевозчика по РБ (на год) - автомобиль - полуприцеп	EUR	60 20
• Медицинская страховка водителя (на год) • каско-страхование автопоезда (на год) - автомобиль - полуприцеп	EUR	32 656,6 121,6
• страхование гражданской ответственности перевозчика в Европе (зеленая карта на год)		630
• CMR – страхование (на год)	EUR	215
18. Маршрут движения	Роттердам-Самара-Ульяновск-Ганновер-Бремен	
19. Стоимость: • автомобиля • полуприцепа	EUR EUR	45000 10000

Таблица 2 – Технические характеристики, используемых для перевозки автомобилей

Показатель	Тягач: МАЗ- MAN 543268 с полуприцепом МАЗ 975830
1. Высота, м	3,116
2. Ширина, м	2,5
3. Длина автомобиля, в т.ч. • тягач • полуприцеп	6,985 13,6
4. Количество осей на автомобиле: • тягач • полуприцеп	2 3
5. Полная масса автомобиля, т в т.ч. вес • полуприцепа	16 6,5
6. Линейная норма расхода топлива, л	29,6
7. Емкость топливного бака, л	500
8. Соответствие нормам экологической безопасности	Евро 3

При определении продолжительности рейса и ездки составляем расписание движения автомобиля, в котором учитываем количество используемых для перевозки водителей (1 водитель), среднюю скорость движения 75 км/ч, время на пересечение каждой границы (фактические значения простоев автомобилей на погранпереходах по данным АТП), среднее время на погрузку (разгрузку) – 5 часов, режимы работы таможен и клиентов.

Как видно из расчётов, применение логистического подхода при определении оптимального маршрута позволяет эффективно и рационально распределить затраты, связанные с выполнением транспортной работы.