Введение

Тема выпускной квалификационной работы является актуальной, так как на сегодняшний день, транспорт является одним из ключевых звеньев в логистической цепи, который во многом определяет возможности развития экономики в целом. Важнейшими требованиями на рынке услуг стало выполнение условий поставки товаров: в нужном месте, в нужное время, с соблюдением определенных потребительских характеристик и в необходимых объемах.

Рынок транспортно-экспедиционных услуг является рынком потребителей, поэтому транспортно-экспедиционные компании, для удовлетворения покупателей, тщательно изучают и анализируют потребности общества во всех видах транспортных услуг. Таким образом, успешное развитие деятельности промышленных предприятий невозможно без эффективного применения в своих бизнес-процессах транспортно-экспедиционных операций.

Объект исследования, по отношению к которому необходимо разработать комплекс предполагаемых мероприятий является ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ». Это предприятие занимается оказанием комплексным транспортных услуг на железной дороге и является одним из элементов транспортной системы Российской Федерации.

Предметом исследования является система организации технологических операций в транспортной компании.

Основными задачами организации процесса являются:

- внедрение систем слежения за грузом;

- внедрение автомобильного транспорта, участвующего в процессе грузоперевозок;

- составление рационального маршрута движения железнодорожного транспорта;

- разработка предложений, позволяющих улучшить координацию работы транспортного предприятия и грузоотправителей;

- снижение транспортных издержек;

- внедрение наиболее рационального планирования транспортных перевозок на предприятии;

Важность исследования обусловлена тем, что в условиях рыночной экономики только высокоорганизованные предприятия с качественным управлением могут добиться эффективной работы.

Методика исследования состояла в сборе первичной информации, ее обработке и анализе с целью выявления имеющихся недостатков, а также внесении рекомендаций по их устранению.

Основными методами исследования стали метод группировки, метод сравнения и расчетно-аналитический метод.

Практическая значимость данной работы состоит в том, что полученные в данном исследовании результаты, рекомендации и выводы могут быть использованы на предприятии для решения существующих проблем в организации работы транспортного предприятия.

1 Теоретическое обоснование логистической деятельности транспортного предприятия

1.1 Транспорт: виды и применение

В современном обществе очень немногие потребности человека могут быть удовлетворены без помощи транспорта, который используется либо для перевозки грузов к местам их использования, либо людей к местам потребления товаров и услуг.

Транспорт является частью экономической деятельности, которая связана с увеличением степени удовлетворения потребностей людей при помощи изменения географического положения товаров и людей. Он может доставлять сырье к местам, где потребители могут их лучше использовать.

«Транспорт существенно зависит от географических условий, особенно от топографических особенностей горных цепей, равнин, долин и береговой полосы, являясь средством заполнения географических разрывов между производством и потребителем. Транспорт призван связывать производство и потребителя и должен для этого создавать соответствующие средства и во многих случаях выступает как катализатор, повышая уровень активности экономики. Он позволяет расширить масштабы производства, связать производство и потребителей. Транспорт нужен для достижения уровня личного благосостояния, невозможного в прошлом» [6].

В современном мире выделяют несколько основных видов транспорта:

- железнодорожный;
- автомобильный;
- морской;
- воздушный;
- внутренний водный(речной);
- трубопроводный;

Каждый из них имеет свои особенности, которые и определяют возможность их использования в транспортной системе.

Таблица 1.1 – Основные виды транспорта, их достоинства и недостатки

Вид транспорта	Достоинства	Недостатки
1	2	3
Железнодорожный	1 Высокая вместимость как грузов, так и пассажиров 2 Высокая пропускная способность 3 Регулярность перевозок 4 Дешевые тарифные ставки и большие скидки 5 Быстрая доставка на отдаленные участки	1 Число перевозчиков ограничено 2 Огромные денежные вложения в материальную базу 3 Большая материалоемкость и энергоемкость 4 Относительно низкая доступность к месту доставки груза 5 Риск о сохранности груза
Автомобильный	1 Доступность, возможность доставки «от двери до двери» 2 Гибкость в определении отправки груза 3 Быстрота 4 Наличие выбора маршрутов 5 Сохранность 6 Широкий выбор транспортных компаний	1 Не большая вместимость 2 Зависимость от природных и дорожных условий 3 Высокая затратность на далекие расстояния 4 Высокая доля загрязнения окружающей среды

Продолжение таблицы 1.1

1	2	3
Воздушный	1 Самый быстрый 2 Самый надежный 3 Высокое качество сохранности груза	1 Самый дорогой 2 Зависимый от погодных условий 3 Не везде может доставить груз
Морской	1.Межконтинентальные перевозки 2 Маленькая себестоимость перевоз на большие расстояния 3 Провозная и пропускная способность большая	1 Перевозки ограничены 2 Не большая скорость 3 Наличие порта
Речной	1 Провозная возможность 2 Маленькая себестоимость	1 Ограниченность 2 Скорость 3 Зависимость от глубины 4 Сезонность 5 Не совсем надежный
Трубопроводный	1 Низкая себестоимость 2 Высокая производительность	1 Ограниченность в видах грузов (транспортировка только определенных товаров: нефть, газ и т.д.) 2 Недостаточная доступность.

Все эти виды транспорта за исключением трубопроводного имеют определенный типаж и ассортимент транспортных средств и транспортно-

техническую базу, которая нужна для эксплуатации, технического обслуживания и ремонта транспорта. Если посмотреть на инфраструктуру в логистике, то можно определить 2 направления:

1 Транспортная сеть

2 Подвижной состав, который определяется по нескольким параметрам

техническая скорость, объемные размеры, большая нагрузка на ось, мощный двигатель, грузоподъемность и обеспечивающие службы.

Для путей сообщения: ширина проезжей части и пропускная способность.

Для терминалов: наличие склада, число оборотов и производительность складского оборудования.

Многообразие транспорта составляют транспортный комплекс, который в свою очередь образуют физические и юридические лица, работающие и перевозящие грузы на всех видах транспортных средств. А также осуществляющие транспортную и экспедиционную деятельность. Которая в свою очередь имеет под собой технологию процесса перевозки грузов. Если взять определение, то это способ реализации процесса перевозок через расчленение его на множество этапов и рассмотрение их как отдельные части, которые должны давать максимальную эффективность всего процесса. Задача – избавиться от ненужных этапов тем самым уменьшить расходы и максимизировать прибыль. Сущность выделяется в двух направлениях этап -это набор операций, посредством которого происходит процесс и операция, что подразумевает под собой однородная часть которая направлена на достижение определенных результатов по средству одного или нескольких участников.

Существует 3 признака по которым мы можем сказать, что это технология перевозочного процесса: расчленение процесса перевозки, координация и этапность, однозначность действий

В самом начале разрабатывается технология всего процесса перевозок, далее выбирается рациональная транспортно- технологическая схема, которая в свою очередь включает в себя ряд основных этапов: формирование грузовых единиц, погрузка этих единиц, подвоз грузов к терминальному виду транспортного средства, консолидация грузовых единиц, перевозка, транспортно-складские операции, вывоз, доставка и контроль.

Все вышесказанное говорит лишь о том, что для нормального и прибыльного существования компании требуется знание и соблюдения подобных правил. И тогда положительное развитие предприятия обеспечено.

1.2 Транспортная логистика: сущность, основные принципы, задачи и применение

«Транспортная логистика – это функциональная область логистики, управляющий комплексом операций по обеспечению физического перемещения товарно-материальных ценностей внутри логистической системы с минимальными издержками.» [12]

Предметом транспортной логистики являются задачи, связанные с оптимизацией перемещения груза из одной точки в другую, а именно:

- выбор вида отправки груза;
- подбор транспорта и транспортных средств;
- подбор экономически выгодного маршрута поставки;
- обеспечение взаимодействия транспортного процесса с производственным и складским;
- обеспечение комплексного взаимодействия различных видов транспорта при организации мультимодальной перевозки;
- обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса;

- создание транспортных систем, в том числе транспортных цепей и транспортных коридоров.

«При выборе вида транспортировки груза необходимо учитывать несколько ключевых факторов: количество перевозимого груза, транспортные характеристики товара, объем перевозки, сохранность перевозимых грузов, скорость доставки груза и пр.» [5].

К основным видам транспортировки грузов относятся:

1 Унимодальная перевозка – перевозка одним видом транспорта.

2 Смешанная – перевозка двумя и более видами транспорта, сопровождающаяся процессом перегрузки в пункте перевалки.

3 Комбинированная – перевозка более чем двумя видами транспорта в одной и той же грузовой единице, к которой относятся крупнотоннажные контейнеры, съемные кузова, полуприцепы, автофургоны и пр.

4 Мультимодальная – смешанная перевозка, выполняемая транспортными средствами, принадлежащими одному юридическому или физическому лицу.

5 Интермодальная – смешанная перевозка, осуществляемая по одному транспортному документу.

6 Терминальная – перевозка грузов через терминалы в морских портах, транспортных узлах, аэропортах и пр.

Всю совокупность транспортных средств можно представить, как транспорт общего пользования и внутрипроизводственный (транспорт необщего пользования).

Транспорт общего пользования – отрасль народного хозяйства, которая направлена на удовлетворение потребностей отраслей производства и промышленности и населения в перевозках грузов и пассажиров.

Транспорт необщего пользования – внутрипроизводственный транспорт, а также транспортные средства всех видов, принадлежащие нетранспортным предприятиям, является, как правило, составной частью производственных систем.

«Транспорт общего пользования охватывает железнодорожный транспорт, водный транспорт, автомобильный, воздушный и трубопроводный транспорт. Каждый вид транспорта имеет функциональные особенности, достоинства и недостатки, которые являются ключевыми факторами при выборе вида транспортного средства» [21].

Большая часть логистических операций на пути движения материального потока от источника производства до конечного потребления осуществляется с применением различных транспортных средств.

Главным принципом логистики, на котором строится управление, является принцип системности, означающий, что управление материальными потоками в процессе передачи от источника возникновения до пользователя осуществляется в виде интегрированной системы мер, а не в виде последовательности независимых действий.

«Транспортная составляющая в рамках данного принципа обеспечивает взаимодействие и непрерывность материалопроводящей цепи на всех стадиях его существования: закупки, хранения, производства и распределения» [21].

Принцип системности в области транспортной логистики решает следующие задачи:

1 решение по транспортировке на отдельных участках продвижения товара являются локальными задачами, подчиненными единому управленческому решению продвижения материального потока;

2 все решения, обеспечивающие эффективное продвижение грузов по логистической сети, принимаются с целью соблюдения технологического единства транспортно-складского процесса;

3 планирование транспортировки осуществляется сопряжено с планированием процессов на всех участках, связанных с транспортом;

4 транспортная составляющая в рамках данного принципа обеспечивает взаимодействие и непрерывность материалопроводящей цепи

на всех стадиях его существования: закупки, хранения, производства и распределения, т.е. вариант транспортировки выбирается с учетом:

- складских процессов и затрат;
- затрат на содержание материальных запасов;
- вместимости складских помещений и режимных условий хранения;
- выполнения прочих логистических функций, напрямую связанных с продвижением грузов.

«Принцип конкретности означает, что система логистического менеджмента имеет достаточное количество достоверной информации для объективной оценки материальных и временных затрат для каждого варианта транспортировки. На основе данного принципа появляется возможность сравнительного комплексного анализа, из которого выбирается оптимальный, соответствующий критерию минимума полных затрат» [5].

Принцип комплексности логистики означает формирование комплексной инфраструктуры для осуществления продвижения товаров в конкретных условиях, а также координацию действий всех непосредственных и опосредованных участников движения товаров на основе централизованного управления и тесного сотрудничества в рамках внутренней деятельности.

«Принцип конструктивности транспортной логистики решает задачи диспетчеризации материального потока, непрерывное отслеживание перемещения и корректировка материального потока, отслеживание всех операций транспортировки товаров» [5].

Принцип надежности логистики обеспечивает безотказность и безопасность движения, резервирование коммуникаций и технических средств для изменения траектории движения потока.

Принцип вариантности логистики позволяет гибко реагировать на колебания спроса на транспортные услуги и изменения внешней среды за счет резервирования дополнительных мощностей.

На основе данных принципов можно сформулировать цель транспортной логистики: нужный груз в нужном количестве необходимого качества должен быть доставлен в нужное время в нужное место и с минимальными затратами.

Организация перевозки должна быть предельно простой и доступной, способ транспортировки должен быть экономичным и рациональным и с точки зрения клиентов, и с точки зрения перевозчиков, а также других участников перевозочного процесса: экспедиторов, операторов и пр.

Обеспечение взаимодействия этих принципов в конечном итоге позволяет уменьшить затраты грузовладельца, повысить общую эффективность перевозочного процесса и как следствие повысить устойчивость функционирования всей транспортной отрасли в России.

Основными задачами транспортной логистики является:

- создание транспортных систем, в том числе создание транспортных цепей и транспортных коридоров;
- совместное планирование разнообразных транспортных процессов на различных видах транспорта (в случае использования смешанных перевозок);
- обеспечение технологического единства транспорта с другими логистическими процессами (транспортно-складское взаимодействие);
- совместное планирование и организация транспортных процессов со складскими и производственными;
- выбор наиболее подходящего типа транспортного средства;
- определение наиболее рациональных схем и маршрутов доставки.

Необходимые требования, предъявляемые к транспорту логистической цепи:

- приоритет потребителя;
- высокий уровень сопутствующего сервиса;
- сокращение времени на выполнение заказа;
- политика комплексного решения выбора транспортных средств;

− расширенный комплекс услуг и индивидуальный подход к клиентам;

− информирование клиентов;

− политика в области коммуникаций;

− политика заключения договоров.

Транспортная логистика очень тесно взаимодействует со снабженческой и распределительной логистикой. Это происходит следующим образом: транспорт доставляет сырьё, материалы и полуфабрикаты в струткру снабжения, для дальнейшей их переработки и производства готовой продукции. После созданий готового товарного продукта отдел рапсределения перегружает его на транспорт, который, в свою очередь, доставит данный продукт до розничного магазина или же конечного потребителя. Бывают и такие случаи, когда различные отделы предприятия расположенны географически обособленно. В таких случаях транспорт доставлят продукцию и сырье в каждый отдел и по различным цехам.

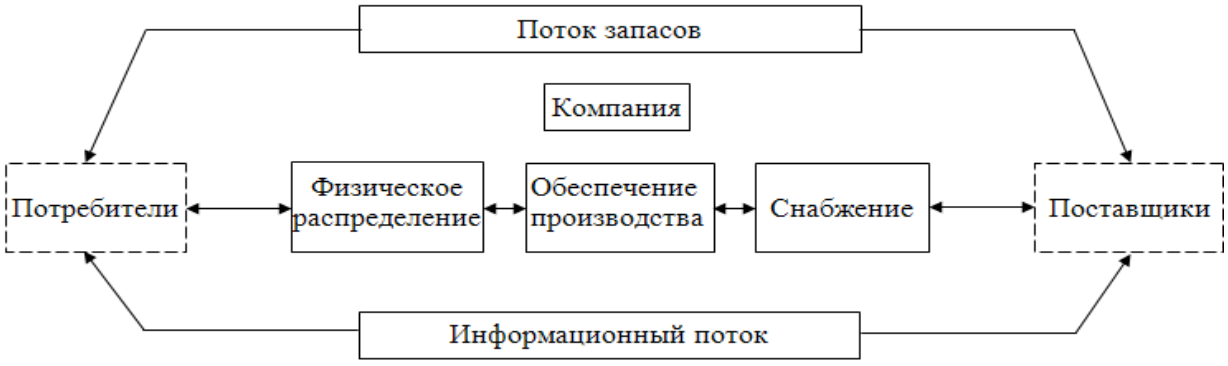


Рисунок 1.2 - Место транспортной логистики в логистической цепи поставок

Кроме всего прочего, транспортная логистика тесно интегрирована с информационной системой логистики, которая отвечает за сбор, обработку, хранение и передачу соответствующей информации.

Транспортировка является основной логистической функцией. Если рассматривать структуру логистических затрат, то транспортные расходы будут составлять значительную долю в 20–40 %, а иногда и больше, что позволяет сделать вывод, что оптимизация решений в области транспортировки позволит логистическому менеджменту получить значительную экономию затрат.

Транспорт играл огромную роль в становлении логистики в России. Именно российские транспортные и экспедиционные компании, ведущие свою деятельность в международных перевозках, первыми заметили необходимость применения современных логистических технологий перевозки и грузопереработки.

Трудности, с которыми сталкиваются отечественные транспортные предприятия:

1 Значительные расстояния, неравномерность транспортной сети и современных логистических объектов инфраструктуры, в частности отсутствие современных терминально-складских комплексов, нехватка качественных складских помещений, автоматизированного погрузочно-разгрузочного оборудования, а также нового подвижного состава.

2 Неоднородное развитие логистики по всей стране. Разработка и практическая реализация государственных проектов по развитию транспортной системы способствует формированию разветвленной складской структуры вблизи основных транспортных магистралей и грузопотоков, что неизбежно приводит к тяготению основных проектов к Московскому региону, несмотря на значительный потенциал других регионов страны.

3 Низкий спрос на услуги диктует свои правила: крупные клиенты сосредотачиваются в основном в центральном регионе, что влечет к более динамичному развитию сервиса данного местоположения. Что касается отдаленных территорий, то здесь можно наблюдать присутствие меньшего количества крупных клиентов, значительное реагирование на стоимость.

услуг, а также неготовность к восприятию новых управленческих технологий

4 Несоответствие импортного и экспортного грузопотоков. Экспорт зачастую идет из соответствующих регионов по более коротким, проверенным путям в направлении портов, а импорт концентрируется в центре страны, откуда уже распространяется по регионам. Для удешевления логистики всех грузопотоков, повышения качества обслуживания, необходимо организовать движение экспорта и импорта одними и теми же путями.

5 Сложные и зачастую неэффективные таможенные процедуры снижают привлекательность российских грузоперевозок.

6 Инфраструктурное отставание регионов объясняется не только отсутствием необходимой инфраструктуры, но и значительным объёмом грузопотоков, обеспечивающих рентабельность, что ни в какой мере не стимулирует соответствующий спрос.

7 Недостаточная развитость российского рынка аутсорсинга. В настоящее время спрос на комплексный логистический аутсорсинг и управление цепями практически отсутствует. Нет пока и бизнес-модели 3PL-провайдера, которая бы полностью отвечала российской специфике. Зачастую потенциальные потребители не представляют себе возможностей современной логистической компании.

8 Полное отсутствие адекватной законодательной базы.

Для того, чтобы повысить конкурентоспособность российских транспортных и экспедиционных компаний, а также некоторых других логистических посредников в области транспортировки грузов необходимо улучшить качество транспортно-логистических услуг в следующих направлениях:

− поддерживать постоянное развитие производственно-технической базы, инфраструктуры транспортного сервиса, информационных систем поддержки логистического процесса для осуществления транспортировки;

− производить непрерывное совершенствование действующей системы документооборота и таможенных процедур оформления груза;

− повышать уровень взаимодействия и информационной взаимосвязи между участниками перевозочного процесса, терминалами, складами, распределительными центрами, таможенными органами и другими организациями, и потребителями их услуг;

− осуществить создание единой нормативно-правовой базы, принимать современные законы в области транспортной логистики;

− производить внедрение современных логистических технологий транспортно-экспедиционной деятельности.

С развитием рыночных отношений в России стало существенно изменяться представление о транспортировке грузов: от транспорта как отрасли, приравненной к промышленным отраслям, до сферы услуг транспортного сервиса. Именно по этой причине потребители транспортных услуг в наши дни выбирают такие виды транспорта и способы перевозки, при которых обеспечивается наивысший уровень качества логистического сервиса.

«Транспортный сервис в условиях современности включает не только конкретно доставку груза от поставщика продукции к потребителю, но и выполнение экспедиторских, информационных и транзакционных операций, услуг по переработке грузов, страхованию, охране, сопровождению и т.д.» [7].

Таким образом, с точки зрения логистики, транспорт представляет не только доставку грузов из одного пункта в другой, но и выполнение целого спектра операций, связанных с этим.

1.3 Логистический аутсорсинг

1.3.1 Сущность логистического аутсорсинга

В современные экономики все большее значение приобретает совокупное предложение «товар-услуга», то есть совокупное предложение с товаром предлагаются услуги, связанные с его приобретением (транспортировка, промежуточное хранение, гарантийное обслуживание, экспедирование).

Следовательно, предприятие кроме производства или продажи товаров занимаются продвижением продукции, обслуживание операций и функций, стоимость которых не только приближается к производственным затратам, но и может многократно превосходить их. Это означает, что деятельность предприятий становится все более многосторонней. Для функционирования современного предприятия требуются разнообразные ресурсы и широкая квалификация персонала, что усложняет процесс управления и организационную структуру предприятия.

В связи с этим предприятия, осуществляющие многофункциональную деятельность, стали сосредотачивать имеющиеся ресурсы на ограниченном количестве избранных процессов. Функции, не относящиеся к основной деятельности, постепенно передаются в рамках аутсорсинга другим предприятием, для которых эти функции являются профильными. Аутсорсинг- это передача стороннему подрядчику некоторых функций или комплекса функций предприятия.

В общем случает аутсорсинг подразделяется на два типа: аутсорсинг производственных функций и аутсорсинг бизнес-процессов.

Аутсорсинг производственных функций предполагает передачу отдельных или всех производственных функций специализированным организациям. К примеру компания, «Hewlett-Packard» практически не имеет собственного производства, то есть является почти полным аутсорсером производственных функций.

Аутсорсинг бизнес-процессов предполагает передачу сторонним организациям функций, не относящимся к основным, но необходимых для осуществления производственной или торговой деятельности. Предметами

такого аутсорсинга могут быть: бухгалтерский учет, управления персоналом, информационно-компьютерное обеспечение, финансы, юридическое обеспечение, логистика. Примером может является компании. Поэтому в последнее время становятся все более популярными предприятия, предлагающие консультативные, страховые, комерческо-посреднеческие и информационные услуги.

Вместе с тем понятие «аутсорсинг» в теории и практике логистики используются синонимы. К примеру, «контрактная логистика».

Всемирная торговая организации предложила классификацию видов аутсорсинга по следующим признакам: в зависимости от места расположения поставщика услуг, в зависимости от участия заказчика в собственности исполнителя, в зависимости от вида передаваемой деятельности.

В зависимости от места расположения поставщика услуг, внутренний для страны аутсорсинг-оншорный; международный аутсорсинг – оффшорный.

В зависимости от участия заказчика в собственности исполнителя; внутрифирменный; аутсорсинг независимых предприятий. Разница состоит в том, имеет или нет предприятие-заказчик участие и контроль в собственности исполнителя.

В зависимости от вида передаваемо деятельности; аутсорсинга физического производства; аутсорсинг услуг; логистический аутсорсинг.

Таким образом, использование стратегии аутсорсинга предполагают передачу функций предприятий на внешнее исполнение.

1.3.2 Преимущества и недостатки логистического аутсорсинга

Логистический аутсорсинг или «контрактная логистика» – это привлечение сторонней компании для выполнения всех или части логистических функций с целью совершенствования деятельности предприятия.

Предприятие-заказчик услуг аутсорсингового предприятия сосредотачивается на основной деятельности и передает непрофильные функции внешним исполнителям. В результате снижаются логистические затраты, улучшается качество обслуживания и достигается максимальная оперативная гибкость.

Использование аутсорсинга в деятельности предприятия предполагают долгосрочные партнерские контракты. Поэтому перед передачи логистической функции на внешнее исполнение необходимы изменения как во взаимоотношениях с клиентами, так и во внутренних процессах предприятия.

Логистическими посредниками и провайдерами могут передаться следующие функции предприятия: информационная поддержка склада, транспортировка, складирование, утилизация отходов, управление запасами, сопровождение грузов.

При этом логистический посредник оказывает услуги в рамках одной функции, а логистический провайдер выполняет комплекс функций. К примеру, распределение готовой продукции производственного предприятия или организации доставки грузов в международном сообщении.

Причина передачи функций логистики на исполнение специализированной организации:

1 Возможность повышения эффективности собственной деятельности за счет освобождения от вспомогательных не прибыльных для предприятия работ и сосредоточение на основных наиболее прибыльных видах деятельности.

2 Необходимость укрепления конкурентных позиций за счет повышения качества обслуживания клиентов, предоставления им услуг, которые предприятие не может оказывать собственными силами.

3 Стремление снизить расходы на выполнение логистических операций выполняется специализированными организациями с более высокой

производительностью и точностью за счет их опыта и масштабов деятельности, имеющихся уникальных технологий и оборудования.

4 Отсутствие у собственного персонала опыта и квалификации для выполнения отдельных работ и стремление использовать для повышения конкурентоспособности положительную репутацию или популярную марку поставщика логистических услуг.

Решению против передачи функций внешнему исполнителю может способствовать ряд факторов: передача функций на аутсорсинг может привести к утечке секретной информации и снижению оперативности в предоставлении сведений для управления предприятием, отказ предприятия от выполнения некоторых функций может привести к полной зависимости от внешних исполнителей, достаточно велик риск убытков из-за низкого качества услуг, если на рынке нет эффективного логистического посредника или провайдера.

Таким образом, при передаче логистической функцией на внешнее исполнение необходим тщательный анализ.

1.3.3 Уровни логистического аутсорсинга

Сегодняшние тенденции на мировом рынке по производству товаров и услуг таковы, что предприятия направляют свои усилия и капитал на профильную деятельность, предоставляя выполнение второстепенных функций аутсорсинговым компаниям или, реже − специально создаваемым дочерним фирмам. В полной мере данная тенденция наблюдается и в логистической сфере. Благодаря нынешнему направлению развития мирового бизнеса значительно выросло количество логистических провайдеров (посредников), которые оказывают комплексные логистические услуги. Стоит отметить, что, согласно Западной классификации логистической деятельности, в настоящее время выделяют 5 уровней

логистического сервиса (Party Logistics – PL), которые отличаются и по спектру услуг, и по технологическому уровню:

1PL (First Party Logistic) – Автономная логистика Данный сервис называется еще логистическим инсорсингом и характеризуется тем, что грузовладелец сам выполняет все логистические операции. Данная технология сформировалась еще в 70-80-х годах прошлого века.

2PL (Second Party Logistic) – Традиционная логистика Второе название этой технологии: «логистика второй стороны» или частичный логистический аутсорсинг. При таком сервисе компания берет на себя часть логистических функций (планирование, складирование, формирование логистической цепочки), однако она прибегает к привлечению сторонней транспортной организации (подрядчика), так как сама не обладает собственным транспортом. В этом случае, обычно, привлеченная фирма имеет ограниченный функционал и регион перевозок и использует свой транспортный парк (материальные активы).

3PL (Third Party Logistic) – комплексный логистический аутсорсинг 3PL-провайдер – это специализированная компания, которой поручается аутсорсинг всех или большей части логистических операций, то есть сам грузовладелец не занимается внешней логистикой. Провайдеры, относящиеся к данному типу, оказывают широкий спектр услуг и имеют в своем штате высококвалифицированных сотрудников. 3PL-провайдер не участвует в планировании всей логистической цепочки предприятия и не включен в хозяйственную деятельность клиента. Подрядчик оказывает комплекс услуг, в состав которых входят транспортировка товара, складирование, сквозное складирование, техническое управление складскими запасами, упаковка и экспедирование грузов. К 3PL-провайдерам можно отнести те компании, которые оказывают подрядные услуги логистики и грузоперевозок, как, например, экспедиторские, курьерские и другие компании.

4PL (Fourth Party Logistic) – интегрированный логистический аутсорсинг. Это сервис, при котором грузовладелец привлекает стороннюю логистическую компанию и дает ей право оказывать услуги не только по комплексной транспортной логистике, но и по планированию и проектированию цепочек поставок, а также передает ей задачи по управлению логистическими бизнес-процессами на предприятии. Отметим, что если фирма-клиент пользуется услугами 3PL-оператора, то 4PL будет управлять и ими в том числе. Сегодня большое количество достаточно крупных компаний пользуются услугами 4PL-провайдеров, например, TOSHIBA, SONY, FORD и многие другие. Внедряя современные технологии в построение своего бизнеса, компании повышают свою конкурентоспособность и расширяют свое присутствие на мировом рынке.

5PL (Fifth Party Logistic) – «виртуальная» логистика, когда 4PL-провайдер начинает оказывать еще и услуги сетевого бизнеса, то он становится 5PL-оператором. Таким образом, это аутсорсер логистической сферы, который, используя глобальное информационно-технологическое пространство, способен оказывать весь спектр услуг. Яркими примерами 5PL-провайдеров можно назвать интернет-магазины, такие как eBay, Aliexpress, Amazon и др. Многие эксперты считают, что 5PL-провайдеры сейчас не существуют и это лишь теория, что на самом деле это совершенствование 4PL-системы: автоматизация и оптимизация работы по поиску логистических решений. Сегодня борьба ведется как на экономическом уровне между субъектами рынка, так и на уровне политических союзов. Ведь политика всегда играет ведущую роль в развитии информационной среды, а мировая элита готова её стимулировать для захвата ведущей позиции в технологической сфере. Не секрет, что ЕС активно выделяет денежные средства на развитие IT-технологий, в области логистики в том числе. Так, в течение 20–30 лет, на территории Евросоюза может быть разработана единая логистическая информационная сеть. А она, в свою очередь, даст толчок в развитии 5PL-провайдеров.

2 Анализ функционирования предприятия ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ»

2.1 Общая характеристика логистической деятельности транспортного предприятия на примере ООО «ТЭК ТрансНерудКавка»

ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» – организация по перевозке и экспедированию грузов на железной дороге России и стран СНГ. Место расположения ООО «ТЭК ТрансНерудкавказ»: Юридический адрес: 127474, г. Москва, Бульвар Бескудниковский д. 4 Поч. адрес: 143407, Московская область, г. Красногорск, ул. Речная д.20 корпус 4 к. 141. ИНН 7713575702, КПП 771301001, БИК 046015281 ОГРН 1067746091632, Р/с 40702810346000045159 в филиале ОАО «ТрансКредитБанк» в г. Ростове-на-Дону, Кор/с 30101810500000000281 в ГРКЦ ГУ Банка России по РО, Тел: (963)299-05-26, тел: (495)727-28-33, E-mail: transnerudkavkaz@yandex.ru Правовое положение ООО ТЭК «ТрансНерудКавказ» определяется Трудовым кодексом РФ, Федеральным законом об обществес ограниченной ответственностью, Уставом, учредительным договором, другими нормативными документами. ООО ТЭК «ТранНерудКавказ» имеет в собственное имущество, что подразумевает тот факт об ответе за это имущество. Данная компания имеет резервный фонд, который составляет 30% от общего числа прибыли. Ежегодно происходят отчисления, в резервный фонд которые составляю 10 % от все чистой прибыли компании. ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» самостоятельно ведет распределения и

поэтапность направления в использовании собственной прибыли на основании учредительных документов и настоящим законодательством. Резервный фонд расходуется только в том случае, если генеральный директор ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» даст свое согласие. В противном случае расход не может быть использован. Компания имеет свой уставной фонд и баланс, что дает право на приобретение и осуществления имущественных прав. Что касается дивидендов, то они являются частью прибыли и направляются между учредителями ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» согласно ст. 28 ФЗ № 14, дивиденды компании собственники бизнеса могут получать ежеквартально, раз в полгода или в год. Решение должно приниматься собранием участников общества и оформляться соответствующим протоколом Размер дивиденда в расчете на одну акцию определяется общим собранием учредителей по предложению Дирекции. Главным органом общества с ограниченной ответственностью является генеральный директор, в обязанности которого входят решение проблем компании, рассмотрение отчетов о деятельности предприятия, а также распределения дивидендов между участниками организации. Если посмотреть на финансовый отчет, то он в обществе с ограниченной ответственностью определяется на основании бухгалтерского баланса. Число приобретаемых акций прямо пропорционально числу голосов, что говорит об преимуществах и неравном их распределении. Все отчеты такие как оперативный бухгалтерский и статистический общества с ограниченной ответственностью осуществляется в порядке, установленном законодательством Российской Федерации. ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» ведет полную документацию в объеме, установленном действующим законодательством Российской Федерации, а также осуществляет контроль над финансово-хозяйственной деятельностью общества с ограниченной ответственностью. А осуществляется это избранным ревизором на собрании в соответствии с уставом и порядком его деятельности. Проверка (ревизия) финансово-хозяйственной деятельности проводится по итогам деятельности

общества с ограниченной ответственностью за полугодие и за год, а также в любое время по инициативе ревизора, или по решению генерального директора в случае необходимости. Порядок реорганизации и ликвидации ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» определен уставом.

Миссия компании: «Мы работаем для того, чтобы стать лучшей транспортно-экспедиционной компанией, фундаментом которой является солидарность, честность, компетентность, доброжелательность и высокая степень обслуживания.» [8].

«Первым кирпичом в строительстве нашей компании было доверие клиентов при перевозках товара по территории Ростовской области и ЮФО. Затем стали поступать новые предложения, потребности клиентов начали расти географически. Поэтому мы расширили свои границы до междугороднего и международного транспорта. Мы сделаем все что бы железнодорожные перевозки стали доступными для каждого, как в плане цен, так и быстроты доставки» [9].

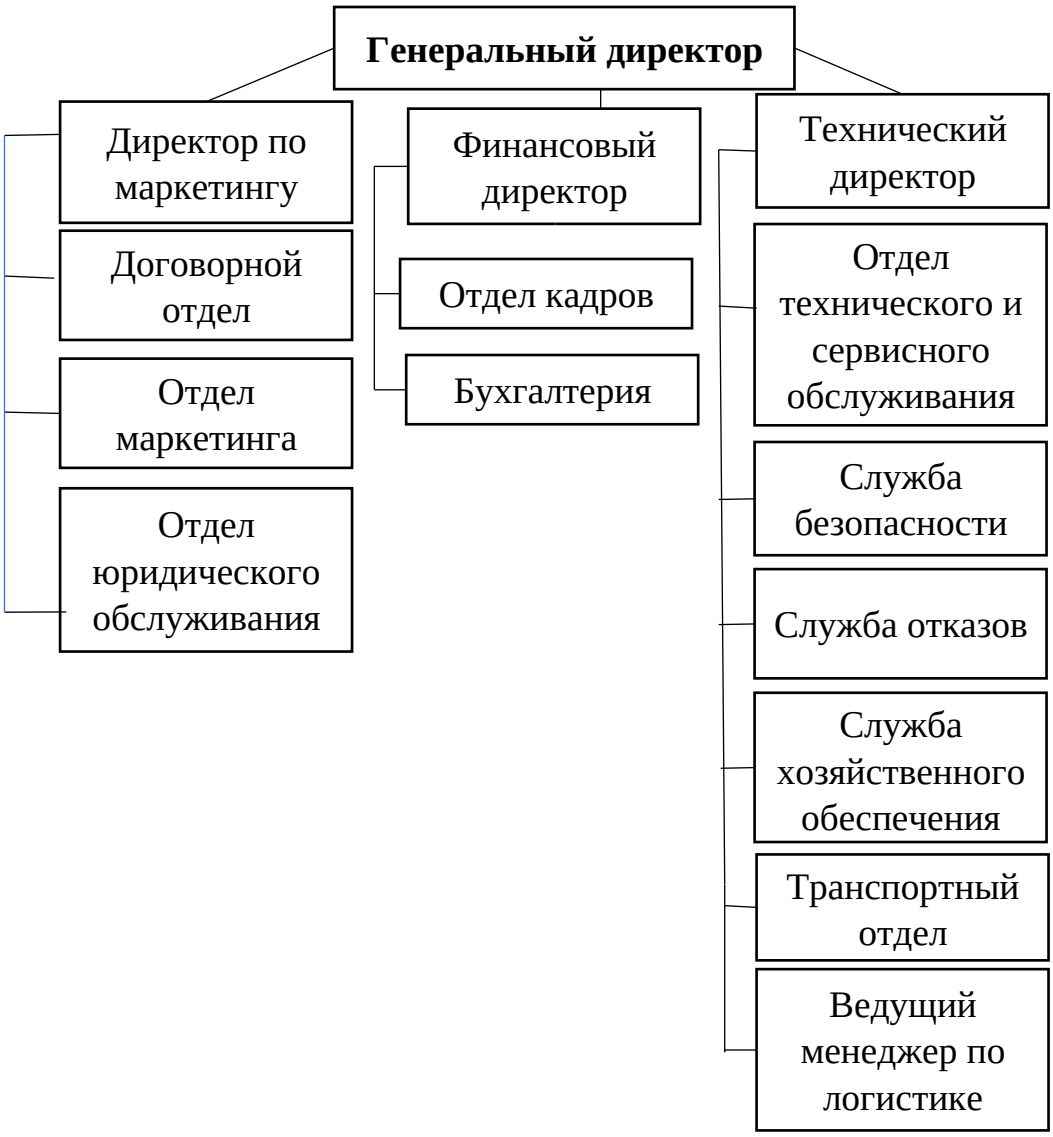


Рисунок 2.1 – Организационная структура ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ»

Для ООО ТЭК «ТрансНерудКавказ» характерна линейно-функциональная организационная система управления, что подразумевает под собой сбор всех функции управления лежит в главном звене управлении фирмы.

Если посмотреть более подробно, то в линейные звенья управления отвечают за обязанности, а также имеют право на управление и принятие каких-либо решений. Что касается функциональных звеньев (например, финансовый), то здесь существует ответственность за четкое планирование и руководство при подготовке, реализации решений и планирования, организации, а также ведется учет, контроль и анализу всей деятельности транспортно-экспедиционной компании.

Данная организационная структура отождествляется с пользование чисто формальных процедур и норм, и в свою очередь имеет за собой полную власть на фирме, что говорит о едином решении. Если говорить об участниках, то здесь существует иерархия подчинения только одному начальнику. В данной схеме участник получает все наставления и решения по его работе непосредственно от руководителя. Между руководителем и отделами предприятия существуют информационные связи, для того что бы консультировать друг друга. А чтобы решение функционального подразделения стало обязательным для выполнения решение должен принять руководитель.

Даже если посмотреть на то, что, все руководители компании являются управленцами, нельзя говорить о том, что все они выполняют одни и те же функции. Одним руководителям приходится тратить время на организацию работы других руководителей, которые, в то же время, регулируют работу сотрудников более пониженного уровня и т.д. до уровня руководителя, который отвечает за действия неуправленческого персонала – работников, занимающихся физическим трудом или оказывающих услуги. Все это вертикальное развертывание разделения труда, образующие уровни управления.

ООО «ТЭК ТранснерудКавказ» включает в себя определенное количество частей, которые выполняют функцию по работоспособности данного предприятия. В особенности они распространяет свое управление в главной структуре фирмы, которая в свою очередь определяет весь смысл постоянных взаимосвязей в организации ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ.

В целом, на многих предприятиях, подчеркивают несколько видов взаимосвязей: линейные и функциональные.

Линейные связи – это связь, в которой директор осуществляет свои права в области власти над подчиненными и осуществляет прямое управление над работниками компании, т.е. взаимосвязь выстраивается горизонтально и проявляется в виде указа, предписания, команды,

распоряжения, приказа. Природа функциональных связей – совещательная, и посредством этих связей реализуется информационное обеспечение координации.

В итоге можно говорить о том, что связи помогают нам обеспечивать целостную работу компании и объединяют все его части.

Основная деятельность предприятия заключается в функциональных обязанностях подразделений компании. Это они в конечном счете определяют целостность деятельности предприятия.

Для того что бы работало предприятие нам нужно, чтобы все его отдельные части работали строго по определенному графику и в согласии с потребностями рынка т.е. они должны быть гибкими, но в свою очередь работали в соответствии с требованиями компании и в полном объеме выполняли свою работу.

Если говорить о компании ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ», то здесь генеральный директор имеет право и доступ ко всем денежным средствам и имущество компании, а также может ими распоряжаться, заключать договоры, открывать счета и распоряжаться ими, издавать приказы по предприятию, принимать и увольнять работников, применять к ним меры поощрения и налагать взыскания. По совместительству он в ответе за правильное и эффективное использование материальных и трудовых ресурсов предприятия и условий и охрана труда. В общем генеральный директор должен создать благоприятные условия для комфортной работы своих подчиненных, и в то же время он должен нести ответственность за состояние и деятельность компании.

Логистическая служба компании «ТЭК ТрансНерудКавказ» занимается, прежде всего, научной организацией транспортного процесса и эффективным использованием транспортных средств, а также оказанием транспортных услуг на железной дороге. Она изыскивает возможности для наиболее рационального осуществления перевозок с наименьшими затратами для наших клиентов. В целом, на фирме служба логистике на

основе всестороннего изучения потребностей призвана обеспечивать более полное удовлетворение нужд заказчиков.

Техническая служба занимается вопросами поддержания транспортных средств в технически исправном состоянии и обеспечения развития производственной базы, а также осуществляет руководство материально-техническим снабжением предприятия.

«Основными задачами технической службы предприятия являются:

– Организовать надлежащего хранения подвижного состава, обеспечивающего высокую техническую готовность его к работе, своевременность выпуска вагонов на линию и прием их,

– Разработать и решить вопросы, которые связанных с укреплением производственно-технической базы предприятия (главный инженер);

– Оперативно спланировать все виды технического и ремонта вагонов. Организовать выполнение этих работ и контроль за их качеством, провести технический учет и отчетности по подвижному составу (начальник ремонтной службы);

– Управление всей совокупностью работ по обеспечению нормального материально-технического снабжения предприятия, организации хранения, выдачи и учета топлива, запасных частей и других материальных ресурсов, разработка и осуществление мероприятий по более рациональному их использованию (отдел снабжения);

– Формирование и проведение организационно-технических мероприятий по совершенствованию процессов перевозок, внедрению новой техники, охране труда и предупреждению аварийности» [15].

Исходя из вышеперечисленных задач техническая, служба имеет право контролировать техническое состояние подвижного состава, снимать его с эксплуатации, планировать и проводить профилактические и ремонтные работы, привлекать к материальной ответственности за неправильную эксплуатацию подвижного состава также лимитировать расходы топлива.

Важное место в хозяйственном руководстве и улучшении качественных показателей работы предприятия отводится финансовая службе. На основе систематического анализа работы предприятия транспорта и других подразделений и исходя из объемных показателей перевозок, их ресурсного обеспечения, экономическая служба определяет пути, по которым должны разрабатываться технические и организационные мероприятия, направленные на повышение технической готовности подвижного состава и совершенствование эксплуатационной и коммерческой деятельности компании.

В состав финансовой службы предприятия входит бухгалтерия. Этот отдел во главе с главным бухгалтером проводит учет наличия средств, выделенных в распоряжение фирмы, их сохранности и уровня использования, организует выполнение финансового плана, проверяет финансовое состояние предприятия, проводит большую оперативную работу по организации расчетов с клиентурой, поставщиками и финансовыми органами, организует первичный учет расходования материальных ресурсов и денежных средств. Главный бухгалтер несет ответственность за целесообразность и законность расходования средств, и соблюдение финансовой дисциплины.

Отдел кадров – неотъемлемая часть компании ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ». Сущность которого заключается в поддержании оптимального кадрового состава, с целью наилучшим образом соответствовать экономическим интересам, целям и задачам деятельности предприятия.

Ведение кадровой работы на фирме организуется и осуществляется исходя из реальных организационных и материальных возможностей нашей компании, а также с учетом особенностей экономической и политической ситуации в стране.

Таблица 2.1 – Взаимосвязь кадровой работы и функций кадрового

органа предприятия ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ»

Направления	Функции	Целевая установка
Учетно-контрольное	Учетно-контрольная	Учет и контроль кадровых перемещений
Планово-регулятивное	Планово-регулятивная	Организационно-документационная подготовка кадровых перемещений
Отчетно-аналитическое	Отчетно-аналитическая	Изучение работников и результатов их труда
Координационно-информационное	Координационно-информационная	Профессиональная подготовка работников, ответы на обращение
Организационно-методическое	Организационно-методическая	Управление кадровыми процессами

Рассмотрим процесс организации транспортировки ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ»

1 Подписание транспортно-экспедиционной компанией договора с клиентом на оказание ему услуг по транспортно-экспедиционному обслуживанию грузов и их транспортированию.

2 Получение документов о подходе вагонов с грузами.

3 На основании информации о грузе осуществляется запрос экспедитором инструкции по транспортно-экспедиционному обслуживанию его грузов.

4 Запрос разнарядки у клиента.

5 Контроль выгрузки груза с вагонов и расположение его на терминале станции, отбор образцов для таможенного досмотра и получение необходимых сертификатов. (если это международные перевозки).

6 В случае доставки груза со станции конечным получателям конвенциональным способом – организация экспедитором разгрузки контейнеров.

7 В случае контейнерной доставки – предоставление экспедитором контейнеров для таможенного досмотра.

8 Оформление экспедитором железнодорожной разнарядки-поручения или заявок на автомобильный транспорт.

9 Контроль экспедитором процесса отгрузки груза конечному получателю.

2.2 Анализ показателей хозяйственной деятельности предприятия ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ»

Общие тенденции развития в 2014 году предприятия ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» оценивается как удовлетворительные. Объем перевезенных грузов по сравнению с 2013 г. уменьшился на 7,56 % в связи с уменьшением количества контрагентов [14].

Увеличились доходы:

– от ПРР на 85,83 %;

– от деятельности, не связанной с основной в 2 раза (208,9 % к 2013 году) это: ремонт и техническое обслуживание железнодорожных путей и локомотивов сторонних организаций, сдача в аренду локомотивов, отстой вагонов заказчика на железнодорожных путях ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ».

По основным направлениям деятельности достигнуты следующие показатели:

В 2014 году всеми силами предприятия выполнено услуг на сумму, в 238554,08 тыс. руб. в т.ч.:

– перевезено 1150 тыс. тонн на сумму 152688,9 тыс. руб.;

– погрузочно-разгрузочных работ 15,61 тыс. тонн на сумму 1201,97 тыс. руб.;

– прочие (аренда, ремонт вагонов, ж.д. путей, отстой вагонов и другие) на сумму 84537,3 тыс. руб.

Уровень рентабельности по предприятию составил 12 %, производительность труда 929,5 тыс. руб. на человека. Среднемесячная зарплата в 2014 году составила 36364 руб. (в 2013 г. – 32032 руб.). За период 2015 года наблюдается стабильное развитие предприятия. Объем перевезенных грузов соответствует объемам 2014 года, но наблюдается увеличение доходов от деятельности, не связанной с основной: аренда вагонов – на 27 %, отстоя вагонов в 2.5 раза, что составило 120253,7 тыс. руб.

Уровень рентабельности по предприятию составил 7,3 %, производительность труда 1010,2 тыс. руб. на человека. Среднемесячная зарплата в 2015 году составила 37930,0. (в 2013 г. – 36364,0 руб.).

В течении 2016 года всей компанией было выполнено услуг всего на 262,2 тыс. руб. в т. ч.:

– перевезено 1120 тыс. тонн на сумму 138946,8 тыс. руб. (по сравнению с 2015 годом наблюдается спад на 6,8 %);

– прочие на сумму 123308 тыс. руб.

Уровень рентабельности по предприятию составил 8,5 %.

Полученные данные можно представить в виде таблицы 2.1.

Таблица 2.2 – Фактические значения (перечень показателей) на период 2014–2016 гг.

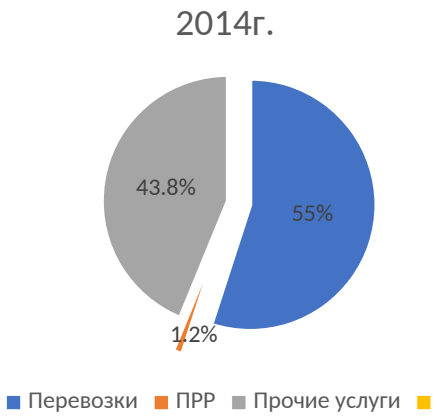
Наименование показателя	2014 год	2015 год	2016 год
Общий объём продаж (выручка), тыс. руб.	238544,08	274384	262282,3

Объем продаж от основной деятельности (перевозки), тыс. тонн	1150	1150	1120
Объем продаж от не основного вида деятельности, тыс. руб.	40000	120000	123308
Производительность труда, тыс.руб/чел	770	930	1010
Чистая прибыль, тыс. руб.	2836	9717	11151

На основе полученных данных, был составлен график, показывающий долю доходов от каждого вида производства, выраженный в процентном эквиваленте (рисунок 2.2).

При анализе структуры общей суммы доходов, полученных от всех видов деятельности компании видно, что большая часть выручки приходится на основную деятельность – перевозка грузов (50–65 %) (рис. 2.2). Также значимые доли имеют доходы от предоставления прочих услуг (включающие в себя аренду, ремонт вагонов, железнодорожных путей, отстой вагонов и другие) (30–40 %), хотя их величину довольно сложно прогнозировать.

Исходя из полученных данных, можно сделать вывод, что в период 2014–2016 гг. фиксируется значительный спад спроса на потребление услуг основного вида деятельности.



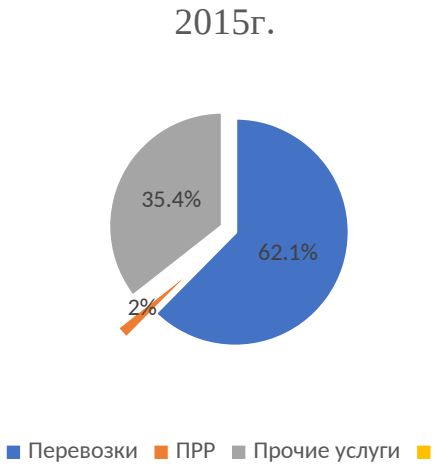




Рисунок 2.2 – Структура доходов компании за 2014–2016 годы

Снижение показателей обосновано тем, что на рынке транспортных услуг, в период кризиса, отмечается значительный упадок использования железнодорожного транспорта в целом, включая грузовой, в связи с низкой конкурентоспособностью с автомобильным транспортом.

Таблица 2.3 – Финансовые результаты за 2014–2016 гг.

Наименование показателя	Период времени	

	2014 г.	2015 г.	2016г.
Активы предприятия, руб.	19 982 000	24 381 000	24 768 000
Оборотные активы, руб.	19 149 000	24 281 000	20 859 700
Внеоборотные активы, руб.	833 000	100 000	3 909 000
Запасы, руб.	26 000	1 483 000	128 000
Денежные средства, руб.	110 000	10 211 000	3 154 000
Дебиторская задолженность, руб.	11 465 000	10 824 000	8 676 000
Основные средства, руб.	797 000	100 000	447 000
Обязательства предприятия, руб.	19 894 000	24 202 000	25 700 000
Краткосрочные обязательства, руб.	19 856 000	24 202 000	26 700 000
Долгосрочные обязательства, руб.	38 000	0	0
Капитал, руб.	88 000	179 000	181 000
Прибыль до вычета налогов, руб.	640 000	1 200 000	1 450 000
Чистая прибыль, руб.	440 000	910 000	1 200 000
Выручка, руб.	238 544,08	274 384	262282,3
Себестоимость продаж, руб.	213 286	255 163	220 572

Для эффективной работы, предприятие ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» проанализировало какие нерудные материалы, более востребованные в 2016 г.



Рисунок 2.2 – Схема показателей (%) количества перевозимого груза за 2016 г.

По данным схемы, можно сказать, что потребность клиентов ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» заключается в перевозке гравийного щебня – 45 %, на втором месте гранитный щебень – 15 % и на третьем месте песочно-гравийная смесь – 9 % от общего объема перевозимого груза. Следовательно, основные клиенты компании:

1 ООО «Шепетовский гранитный карьер», Украина.
2 ЗАО «Репняское карьероуправление» Ростовская область.
3 ООО «Кампания Карьер Милицкого» Оренбургская область.
4 ООО «Андреедмитриевский Щебзавод».
5 ООО Карьер «Черек» Северная Осетия.
6 ОАО «Дагнеруд» Дагестан.
7 ГУП СК «Кочубеевский карьер» Ставропольский край.
8 ОАО «Первая нерудная компания» Приморский край.
9 ОАО «Национальная нерудная компания» Краснодарский край.
10 ОАО «Гранит-Кузнечное» Ленинградская область.

Так же был проведен анализ прибыли от оказания услуг.

Таблица 2.4 – Прибыль от оказания услуг ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ»

Услуга	Прибыль		
	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Осуществление международных перевозок, тыс. руб.	42000	36000	35000
Осуществление внутренних перевозок, тыс. руб.	53000	60000	68200
Консультирование по оформлению таможенных документов ,тыс. руб.	7500	9600	5025
Осуществление услуг по страхованию грузов, тыс. руб.	4300	5000	1536
Консультирование по схемам погрузки и доставки грузов, руб.	8200	4600	2326
Итого	115000	115200	112 087

Таким образом, на основе произведенного анализа, можно выделить следующие основные проблемы в деятельности компании ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ»:

1 Получение в неполном объеме предприятием прибыли от своей деятельности

2 Заниженная производительность труда (возможно, в связи с низкой квалификацией персонала)

3 Отсутствие роста потребления услуг на аренду, ремонт вагонов, ж.д. путей, отстой вагонов и в следствии невыполнение плановых показателей

При анализе логистической деятельности предприятия ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ», были получены данные о качественном составе работников предприятия за период 2014–2016 годов. Полученные данные представлены в таблице 2.5

Таблица 2.5 – Качественный состав трудовых ресурсов предприятия ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ»

Показатели	Количество, чел.			Удельный вес, %		
	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
1	2	3	4	5	6	7
Группа работающих по возрасту, лет						
От 21 до 30	5	7	11	23,80	28	29
От 31 до 40	6	5	8	28,5	20	21,62
старше 40	10	13	16	47,61	52	43,24
Итого	21	25	37	100	100	100
По полу						
Мужчины	15	17	22	71,42	68	59,45
Женщины	6	8	15	28,58	32	40,55
Итого	21	25	37	100	100	100
По образованию						
Средне специальное	12	13	16	57,14	52	43,24
Другое образование (среднее и т.д.)	2	4	8	3,53	16	21,62
Высшее	7	8	13	33,3	32	35,14
Итого	21	25	37	100	100	100
По трудовому стажу						
До 5	6	7	9	28,57	28	24,32
от 5до10	6	7	11	28,57	28	29,72
от 10 до 15	3	4	8	14,28	16	21,62
от 15 до 20	5	6	7	23,8	24	18,91
1	2	3	4	5	6	7
Свыше 20	1	1	2	4,76	4	5,40
Итого	21	25	37	100	100	100

Так, в ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» за период 2014–2016 гг. по уровню образования наибольший удельный вес занимают работники с высшим (более 30 %) и среднеспециальным образованием (более 45 %). О высоком квалификационном уровне и профессионализме специалистов предприятия говорит продолжительность работы в отрасли транспорно-экспедиционного обслуживания и в целом возрастная структура работников.

В период с 2014 года по 2016 год численность персонала по предприятию в целом увеличилась на 16 человек. В основном этот рост кадров происходит из-за весьма значительного увеличения объемов производства.

К основным производственным фондам анализируемого предприятия относятся здания, сооружения, передаточные устройства, машины и оборудование, транспортные средства, производственный и хозяйственный инвентарь и другие виды основных средств.

Анализ начнем с изучения объема основных средств, их динамики и структуры за последние 3 года – 2014–2016 гг. (табл. 2.6).

Таблица 2.6 – Анализ основных средств предприятия ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ»

Наименование группы объектов основных средств	Первоначальная (восстановительная) стоимость, тыс. руб.			Абсолютные изменения		Относительные изменения	
	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2015/ 2016	2015/ 2016	2016/ 2015	2016/ 2015
1	2	3	4	5	6	7	8
Здания	2100	2240	2290	140	50	100,79	101
Сооружения	210	190	164	-20	-36	97,5	35,04
Передаточные устройства	348	216	122	132	96	62,07	56,48
Транспорт	1040	1096	1180	56	84	101,84	102,71

Продолжение таблицы 2.6

1	2	3	4	5	6	7	8
Машины и оборудование	520	744	346	224	658	70,84	64,44
Производственный и хоз. инвентарь	28	80	15	52	112	140,63	37,78
Прочее	15	13	10	2	-28	127,27	50
Итого:	4261	4579	3937	-318	-245	85,59	82,91

Результаты расчетов свидетельствуют о том, что стоимость зданий, принадлежащих ООО «ТЭК ТрансНерудкавказ» постепенно увеличивается, в среднем на 1 % в год. В тоже время стоимость сооружений в 2015 году по отношению к 2014 году значительно сократилась – на 24 %, а в 2016 году по отношению к 2015 – на 43 %.

Произошло значительное сокращение стоимости передаточных устройств в 2015 году по отношению к 2014 году – на 37,93 %, в 2016 – на 43,52 %.

Также за эти годы постепенно снизилась стоимость машин и оборудования – в 2015 году на 25 %, в 2016 году – на 36,47 %.

Общая стоимость основных средств предприятия в 2015 году сократилась на 14,41 %, в 2016 году – увеличилась по отношению к 2015 году – на 17,09 %.

Анализ показал, что за три года в структуре основных средств пред-
тия
ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» произошли незначительные изменения. Доля зданий возросла на 17,78 % в 2015 году и на 21,81 % в 2016 году. Доля сооружений в 2015 году увеличилась на 13,92 %, а в 2016 году сократилась на 58,74 %.

В то же время доля передаточных устройств в 2015 году, по отношению к 2014 году существенно сократилась – на 27,47 %, а в 2015 году – на 32,88%.

Подводя итоги можно сказать, что в настоящее время предприятие ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» является одной из немногих компанией в сфере предоставления населению и организации транспортно-экспедиционных услуг в области перевозки в городе Ростов-на-Дону. Проведенный экономический анализ деятельности компании за три года показал, что, не смотря на занимаемые компанией позиции в сфере предоставления транспортно-экспедиционных услуг, основные финансовые показатели организации снижаются. Это связанно с высокой конкуренцией на рынке транспортно-экспедиционных услуг, постоянными растущими ценами на расходные материалы – топливо и ГСМ, снижением доходной ставки на единицу продукции.

На основании полученных данных, выявленных проблем на предприятии были разработаны мероприятия по совершенствованию транспортно-экспедиционной деятельности на предприятии ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ». А также проведен SWOT-анализ.

2.3 SWOT-анализ ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ»

Рассматриваемый железнодорожная компания отвечает всем установленным правилам при обеспечении качества перевозок и оказании транспортных услуг.

Инфраструктура анализируемого представляет возможность обеспечивать своевременное и качественное обслуживание парка вагонов. В ООО ТЭК «ТрансНерудКавказ» работает круглосуточная ремонтная зона, оперативная служба, которая состоит из механиков и охраны.

Если анализировать конкуренцию, то она наиболее интенсивно проявляется в междугородных перевозках. Наличие конкуренции в этой сфере – это положительный момент для получателя услуги, ведь, несмотря

на инфляцию, она заставляет некоторых перевозчиков незначительно повышать тарифы или даже их сдерживать.

Но необходимо наряду с положительными моментами выделить и проблемы, с которыми сталкиваются транспортные предприятия. Среди множества проблем основные – постоянная потребность в оборотных средствах, которых не хватает; нет информации об изменении потребностей на рынках (фактических и потенциальных) сбыта; нет единой маркетинговой стратегии; цены на транспортную продукцию не соответствуют реальным издержкам производства; отсутствие системы, позволяющей укреплять взаимосвязь между транспортным предприятием и его клиентурой – потребителем услуг. Указанные проблемы не позволяют транспортно-экспедиционным предприятиям общего пользования вывести их производственно-хозяйственную деятельность на конкурентоспособный уровень. Эти же проблемы являются тормозом при формировании конкурентных преимуществ предприятия.

При анализе конкурентов ООО «ТЭК ТансНерудКавказ», фирме в первую очередь нужно знать своих конкурентов, их методы работы на рынке. Конкуренция присутствует почти во всех сферах деятельности, и это самый очевидный фактор внешней среды. Важность наблюдения за деятельностью конкурентов определяется тем, что это в некотором смысле зеркальное отображение собственной деятельности предприятия.

Главной проблемой для ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» является то обстоятельство, что сложно выявить всех конкурентов, а также сложно наблюдать за всеми, так как их очень много.

Данный анализ среды направлен на выявление угроз и возможностей, которые могут возникнуть во внешней среде по отношению к организации, и сильных и слабых сторон, которыми обладает организация, для выработки эффективной стратегии ее взаимодействия с внешним окружением.

На рынке транспортных услуг основные угрозы и риски можно охарактеризовать следующими факторами.

1 Падение потребительского спроса порождает острую конкуренцию за долю на рынке. Фирмы, желающие поддерживать существующие темпы роста, начинают искать новые способы переманивания клиентов у своих конкурентов. Приобретает большое распространение ценовая конкуренция, рост рекламы и другие методы борьбы

2 Значительное удорожание и/или дефицит сырья, материалов и комплектующих для железнодорожного транспорта

Но при этом существуют возможности:

- возможность расширения сбыта за счет увеличения объемов грузоперевозок на региональных и международных рынках;

- возможность привлечения новых клиентов за счет увеличения собственной рекламной политики;

Отметим слабые стороны в особенностях текущего состояния пред-тия

ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ», оказывающие негативное влияние:

1 У предприятия возникают финансовые затруднения в связи с неплатежеспособностью клиентов, предприятие склонно работать с традиционной клиентурой независимо от ее нынешней платежеспособности, не намереваясь уходить с непрерывных сфер деятельности

2 Не имеет хорошо поставленной коммерческой службы, а маркетинг и планирование не охвачены организационной структурой предприятия

3 У фирмы налицо недостаток рекламной деятельности

4 Снижается общее количество клиентов и, в тоже время, недостаточно ведется поиск новых клиентов

Положительными факторами текущего состояния предприятия являются:

1 ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» обладает парком вагонов, марка и вид которых очень удобны для транспортировки груза

2 Конкурентоспособные и экономически обоснованные тарифы на предлагаемые виды грузоперевозок

3 Информационное обеспечение деятельности позволяет обеспечить транспорту обратную загрузку, выбор оптимального маршрута движения с учетом графика заказов

4 ООО «ТЭК ТранснерудКавказ»» обеспечивает кредитную форму расчетов за сервисные услуги технического характера на территории России и в странах СНГ по кредитным картам.

После определения сильных и слабых сторон компании, возможностей и угроз со стороны внешней среды, и присущей внутренней составляем итоговую матрицу SWOT–анализа в таблице 2.7 проставив рейтинговую оценку от 1 до 6 каждому фактору.

Таблица 2.7 – Матрица SWOT-анализа ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ»

СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ		СЛАБЫЕ СТОРОНЫ	
Рейтинг	Параметр	Рейтинг	Параметр
1	Удобное расположение предприятия	1	Недостаток рекламной деятельности
2	Хорошее информационное обеспечение деятельности	2	Финансовые затруднения в связи с неплатежеспособностью клиентов.
3	Парк автомобилей марки и вида удобной для транспортировки грузов между городами	3	Неудовлетворительный поиск новых клиентов.
4	Обоснованные тарифы на предлагаемые виды грузоперевозок.	4	Высокая зависимость от снижения спроса и этапа жизненного цикла предприятия

Продолжение таблицы 2.7

5	Организационная структура, которая позволяет справляться с объемом работ и полностью выполняет все виды деятельности необходимые для эффективной работы предприятия (управление финансами, оказание транспортных услуг		
6	Кредитная форма расчетов		
ВОЗМОЖНОСТИ		УГРОЗЫ	
Рейтинг	Параметр	Рейтинг	Параметр
1	Развитие новых ниш рынка, увеличение объемов грузоперевозок на региональных и международных рынках	1	Усиление конкуренции на рынке.
2	Внедрение автомобильного транспорта , для создании услуги «дверь-дверь»	2	Значительное удорожание и/или дефицит сырья, материалов и комплектующих для парка вагонов.
3	Возможность привлечения новых клиентов за счет увеличения собственной рекламной политики	3	Падение массового спроса из-за финансового кризиса.
		4	Высокие законодательные таможенные тарифы

ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» имеет очень большие возможности для транспортной деятельности, проявляет заинтересованность в повышении спроса на грузоперевозки, расширяет границы своей деятельности (расширяет свой парк вагонов, ассортимент предоставляемых услуг, а также географию перевозок). При этом в настоящее время рынок грузоперевозок, быстро насыщаясь фирмами-перевозчиками и испытывая интенсивное давление рекламы, окончательно приобрел черты высоко конкурентного. В этих постоянно ожесточающихся условиях хозяйствования крайне важными для успешного развития бизнеса становятся меры по оптимизации расходов, поиск новых форм решения вопросов жизнедеятельности предприятия, способных принести доход.

Можно отметить, что своевременный анализ факторов микро-и макросреды предприятия позволит фирме объективно и наиболее точно обеспечить выделение наиболее сильных и слабых сторон деятельности. При этом хорошее знание конкурентов позволяет не только вырабатывать меры конкурентной борьбы, но и вести определенную согласованную политику на рынке, поскольку прямая конкуренция всегда разорительна для фирм.

Таким образом, SWOT-анализ позволяют указать следующие перспективные направления в деятельности ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ»:

- стремиться к дальнейшему решения проблем оптимизации количества и структуры транспортного парка;

- приложить все усилия для того, чтобы сохранить прежних клиентов;

- необходимо увеличить объем оказываемых услуг на региональном, а также международном рынках;

- необходимо усовершенствовать систему договорных отношений, а также тарифную политику для повышения привлекательности ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» для потребителей услуг;

- необходимо снижать затраты организации;

- необходимо совершенствовать организацию перевозок;

- необходимо расширять рекламную политику предприятия.

На основании проведенного анализа финансовой деятельности предприятия, и анализа системы, отражающей логистическую деятельность компании, внесем предложение, которое заключается во введении дополнительной функции, как перевозка автомобильным транспортом. Данное мероприятие должно способствовать улучшению состояния дел в области оказания услуг на железной дороге, которая завоевывает все большую популярность в бизнес среде.

3 Совершенствование логистической деятельности транспортного предприятия ООО «ТЭК ТранснерудКавказ»

3.1 Характеристика мероприятия и расчеты по внедрению

Перевозки не рудных материалов – это довольно сложная сфера деятельности. Сыпучие материалы в частности поставляются с больших карьеров, что делает эту работу еще и более опасной.

Нерудные материалы перевозятся несколькими способами, первый из них это перевозки самосвалами. Для данного вида перевозки нужны специальные самосвалы с грузоподъемностью от 15 и до 50 тонн, которые способны с легкостью в груженом состоянии преодолевать подъемы и крутые повороты.

Так же важную роль в автоперевозке нерудных материалов играют Камазы. Это универсальные машины, способные перевозить абсолютно любые сыпучие материалы (песок, грунт, щебень). Они имеют огромную грузоподъемность, которая доходит до 55 тонн, и при всех этих плюсах обладают хорошей проходимостью.

Большую долю перевозимых не рудных материалов составляют такие материалы как отходы производства, щебень для дорожного строительства, песок и т.д.

В представленной работе внедрим мероприятие, направленное на повышение эффективности работы компании, путем внедрения новой услуги, используя имеющиеся инфраструктуры ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ». Оно заключается в предоставлении клиентам новой услуги - транспортировки грузов автомобильным транспортом. В настоящее время компания занимается только железнодорожными перевозками, но в современных экономических условиях, т.е. наличие кризиса в стране,

данного вида перевозок недостаточно для дальнейшего получения прибыли. Именно поэтому принимается решение для введения автомобильного транспорта.

Целью внедрения является решение следующих задач:

– сформировать комплексное предоставление услуг по транспортировке грузов;

– предоставление услуг по перевалке грузов с железнодорожного транспорта в автомобильный;

– избежать дальнейшее сокращение клиентской базы предприятия.

Ключевыми факторами внедрения автотранспорта стали:

– максимальное соответствие всем поставленным задачам;

– высокая скорость внедрения услуги.

Внедрение нового вида производства позволит начать работу практически сразу после приобретения транспорта. Это возможно благодаря большому количеству сотрудничающих компаний, наличию в компании целого ряда необходимых печатных документов, форм и отчетов, а также восстановлению контактов со старыми клиентами, перешедшими к автотранспортным перевозкам, и приобретению новых клиентов.

В общем, спектр транспортно-экспедиторских услуг, после внедрения автотранспорта и внесения новых организационных объектов будет выглядеть следующим образом:

– организация процесса транспортировки груза автомобильным видом транспорта;

– составление маршрута перевозки груза несколькими видами транспорта при смешанной перевозке;

– расчет показателей по транспортно-экспедиционной деятельности;

– консультирование по вопросам организации транспортировки грузов;

– предоставление информационных услуг, связанных с перевозкой груза;

– погрузо-разгрузочные работы;

– страхование груза;

– сопровождение грузов, в процессе перевозки груза несколькими видами транспорта при смешанной перевозке;

– оформление перевозочных документов, необходимых для выполнения перевозки груза;

– транспортировка грузов в специализированных поездах;

– иные услуги, связанные с перевозкой груза;

Этапы внедрения автомобильного транспорта на предприятие.

Экспресс-обследование.

На этапе экспресс-обследования проводится изучение предприятия в целом, с целью выявления имеющегося инвентаря, зданий, сооружений, а также формирования целей внедрения и критериев их достижения. Для эффективного достижения поставленных целей формируется группа внедрения из числа сотрудников предприятия. Производится ознакомление группы внедрения с базовым функционалом системы. На основе полученных данных, формируется отчет, в котором указаны сроки внедрения, предварительные показатели и бюджет проекта.

В результате полученных данных предприятием разрабатывается проект внедрения с рассмотрением организационной структуры предприятия, формируется перечень рабочих мест и необходимого функционала на отдельных местах, схема взаимодействия территориально удаленных объектов производственной системы. Разрабатывается перечень и описание необходимых дополнительных элементов инфраструктуры, отсутствующих на предприятии. Производится обучение группы внедрения и поиск инвесторов. Детализируется план внедрения с графиками и разбивкой по этапам, уточняются сроки проведения модификаций и затрат.

На первоначальном этапе работы компании с новым видом услуги, где база клиентов уже наработанная, основная их часть будут составлять компании, работающие в станице Вышестеблиевская. Это обуславливается тем что точкой по перевалке грузов осуществляется на станции

Вышестелиевской. Ориентируясь на данный спектр потребителей можно в дальнейшем наработать клиентуру и по другим регионам.

Организационный процесс в компании «ТрансНерудКавказ» при работе с автомобильным транспортом будет выглядеть следующим образом (рис. 3.1):

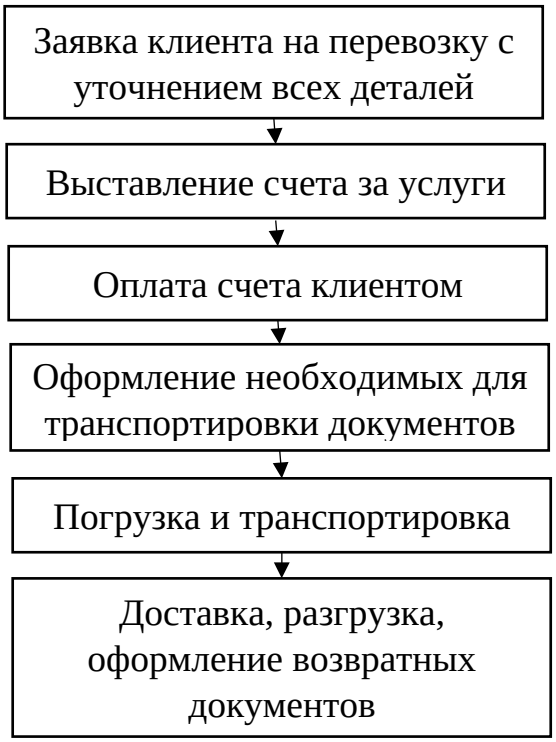


Рисунок 3.1 – Схема организации процесса транспортировки

В связи с приобретением автомобилей компании ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» добавляется ряд должностных обязанностей перед клиентами.

1 Организацию доставки груза, его перегрузку, выполнение других работ с грузом так, чтобы груз был доставлен грузополучателю своевременно (в сроки, определяемые договором транспортной экспедиции, договором перевозки грузов и другими договорными обязательствами с грузовладельцами) и сохранно (без ухудшения потребительских свойств грузов и сверхнормативных потерь).

2 Координацию взаимодействия всех участников доставки грузов

3 Составление технологически и экономически обоснованных транспортно-технологических маршрутов, и схем доставки грузов с учетом пожеланий, и требований грузовладельцев

4 Организацию выполнения услуг по приему товаров (грузов), их перевозке и выдаче в установленном порядке

5 Обеспечение соблюдения в процессе транспортно-экспедиционного обслуживания условий договоров, требования нормативных правовых актов и международных договоров по вопросам перевозки автомобилями и транспортно-экспедиторской деятельности, безопасности труда, пожарной, санитарной, экологической и другой безопасности

7 Оформление товарно-транспортных и других сопроводительных документов на всех этапах реализации транспортно-технологических маршрутов и схем доставки грузов

8 Оформление документов, связанных со страхованием грузов

9 Информирование грузовладельцев о движении грузов

10 Учет необходимой коммерческой документации

11 Ведение претензионных дел

Заявки на транспортировку будут приниматься 6 дней в неделю с 8:00 до 20:00. Транспорт будет отсылаться на доставку согласно заявкам 6 дней в неделю и 24 дня в месяц.

Выбор транспорта для перевозок

Компанию планируется оснастить самыми лучшими автомашинами. Современный, именно новый транспорт – одно из конкурентных преимуществ компании, залог того что услуги будут отвечать требуемым стандартам качества, на что можно будет ссылаться при раскрутке рекламной компании. Для центра был выбран грузовой автомобиль марки КАМАЗ-65201 (табл.3.1)

Таблица 3.1 – Техническая характеристика КАМАЗ -65201

Тип	Марка	Характеристика	Цена, руб.

Самосвал	КаМАЗ-65201	Грузоподъемность – до 25000 кг. оснащен 8-цилиндровыи V-образным дизельным агрегатом модели «КамАЗ 740.50-360» с турбо наддувом и промежуточным охлаждением надувочного воздуха. Радиус поворота автомобиля составляет 10500 мм. Грузовик способен преодолевать подъемы в 25% и разгоняться до 90 км/час	2 400 000

При выборе автомобиля преимущественно лидером стал данный вид транспорта. Потому что автомобиль используется для транспортировки промышленных и строительных сыпучих материалов весом до 25000 кг. Модель оборудуется сварной цельнометаллической платформой с прямым передним бортом. Дополнительно на кузов устанавливается козырек, предохраняющий кабину сзади. При создании грузовика в приоритет ставили безопасность и комфорт водителя. Модель отвечает экологическим нормам «Евро-2» и «Евро-3». Так же к особенностям относятся:

– доставка грузов по варианту «от двери от двери до двери»;

– обеспечение высокой сохранности грузов;

– экономичность при перевозках грузов на небольшом расстоянии;

– высокая мобильность и скорость перевозок;

Для обеспечения максимальной загрузки, компании требуется максимально использовать имеющийся транспорт. Оптимальным длина участка для услуги «дверь-дверь» является расстояние 30 км. Для удовлетворения спроса потребителей и конкурентоспособности компания должна будет стремиться к выполнению доставки в максимально сжатые сроки, для этого на маршрутах нужно использовать несколько водителей, чтобы автомашина не останавливалась в пути.

Начальные затраты на реализацию проекта

Основными затратами на введение нового вида деятельности является приобретение новых автомобилей. Для минимизации рисков поломки транспортных средств, на предприятие будут приобретены абсолютно новые автомобили.

Для того что бы узнать какое количество автомобилей нам понадобиться:

Таблица 3.2. Основные показатели компании ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ»

Показатели	Единица измерения	Количество
Объем перевозок за 1 дн.	Т	3100
Грузоподъемность одного автомобиля	Т	25
Длина участка для перевозки грузов по услуге «дверь-дверь»	км	30
Скорость одного автомобиля	км/ч	50
Количество рабочих часов за один день	ч	12

На основании данной таблицы проведем расчеты основных затрат при внедрении автомобильного транспорта.

Количество км, пройденных за сутки:

$s=50 \times 12=600$ км;

где, 50 – скорость автомобиля

12 – количество рабочих часов в день.

Среднее время в пути:

$t=\frac{30}{50} \times 2 = 1{,}2$ч.;

где, 30-длина участка

50-скорость автомобиля

Время на погрузочно-разгрузочные в среднем 1 час. Определили на основании наблюдения.

Общее время одной ездки:

t=1,2+1=2,2 ч

Где,1,2-среднее время в пути

1-ПРР

Ездок в сутки:

$m = \frac{12}{2,2} = 5,5$ округлим до 5, где

12 – количество рабочих часов за 1 день

2,2 – общее время 1 ездки

Количество перевозимого груза за сутки:

N=5 × 25=125 т, где

5 – количество ездок в сутки

25 – грузоподъемность 1 автомобиля

Количество машин:

$q = \frac{3100}{125} = 25$ шт.

Итого: 25 автомобилей нужно закупить компании ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» для обеспечения перевозками полного объема груза.

Но так как данная услуга пока новая, то потребность в ней будет не 100 %. Доля запросов на услугу «двери до двери» от общего числа обращений будет составлять 20 %. Данные представлены на основании опроса клиентов, с которыми работает компания.

Тогда потребное количество автомобилей на начальном этапе внедрения будет составлять:

q=25 × 0,2=5 шт.

5 – потребное количество автомобилей для удовлетворения перевозки по услуги «дверь-дверь» для 20 % клиентов компании.

0,2 – коэффициент спроса на данную услугу.

Соответственно посчитаем количество рабочих часов в месяц, которые проезжают 5 транспортных средств:

Т=5 × 12 × 24 = 1440ч.

5 – потребное количество автомобилей

12 – количество рабочих часов

24 – количество рабочих дней

Для того что бы полностью оценить все затраты (за месяц), понадобиться расчет себестоимости 1 машино-часа.

Таблица 3.3 – Калькуляция себестоимости 1 машино-часа работы КАМАЗ-65201.

№ П/П	Наименование затрат	Единица измерения	Расчет	Итого
1	2	3	4	5
1	Балансовая стоимость	руб.		2 400 000
2	Амортизация, в то числе			
	Норма месячной амортизации	%	1/240мес.×100%	0,42
	Месячная амортизация	руб.	2 400 000× 0,55%×100%	10080,00
	Часовая амортизация	руб.	10080,00/ 120,00	84
3	Затраты на техническое обслуживание и ремонт машины, в том числе Годовая норма			
	Годовая норма	%		20,00
	Годовые затраты	руб.	2 400 000× 0,20	480000
	Месячные затраты	руб.	480000/12,00	40000
	Часовые затраты	руб.	40000/120,00	333,3
4	Оплата труда в том числе			
	Тарифная ставка, руб./ч.	руб.		200
	Страховые взносы	руб.	200 × 0,30	60
	Часовая заработная плата	руб.	200 + 60	260
5	Затраты на топливо в том числе			
	Норма расхода топлива на 1 маш-ч.	литр		28
	Стоимость 1 л ГСМ	руб.		37
	Часовая стоимость топлива	руб.	28 × 37	1036

Продолжение таблицы 3.3

	Затраты на смазочные материалы			
	Норма расхода масла на 100л расхода	литр		2,00
	Норма расхода масла в соответствии с нормой расхода ГСМ	литр	28 × 2,00/100	0,56
	Часовые затраты на смазочные материалы	руб.	150,2 × 0,56	84,2
6	Накладные расходы	руб.	200 × 0,9	180
	Итого себестоимость За 1 машино-час.	руб.	84+ 333,3+ 260+ 1036+84,2+180	1977,5

Итого расходы в месяц: себестоимость машино-часа × кол-во часов (за месяц)

1911,5×1440=2847600 руб.

Данные расчетов представим в таблице (3.4)

Таблица 3.4 – Постоянные расходы при внедрении автомобильного Транспорта

Показатель	Единица измерения	Количество
1	2	3
Количество груза перевозимого за 1 день.	т.	3100
Расстояние, которое проезжает один автомобиль за 1 сутки	км	600
Среднее время в пути одного автомобиля	ч	1,2
Время погрузочно-разгрузочных работ	ч	1
Общее время ездки одного автомобиля	ч	2,2
Количество ездок в сутки	шт	5
Суточный объем перевозки одним автомобилем	Т	125
Количество машин требующиеся для перевозки суточной нормы груза	Шт.	25
Коэффициент спроса на услугу «дверь-дверь»	%	0,2
Потребное количество	Шт.	5

машин на коэффициент спроса		
Количество рабочих часов в месяц	Ч.	1440
Стоимость одного машино-часа	Руб.	1977,5
Итого	Руб.	**2847600**

Переменные затраты компании будут относится к покупке автомобилей: 5 × 2400000=12000000 руб.

3.2 Оценка экономического эффекта предприятия

Говоря о рентабельности деятельности компании нужно определить, сколько прибыли приносит каждый рубль затрат, поэтому критерием окупаемости затрат будет выступать прибыль организации. Величина ориентировочной прибыли всегда более или менее очевидна и без труда может быть взята из учетных данных.

Для расчета срока окупаемости внедрения автотранспорта нужно рассчитать примерную чистую прибыль компании. Исходя из спрогнозированных ранее данных, можно сказать, что в среднем ездок за 1 рабочий день составляет 5, потребное количество автомобилей – 5 шт и грузоподъемность 25 т. в месяц, отсюда можно рассчитать объем перевозимого груза : v=5 × 5 × 25=625 т. в сутки.

Установим общий тариф – 240 руб. за 1 тонну перевозки нерудных материалов.

В результате доход составит:240 × 625 × 24=3600000 руб.

Таблица 3.5. Доходы компании ООО «ТЭК ТрансНерудкавказ» после внедрения

Показатель	Единица измерения	Количество
тариф за 1 т.	Руб.	240

Объем груза за один день	Т	625
Количество рабочих дней в месяц	Дн.	24
Итого	Руб.	3600000

Итого экономический эффект составит: 3600000-2847600 = 752400 руб

Годовой экономический эффект: 752400×12=9028800 руб.

Исходя из вышесказанного можно рассчитать примерный срок окупаемости от данного мероприятия, доходы и расходы представим годовые.

Доходы за 1 год: 43200000 руб

Постоянные расходы за 1 год: 34171200руб

Расходы на покупку автомобилей : 12000000 руб.

Таблица 3.6 – Расчет срока окупаемости

Годы	1 год	2 года	3 года	4 года	5 лет
1	2	3	4	5	6
Расходы на покупку автомобилей	12000000	-	-	-	-
Постоянные расходы	34171200	34171200	34171200	34171200	34171200
Постоянные доходы	43200000	43200000	43200000	43200000	43200000
Итого	-2971200	-1674854	-378509	917836,8	2214182

Таким образом, по результатам данного предложения можем сделать вывод о положительной экономической оценки проекта оптимизации логистической системы посредством внедрения автомобильного транспорта в компанию ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ», срок окупаемости примерно составит 4 года. Что является очень хорошим показателем для предприятия.

Заключение

Транспортно-экспедиционное обслуживание – это деятельность в области перевозок, охватывающая весь комплекс операций и услуг по доставке товара от производителя продукции к потребителю.

Под транспортно-экспедиционной услугой следует понимать сопутствующие перевозочному процессу операции или работы. Эти операции включают доставку материалов, складирование и хранение, упаковку и агрегирование, а также перевозку железнодорожным видом транспорта. Основной тенденцией успешного функционирования транспортно-экспедиционного предприятия в настоящее время является возможность предоставления им комплекса качественного обслуживания. Качество транспортно-экспедиционного обслуживания определяется целым рядом параметров, учитывающих требования клиентов и возможности предприятия, предоставляющего это обслуживание.

Таким образом, на основе представленного материала можно сделать вывод о необходимости совершенствования функционирования транспортно-экспедиционных предприятий с целью повышения степени экономической устойчивости российских транспортно-экспедиционных предприятий за счет расширения спектра предоставляемых услуг и их качества. Такое совершенствование деятельности также необходимо для составления конкуренции иностранным предприятиям, которые стремятся закрепиться на российском рынке транспортных услуг.

Грузы, перевозимые компанией, можно разделить на следующие категории: песок, гравий, смеси С3, С4 и С5, щебень гранитный и гравийный, песчано-гравийная смесь и глина.

Логистическая служба компании занимается научной организацией транспортного процесса и эффективным использованием транспортных средств, а также оказанием транспортных услуг на железной дороге.

Проведена оценка эффективности предложенных мероприятий с использованием методов инвестиционного анализа.

Произведенный экономический анализ показал необходимость проведения мероприятий по совершенствованию транспортно-экспедиционной деятельности ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ». Было предложено проведение мероприятия по приобретению автомобильного транспорта для предприятия.

Для этого было проанализированы представленные на рынке марки автомобилей. И выбран самосвал марки КАМАЗ -65201. Этот автомобиль является лучшим автомобилем в категории «цена и качество». Представлены расходы в связи с приобретением автомобилей:

– покупка автомобилей – 12000 тыс. руб.

– текущие расходы – 34171,2 тыс. руб.

– доходы от перевозок – 43200000 руб.

На основе полученных данных произведен расчёт срока окупаемости проекта, который составил 4 года.

Список использованных источников

1 **Аксенова, З.И.** Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий / З.И.Аксенова, А.А. Бачурин. – М.: Транспорт, 2013. – 256 с.

2 **Алесинская, Т.В.** Основы логистики. Функциональные области логистического управления / Т.В. Алесинская. – Таганрог,: ТТИ ЮФУ, 2014. – 116 с.

3 **Бенсон, Д.** Транспорт и доставка грузов / Д. Бенсон, Дж. Уайтхед. – М.: Транспорт, 2012. – 279 с.

4 **Бережная, Е.В.** Логистика автомобильного транспорта: концепция, методы, модели. / В.И. Бережной, И. А. Цвиринько, В.С. Лукинский. – М.: Транспорт, 2012. – 167 с.

5 **Величко, В. И.** Система фирменного транспортного обслуживания (СФТО) при перевозках грузов по железным дорогам России / В.И.Величко, Е.А. Сотников, Б.Л. Голубев. – М.: Интекст, 2013. – 183 с.

6 **Вовк, А.А.** Экономическая оценка темпов модернизации на железнодорожном транспорте / А.А. Вовк // Экономика железных дорог. – 2014. – 78 с.

7 **Гаврильев, В.Г.** Особенности инвестирования в строительство железных дорог / В.Г. Гаврильев // Экономика железных дорог. – 2012. – 60 с.

8 **Гаджинский, А.М.** Основы логистики / А.М. Гаджинский. – М., – 2013. – 123 с.

9 **Гордон, М.П.** Как осуществить экономическую доставку товара отечественному и зарубежному покупателю / Е.М. Тишкин, Н.С. Усков. – М.: Траспорт, 2012. – 65 с.

10 **Данилина, И.Е.** Особенности оформления договора транспортной экспедиции. / И.Е. Данилина.// Хозяйство и право. – 2013. – № 4. – С. 61–66 с.

11 **Данилина, И.Е.** Новые явления в практике транспортно-экспедиционной деятельности. / И.Е. Данилина // Предпринимательское право. – М. – 2013. – С. 22–25.

12 **Журавлев, Н.П**. Транспортно-грузовые системы : учебник для вузов ж.д. транспорта / Н.П. Журавлев, О.Б Маликов. – М.: УМНЦ, 2012. – 230 с.

13 **Иловайский, Н.Д**. Сервис на транспорте (железнодорожном) / Н.Д. Иловайский, А.Н. Киселев. – М.: Маршрут, 2012. – 584 с.

14 **Ковалев, Г.А.** Оценка потенциала логистической инфраструктуры холдинга ОАО «Российские железные дороги» / А.Г. Ковалев // Журнал «Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ)». – Ростов-н/Д. – 2014. – № 3 – С. 33–41.

15 **Миротин, Л.Б.** Эффективность транспортно-экспедиционного обеспечения логистики в современных условиях / Л.Б. Миротин – М.: Бюллетень транспортной информации, 2013. – С. 19– 27.

16 **Пугачева, А.А.** Эффективное управление дочерними и зависимыми обществами ОАО «РДЖ» / А.А. Пугачева // Экономика железных дорог. – 2012. – № 1 – 65 с.

17 **Чеботаев, А.Д.** Внедрение логистических технологий важный фактор эффективности товародвижения в РФ. / А.Д. Чеботаев // Бюллетень транспортной информации: Информационно-реферативный журнал. – Национальная ассоциация транспортников. – 2013. – № 20 – С. 51–65.

18 **ГОСТ Р 52298-2004.** Услуги транспортно-экспедиторские – введен 1.03.2005 г. – М.: ИПК Издательство стандартов, 2005. – 148 с.

19 Информационный портал ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ». Интернет ресурс: http. // tektnk.ru (проверено 01.05.2016 г.).

20 Информационный портал грузооборота в России. Интернет ресурс: http://www.gks.ru/wps/transport/ (проверено 12.05.16 г.).

21 Информационный портал о грузоперевозках в России. Интернет ресурс: http://ati.su/Media/PrintArticle.aspx?ID=3931 (проверено 15.05.2017 г.).

22 Информационный портал о транспортной логистике. Интернет ресурс:

http://www.aup.ru/books/m193/2_1.htm (проверено 01.05.2017 г.).

23 **Елисеев, С.Ю.** Логистические принципы эффективного взаимодействия операторов подвижного состава и грузовладельцев / С.Ю. Елисеев // Железнодорожный журнал. – 2015 г. – № 10 – С.30 – 33.

24 **Королевская, В.И., Морозова П.В.** Консолидация вагонного парка – главное условие повышение эффективности работы железнодорожного транспорта / В.И. Королевская, П.В. Морозова // Вестник транспорта. – 2017 г. – № 1 – С.16 – 23.

25 **Елисеев, В.А.** Организации системы управления экспедиторскими услугами на железнодорожном транспорте / В.А. Елисеев // Экономические и социально-гуманитарные исследования. – 2017 г. – №1 – С.1 – 12.

26 **Горшенин, Н.А.** Логистика на предприятии транспорта / Н.А. Горшенин, В.С. Максименко. – М.: Юрайт, 2013. – 67 с.

27 **Боков, В.** Современный инструментарий логистического управления / В. Боков, Л. Миротин. – М.: Экзамен, 2014. – 164 с

29 **Бражникова, С.В.** Экономическая оценка эффективности и качества производственной деятельности структурных подразделений железнодорожного транспорта: дис. на соиск. ученой степени кан. экон. наук: 18.06.2015 / С.В. Бражникова; Моск. гос. ун-т путей сообщения (МИИТ). – М., 2015. – 151 с.