ДЕПОРТАМЕНТ ОБРАЗОВАНИЯ ГОРОДА МОСКВЫ
ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
КОЛЛЕДЖ СОВРЕМЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ

ПРЕДМЕТНАЯ (ЦИКЛОВАЯ) КОМИССИЯ
по специальности среднего профессионального образования
100401 Логистика

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

«Организация и анализ эффективности процесса транспортировки груза»

название темы

Дата допуска «___» _____2016

_____
(подпись зам. директора)

Дата защиты «___» _____2016

Отметка _____

_____
(подпись председателя ГАК)

Иваньков Евгений Романович
Специальность 100401 Логист
Курс III, группа МЛ-3

Дисциплина _____
_____

Руководитель:
Нагорских В.Н.

_____
(подпись руководителя)

Москва, 2016

Тема: Организация и анализ эффективности процесса транспортировки груза

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....4
1. ТЕОРИТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТРАНСПОРТИРОВКИ ГРУЗОВ.....6
1.1. Основы управления логистической деятельностью в сфере грузоперевозок.....6
1.2. Способы оценки эффективности организации деятельности по перевозкам грузов.....11
2. АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОЦЕССА ТРАНСПОРТИРОВКИ ГРУЗА НА ПРИМЕРЕ ООО «АДВ ЛОДЖИСТИК».....19
2.1. Характеристика предприятие «ООО АДВ ЛОДЖИСТИК».....19
2.2 Оценка эффективности организации автомобильных грузоперевозок ООО «АДВ ЛОДЖИСТИК».....37
3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТЕХНОЛОГИИ И ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОЦЕССА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК.....40
3.1 Предложения по совершенствованию организации грузоперевозок.....40
3.2 Расчет экономической эффективности внедрения предложенных мероприятий.....49
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....52
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....54
ПРИЛОЖЕНИЕ 1.....57
ПРИЛОЖЕНИЕ 2.....59
ПРИЛОЖЕНИЕ 3.....60
ПРИЛОЖЕНИЕ 4.....62
ПРИЛОЖЕНИЕ 5.....63

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы. Транспорт является одной из ключевых отраслей любого государства, важнейшим фактором эффективного развития экономики. Становление рыночных экономических отношений усиливает эту роль транспорта, так как при его непосредственном участии формируются региональные товарные рынки. Становится более актуальной главная задача транспорта - ускорение оборота материальных ценностей, доставки готовой продукции, перевозки людей. Ибо это прямо затрагивает экономические интересы как производителей, так и потребителей.

Особое место транспорта в сфере производства заключается в том, что, с одной стороны, транспортная промышленность составляет самостоятельную отрасль производства, а потому особую отрасль вложения производственного капитала. Но с другой стороны, она отличается тем, что является продолжением процесса производства в пределах процесса обращения и для процесса обращения.

Особое место среди различных видов транспорта занимает автомобильный.

Он более мобилен по своей природе и менее зависит от внешних факторов. В большинстве стран, в том числе и в России, автомобильный транспорт занимает ведущее место по объемам перевозок грузов и пассажиров. Этот вид перевозок чрезвычайно гибок в отношении маршрутов и графиков движения. Грузовики в состоянии перевозить товар «от двери к двери», избавляя отправителя от необходимости лишних перевозок. Грузовики - рентабельный вид транспорта для перевозки на небольшие расстояния дорогостоящих товаров. Во многих случаях автотранспортные тарифы конкурентно сопоставимы с тарифами железных дорог, но при этом грузовики обеспечивают боле высокую оперативность оказываемых услуг.

В процессе приватизации и демонополизации транспортного производства образовалось большое количество частных перевозчиков и малых

АТП, которые возглавили не подготовленные для этих целей руководители.

Вместе с тем, опыт развитых зарубежных стран показывает, что рыночные отношения в экономике ни в коей мере не исключают, а наоборот, предполагают создание развитой и эффективной системы многостороннего государственного регулирования транспортной деятельности.

Целью написания данного диплома является изучить и оценить эффективность процесс транспортировки грузов в ООО «АДВ Лоджистик»

Цель – изучить и оценить эффективность процесс транспортировки грузов в ООО «АДВ Лоджистик».

Для достижения поставленной цели были поставлены следующие задачи:

- изучить теоритические основы транспортировки грузов;
- провести анализ эффективности процесса транспортировки груза на примере ООО «АДВ ЛОДЖИСТИК»;
- предложить мероприятия по совершенствованию технологии и повышению эффективности организации процесса грузоперевозок на предприятии.

Объектом изучения является компания ООО «АДВ Лоджистик»

Предметом процесс транспортировки груза

1. ТЕОРИТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ТРАНСПОРТИРОВКИ ГРУЗОВ

1.1. Основы управления логистической деятельностью в сфере грузоперевозок

Основная задача транспортных компаний - это изучение, анализ и удовлетворение потребностей потребителя во всех видах транспортных услуг. До недавнего времени транспортные компании выполняли только перевозку грузов, не заботясь при этом о предоставлении других услуг.

Новые экономические условия расширили понятие «услуга транспорта». Сегодня под транспортной услугой подразумевается не только собственно перевозка грузов, переезд офиса и т.д., а любая услуга, не входящая в состав перевозочного процесса, но связанная с его подготовкой и осуществлением [12, с. 57]:

- перевозку грузов и пассажиров;
- погрузочно-разгрузочные работы;
- хранение грузов;
- квартирные и офисные переезды;
- грузовое такси;
- подготовка перевозимых средств;
- предоставление автомобилей на условиях аренды или проката;
- доставку новых и отремонтированных транспортных средств;
- транспортно - экспедиционные услуги [21, с. 90].

Большое число факторов, влияющих на вид и специализацию транспортной услуги, позволяет систематизировать услуги в три большие группы [10, с. 104]:

1) по признаку взаимосвязи с основной деятельностью предприятий различают:

- перевозочные услуги;
- неперевозочные услуги;

2) по виду потребителя, которому предоставляется услуга:

– внешние услуги предоставляются нетранспортным предприятиям и организациям;

– внутренние услуги предоставляются другим предприятиям и организациям транспортных отраслей;

3) по характеру услуги:

– технологические;

– коммерческие;

– информационные и др.

В силу того, что транспорт, являясь сферой материального производства, не производит вещественной продукции как таковой, транспортная услуга имеет ряд специфических особенностей [10, с. 114]:

– транспортная услуга является продолжением процесса производства в сфере обращения; процесс производства заканчивается в момент передачи продукции ее потребителю. Сама по себе транспортная услуга существовать не может, она обязательно обеспечивает коммерческую деятельность нетранспортных предприятий;

– услуга не может существовать вне процесса ее производства, а значит, нельзя сформировать запасы услуги;

– предоставление услуги - это продажа процесса труда, а значит, качество услуги - это качество ее выполнения, т.е. качество труда;

– потребительная стоимость услуги возникает при строгом соблюдении временных ограничений, направления движения товара и других условий, что сужает возможность ее конкурентной замены;

– спрос на услуги подвержен резким колебаниям в зависимости от временных и пространственных параметров, транспорт не имеет ресурсов, позволяющих сглаживать неравномерности спроса.

Основным видом услуг на транспортных предприятиях, конечно же, является перевозка груза. К дополнительным услугам можно отнести маркетинговые, коммерческие, информационные, а также услуги страхования.

Транспортно-экспедиционное обеспечение распределения товаров - деятельность экспедиторов (транспортных агентов) по планированию, организации и выполнению доставки товаров от мест их производства до мест потребления и оказанию дополнительных услуг по подготовке партий отправок к перевозке с использованием оптимальных способов и методов с целью обеспечения удовлетворения потребностей производственных и торговых фирм в эффективном распределении товаров [14, с. 57].

Эта деятельность включает в себя оформление необходимых перевозочных документов, заключение договора перевозки с транспортными предприятиями, расчеты за перевозку груза, организацию погрузочно-разгрузочных работ, хранение, информационное обеспечение участников транспортного процесса, страхование, консолидацию мелких отправок, упрощение таможенных формальностей.

Изучение спроса на услуги транспорта свидетельствует о том, что потребители к основным требованиям к доставке грузов относят своевременность доставки. С ужесточением требований потребителей к качеству товаров потребности производителей в своевременной и надежной доставке все больше повышаются. Основными требованиями, предъявляемыми потребителями к услугам транспорта, являются следующие [19 с. 119]:

1. надежность перевозок;
2. минимальные сроки (продолжительность) доставки;
3. регулярность доставки грузов;
4. гарантированные сроки доставки, в том числе доставка груза точно в срок;
5. безопасность перевозок;
6. обеспечение сохранности груза при доставке;
7. удобство по приему и сдаче грузов;
8. наличие дополнительных услуг;
9. приспособляемость к требованиям клиентов (гибкость обслуживания);

10. отлаженная система информации и документирования;
11. сопровождение груза до конечного пункта назначения;
12. организация доставки груза «от двери до двери»;
13. приемлемая стоимость перевозки [9, с. 204].

Транспорт начинает играть ключевую роль в системе товародвижения. Предполагается, что в дальнейшем технико-эксплуатационные особенности отдельных видов транспорта обеспечат им надежное положение на рынке транспортных услуг, особенно в условиях повышенного спроса на перевозки грузов мелкими отправками, которые, в свою очередь, ускорят развитие автоматизированной обработки грузов, контейнеризации и пакетизации, а также информатики в области грузовой и перевозочной работы.

Информационное обеспечение анализа отражает все множество одновременно или последовательно выполняемых операций, которые вызывают процесс ускорения развития на предприятиях экономической деятельности. По своей роли в процессе управления информация подразделяется на документацию и отчетную информацию.

Документация включает годовые планы, квартальные, месячные планы как предприятия в целом, так и отдельных его подразделений. Отчетная информация содержится в документах первичного учета. На предприятии различают три вида учета: оперативный, статистический, бухгалтерский. Оперативный учет характеризуется срочностью и быстротой получения сведений, относительно небольшим количеством учитываемых показателей, используемых для оперативного вмешательства в ход производственного процесса с целью устранения обнаруженных недостатков и их причин. Бухгалтерский учет представляет собой систему непрерывного сплошного и строго документального отражения в денежном выражении хозяйственной деятельности предприятия, движения средств, источников их образования и результатов работы. Статистический учет заключается в получении и анализе показателей, всесторонне характеризующих деятельность предприятия и представляемых в бланках (формах) статистической отчетности.

Статистическая отчетность базируется на данных бухучета. Статистическую отчетность ежегодно предоставляет в статистическое управление города в виде 2 и 3-х форм баланса предприятия. Выполняются расчеты таких показателей: показатели по труду и заработной плате, показатели по основным средствам, показатели по распределению финансов. Данные отчетности поступают в ЦСУ государства, которая публикует результаты в виде статистических таблиц.

В состав годовой отчетности включаются бухгалтерский баланс, отчет о финансовых результатах, пояснения к бухгалтерскому балансу и отчету о финансовых результатах, отчет о движении капитал), отчет о движении денежных средств, приложение к бухгалтерскому балансу, пояснительная записка, итоговая часть аудиторского заключения.

Исходными материалами для анализа выполнения являются "Отчет о наличии и работе автотранспорта", "Отчет о перевозках" и др.. При анализе технического обслуживания используются данные "Отчета о списании и наличии автошин ДТП", "Отчет о фактических пробегах автомобилей и двигателей между капитальными ремонтами", "Отчет о поступлении и выбытии автомобилей". Для анализа ОПФ используют "Баланс по основной деятельности предприятия автомобильного транспорта", "Отчет о наличии и движении основных средств", "Прибыли и убытки".

При анализе организации материально – технического снабжения "Отчет о наличии и работе автотранспорта", "Отчет об остатках, поступлении и расходе сырья и материалов в производственно - эксплуатационной деятельности". “Отчет об остатках, поступлении и расходе топлива". При анализе себестоимости используют "Отчет о доходах и расходах по автоперевозкам", "Отчет о доходах и расходах по погрузочно-разгрузочным и другим работам". "Отчет о накладных расходах предприятия" и другие отчеты.

При анализе производственно - хозяйственной деятельности используются приемы сравнения, прием цепных подстановок, балансовый способ, индексный метод, прием перерасчета, прием долевого участия и др.

1.2. Способы оценки эффективности организации деятельности по перевозкам грузов

Показатели эффективности перевозки грузов определяются характеристиками используемых транспортных средств, от которых зависит производительность труда, себестоимость перевозок, размер прибыли и уровень рентабельности работы транспортного предприятия. Возможности комплекса по перевозке грузов могут быть оценены либо тонно-километрами, либо тоннами. Кроме того, для подобной оценки могут быть использованы и финансовые показатели, определяющие величину трудовых затрат.

Производительность работы единицы подвижного состава можно выразить через следующие зависимости [19, с. 241]:

$$Q = q \cdot \gamma_c \cdot Z_e = \frac{q \cdot \gamma_c}{t_O}, \quad (1)$$

$$Q = \frac{q \cdot \gamma_c \cdot \beta \cdot V_T \cdot T_H}{l_{ag} + t_{PO} \cdot \beta \cdot V_O}, \quad (2)$$

$$W = Q \cdot l_{ag}, \quad (3)$$

где Q - производительность единицы подвижного состава,

т; - производительность единицы подвижного состава, т?км;

е - число ездок с грузом;

Ц - время, затрачиваемое на один транспортный цикл, ч; - номинальная грузоподъемность единицы подвижного состава;

γс - коэффициент статического использования грузоподъемности;

β - коэффициент использования пробега с учетом нулевого пробега;

Т - техническая скорость;

ег - средняя длина ездки с грузом;

ПР - время погрузки-разгрузки;

ТН - время пребывания автомобиля в наряде, ч. [20, с. 112]

Для автотранспортного предприятия производительность работы списочного числа автомобилей[22, с. 207].

$$W_{\hat{I}D} = \alpha_{\grave{e}} \cdot \sum_{1}^{\grave{A}_{\hat{S}}} Q_{\grave{i}} \cdot l_{\grave{a}\hat{a}\grave{i}}, \qquad (4)$$

где ае - коэффициент использования подвижного состава;

АС - списочное число автомобилей.

Опыт оценки работы подвижного состава автомобильного транспорта показывает, что показателю «производительность подвижного состава» присущи серьезные недостатки.

Натуральные тонно-километры, которыми определяется производительность работы, являются произведением веса и расстояния ездки.

Поэтому каждый тонно-километр в отдельности характеризует собой одну единицу выполненной работы независимо от характера и условий перевозок и трудовых затрат на их осуществление. Поскольку автомобильный транспорт выполняет самые разнообразные перевозки, отличающиеся и по характеру перевозимого груза, по расстоянию перевозки, и по их качеству, то в конкретных условиях перевозок на единицу работы, выражаемую одним тонно-километром, может приходиться различное количество трудовых затрат. Натуральный тонно-километр не характеризует полезность и потребительскую ценность выполняемой работы, а также величину трудовых затрат, общественно необходимых на производство работы, не устанавливает связи между перевозочным процессом и народным хозяйством. Как показатель работы подвижного состава автомобильного транспорта, тонна-километр не стимулирует борьбы за сокращение числа перевезенных тонн и дальность их перевозки. Он становится малопригодным для оценки эффективности перевозочного процесса.

Тонно-километр, как показатель эффективности работы транспорта, не стимулирует сокращение количества перевезенных тонн и уменьшение дальности их перевозки.

Показатель оценки эффективности процесса перевозки под названием

тонна, также имеет недостатки. Он определяет количество перевезенного груза, но не характеризует экономические затраты, связанные с его перемещением.

Продолжительное время считалось, что наиболее полно отражает все стороны производственной деятельности рентабельность, определяемая как отношение прибыли к стоимости производственных фондов. Однако, в настоящее время этот показатель также устарел.

Как показывает опыт, прибыль на автомобильном транспорте не есть объективный фактор оценки деятельности автотранспортного предприятия, эффективности использования различных типов подвижного состава. Прибыль зависит не только от технико-эксплуатационных и экономических показателей работы автотранспортного предприятия, но и от тарифов на перевозку грузов. Тарифы, на основании которых складываются доходы предприятия, не совсем совершенны и могут поставить некоторые предприятия в более выгодные условия, чем другие. Тарифы на грузовые перевозки автомобильным транспортом отражают не конкретную стоимость перевозок по конкретному типу автомобилей и определенным грузам, а среднюю стоимость для средних условий эксплуатации подвижного состава.

К тому же показатель прибыли зачастую не отражает хорошо или плохо работает автотранспортное предприятие, так как прибыльная деятельность его может привести к убыточной работе обслуживаемых предприятий.

В условиях современного разделения общественного труда эффективность автомобильных перевозок складывается из следующих составляющих: степени удовлетворения потребностей обслуживаемого предприятия в перевозках грузов, эффективности использования подвижного состава автомобильного транспорта и эффективности использования погрузочно-разгрузочных и других средств [15]. Поэтому показатель эффективности должен сочетать эффективность функционирования транспортного коллектива и влияние перевозок грузов на деятельность обслуживаемых предприятий.

Оценка эффективности такой сложной системы, как транспортный

процесс, который меняется в зависимости от модификации внешних и внутренних условий организации перевозки, должна включать в себя совокупность многих свойств и показателей отдельных звеньев и компонентов транспортного комплекса, организуемого для перевозки груза.

Показатель эффективности перевозочного процесса, с одной стороны, должен характеризовать объем выполненных перевозок, а с другой - согласованность выполняемых перевозок с удовлетворением потребностей обслуживаемых предприятий, со стабильностью и пропорциональностью функционирования звеньев транспортного комплекса. Проблема заключается в нахождении конкретной формы взаимосвязанного суммирования количественного и качественного функционирования отдельных звеньев и компонентов транспортного комплекса.

В соответствии с современным подходом, основанным на концепции логистики, предлагается система оценки, которая учитывает не только транспортные, но и другие затраты. Для определения затрат предлагается использовать технико-экономические показатели транспортного средства (грузоподъёмность, техническая скорость, время простоев во время погрузочно-разгрузочных работ), расстояние, а также затраты, связанные с выполнением погрузочно-разгрузочных работ, повреждением или потерей груза, а также не соблюдением срока доставки груза. Для того чтобы определить, на сколько эффективно прошел процесс грузоперевозки, необходимо сопоставить множество факторов. Специалисты в области логистики (Аникин В.А., Смехов А.А.) определяют синонимом эффективности экономичность грузоперевозок. Чем меньше денег было потрачено на транспортировку груза, тем выше должен быть показатель эффективности. Но тем не менее нельзя эффективность грузоперевозок измерять только денежными эквивалентами. Необходимо обращать внимание на ряд дополнительных показателей, которые также имеют существенный вес. К таким показателям следует также относить [23, с. 105]:

Время грузоперевозки. Очень часто транспортные компании определяют

стоимость своих услуг исходя не из объема работ, а из потраченного времени. Чем дольше проводились работы, тем выше цена. И ни умело пользуются этим пунктом договора. Их водители могут сознательно попасть в пробку, а грузчики будут работать очень медленно и каждые десять минут устраивать себе перекуры. Вряд ли такую грузоперевозку можно назвать эффективной.

Течение срока доставки груза начинается с 00 ч. дня, следующего за днем, в который груз принят к перевозке. О дне погрузки груза в накладной должна быть сделана отметка. Таким образом, срок доставки товаров определяется по следующей формуле [15, с. 140]:

$$\mathrm{T} = t_{\text{от (пр)}} + \frac{L}{V} + t_{\text{доп}}, \quad (5)$$

где tот(пр) - время на начальные (конечные) операции;- тарифное расстояние, км;- скорость доставки груза;доп - время на дополнительные операции.

Срок доставки считается выполненным, если груз прибыл на место назначения до истечения срока доставки и может быть доставлен в распоряжение получателя, о чем перевозчик уведомляет получателя. Порядок уведомления устанавливается внутренними правилами.

При осуществлении междугородных перевозок автомобильным транспортом существуют особые условия расчета сроков доставки груза. Так, многие современные нормативно-правовые документы предусматривают максимальный срок доставки товара автомобильным транспортом из расчета 2000 км в месяц.

В большинстве случаев нарушение срока доставки происходит по вине перевозчика, который несет материальную ответственность за данное нарушение, предусмотренную договором перевозки либо нормативно-правовыми актами.

Время, которое было затрачено на подготовку осуществления транспортировки груза.

Сохранность груза. Сумел ли поставщик организовать безопасную

транспортировку, просчитал ли он все риски и предупредил наступление форс-мажорных обстоятельств. От того в частности и зависит качество работы и уровень квалификации транспортной компании [20].

Минимизация времени, затрачиваемого автомобилем на один транспортный цикл, в свою очередь, возможна при одновременном снижении общего пробега и увеличении среднетехнической скорости. Решение этой задачи связано с оптимальным распределением маршрутов движения транспортных средств по УДС города при помощи методов и средств информационных технологий. При такой постановке задачи производится оптимизация скоростного режима за счет выбора оптимальных маршрутов, учета информации о временных интервалах, изменения дорожной ситуации в течение суток, недель, месяцев, при одновременном стремлении к минимальному пробегу. Другими словами, предпочтение отдается снижению времени цикла при незначительном перепробеге транспортных средств. Таким образом, маршрут движения ТС составляется при помощи временного критерия на основе информационного обеспечения управлением технологическим процессом перевозки грузов.

Постоянный рост объемов перевозок товаров автомобильным транспортом вызывает необходимость более эффективного его использования. К числу факторов, определяющих более интенсивное использование автомобильного транспорта, относятся:

- улучшение использования грузоподъемности транспортных средств;
- повышение коэффициента сменности работы транспорта;
- сокращение простоя;
- улучшение использования пробега;
- ускорение погрузочно-разгрузочных работ.

Улучшению использования грузоподъемности автотранспортных средств в значительной степени способствует применение рациональных приемов размещения грузов в кузове автомобиля, хорошо продуманная разработка

маршрутов их доставки. Важное условие роста эффективности использования автотранспорта - повышение сменности его работы, чего можно добиться путем продления времени работы экспедиционных складов и диспетчерских служб, а также созданием условий для ночного завоза товаров на торговые предприятия.

Таким образом, по итогам изучения теоретического материала по организации эффективного управления грузоперевозками можно сделать следующие выводы.

Организация грузоперевозок помимо физического процесса транспортировки грузов включает еще такие направления деятельности как оформление необходимых перевозочных документов, заключение договора перевозки с транспортными предприятиями, расчеты за перевозку груза, организацию погрузочно-разгрузочных работ, хранение, информационное обеспечение участников транспортного процесса, страхование, сертификацию грузов.

Для оценки эффективности грузоперевозок используется целая группа показателей, к основным из которых относятся производительность единицы подвижного состава, грузоподъемность, техническая скорость транспортного средства, время перевозки и осуществления погрузочно-разгрузочных работ.

При разработке методов оценки эффективности использования транспорта при осуществлении грузоперевозок с целью ее повышения назрела необходимость исследования следующих проблем [17, с. 201]:

1) построения комплекса межотраслевых моделей для решения задач оптимального использования технических средств в транспортных системах;

2) установления единой системы тарифов на перевозки грузов автотранспортом;

3) определения системы единых сопоставимых показателей работы автотранспорта;

4) оптимизации методов и структуры управления перевозочным процессом в транспортных системах;

5) совершенствование текущего и перспективного планирования

перевозочной работы;

6) выбор оптимального транспортного средства.

2. АНАЛИЗ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОЦЕССА ТРАНСПОРТИРОВКИ ГРУЗА НА ПРИМЕРЕ ООО «АДВ ЛОДЖИСТИК»

2.1. Характеристика предприятие «ООО АДВ ЛОДЖИСТИК»

Компания ООО "АДВ Лоджистик" была образована 20 марта 2012г. На рынке грузоперевозок «АДВ Лоджистик» занимает прочные позиции среди лидеров и предлагает своим клиентам комплексное решение по транспортировке (экспедированию) грузов по всей территории России.

За этот небольшой промежуток времени компания зарекомендовала себя как надежный и высококвалифицированный партнер на рынке транспортных услуг. Постоянными клиентами являются крупные строительные гипермаркеты, производственные предприятия, оптовые компании. Сферы деятельности компании включают в себя:

- Автомобильные перевозки
- Адресная доставка товаров для сетей ритейла

На данный момент компания ООО "АДВ Лоджистик" располагает филиалами в Ростове-на-Дону, Москве, Санкт-Петербурге, Краснодаре, Уфе, Самаре, Воронеже, Тюмени, Твери, Калуге, Омске, Екатеринбурге, Волгограде, Рязани, Сургуте, Саратове и Казани, обслуживая более 1000 клиентов на междугороднем и городском сообщении.

Организационная структура управления предприятием в значительной мере зависит от списочного состава автопарка, его назначения, вида выполняемых услуг и т.д.

Структура ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» приведена на рисунке 1.



Рис. 1 - Существующая структура управления ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК»

Из рисунка 1 видно, что организационная структура предприятия ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» относится к линейно - функциональному типу управления.

Одной из особенностей ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» является то, что производственный процесс предприятия складывается из работы ПС на линии и технического обслуживания транспортных средств.

Производственный процесс требует четкого взаимодействия отдельных служб и подразделений ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» по обеспечению перевозок грузов, хранению, техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава, а точнее, по эффективному использованию подвижного состава, материальных и денежных ресурсов, выполнению перевозок в установленные сроки и качественно.

Совершенствование управления эксплуатационной службой автотранспортного предприятия – один из факторов, позволяющих повесить эффективность работы транспортных средств без значительных затрат.

Функциональные обязанности отделов и служб ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» рассмотрим на примере работы отдела логистики.

Схема организации работы отдела логистики ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» представлена на рисунке 2.

Руководителем отдела логистики в ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» является начальник отдела логистики. В состав отдела логистики входят: начальник отдела логистики, менеджеры, диспетчеры.

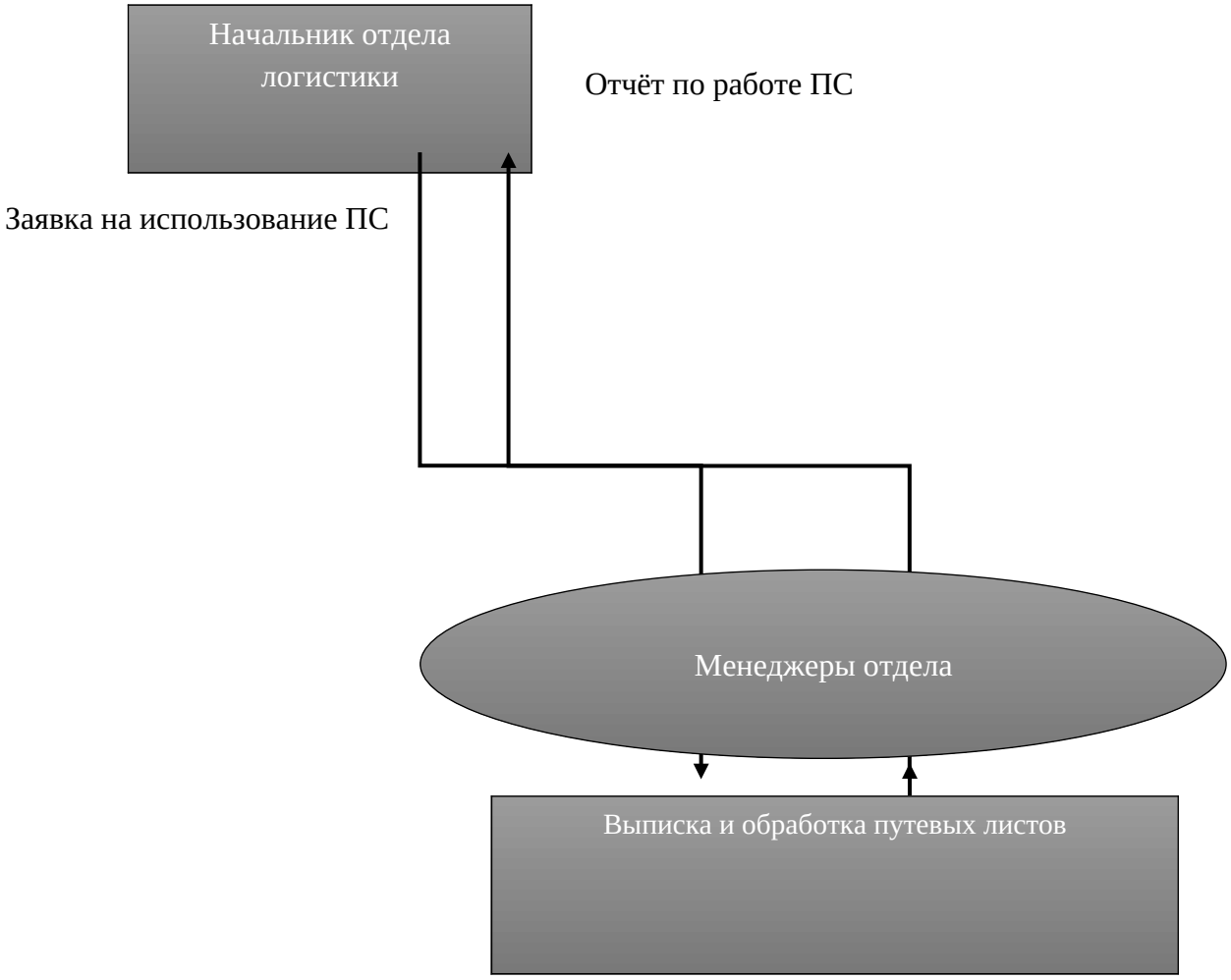


Рис. 2 - Типовая схема организации работы отдела логистики ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК»

Обязанности отдела логистики:

1. Определять транспортную политику и направления транспортного развития предприятия в условиях рыночной экономики.

2. Обеспечивать необходимый уровень технической подготовки подвижного состава, производств, повышение эффективности производства и производительности труда, сокращение издержек (материальных, финансовых и трудовых), рациональное использование производственных ресурсов.

3. Организовать разработку планов (графиков) осмотров, ТО и ТР транспорта, подвижного состава в соответствии с положениями планово-предупредительного ремонта, утверждать эти планы и контролировать их выполнение, обеспечивать техническую подготовку производства.

4.Планировать ввод в эксплуатацию запуск ПС, проведения организационно-технических мероприятий.

5. Организовать обучение и повышение квалификации водителей и инженерно-технических работников и обеспечивает постоянное совершенствование подготовки персонала

Также в обязанности отдела логистики ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» входит:

1. Изучать данные о грузопотоках и транспортных связях, подготавливать проект плана перевозок автомобильным транспортом;

2.Организовать и обеспечить выполнение перевозок и других услуг;

3.Составлять графики выпуска подвижного состава на линию и возвращения в парк, маршруты перевозке грузов с учетом оптимальной загрузки;

4. Производить выписку и выдачу путевых листов водителям автомобилей;

5. Осуществлять диспетчерское руководство и контроль работы подвижного состава на линии;

6. Организовать своевременную подачу исправного и соответствующего типу перевозок подвижного состава на линию;

7. Производить обработку путевых листов, товаротранспортных документов и тарификацию выполненных перевозок;

8. Осуществлять административное руководство персоналом;

9. Систематически изучать потребности клиентуры в транспортных услугах, изменения рыночной конъюнктуры;

10. Оценивать собственные возможности автотранспортного предприятия и разрабатывать мероприятия по привлечению клиентов;

11. Разрабатывать ценовую, рекламную стратегию и кадровую политику для достижения поставленных целей предприятия.

Эффективность процесса логистической деятельности определяется эффективностью работы предприятия в целом. Поэтому, в первую очередь, предприятию нужно проработать организационные вопросы построения системы логистики на предприятии, то есть изменить организационную структуру отдела логистики.

Транспортная классификация грузов ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» представлена в приложение 2

На рисунке 3 представлена характеристика грузов ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК».

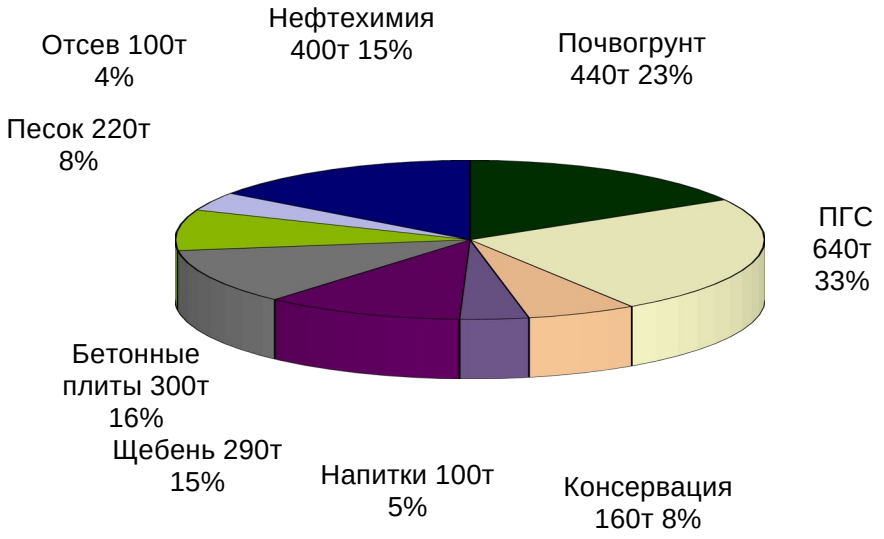


Рис. 3 - Характеристика перевезённых грузов ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК», в среднем за каждый месяц 2016 г.

В среднем за 2016 год, в месяц, было перевезено 440 тонн почвогрунта, 640 тонн песчано-гравийной смеси, 160 тонн консервации, напитков 100 тонн, щебня 290 тонн бетонных плит 300 тонн, песка 220 тонн, отсев 100 тонн и 400 нефтехимической продукции. В процентном соотношении доля перевозимых грузов самосвальными полуприцепами равна 70,98%.

Динамика перевозок всех видов грузов ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» за 2016 год приведена на рисунке 4.

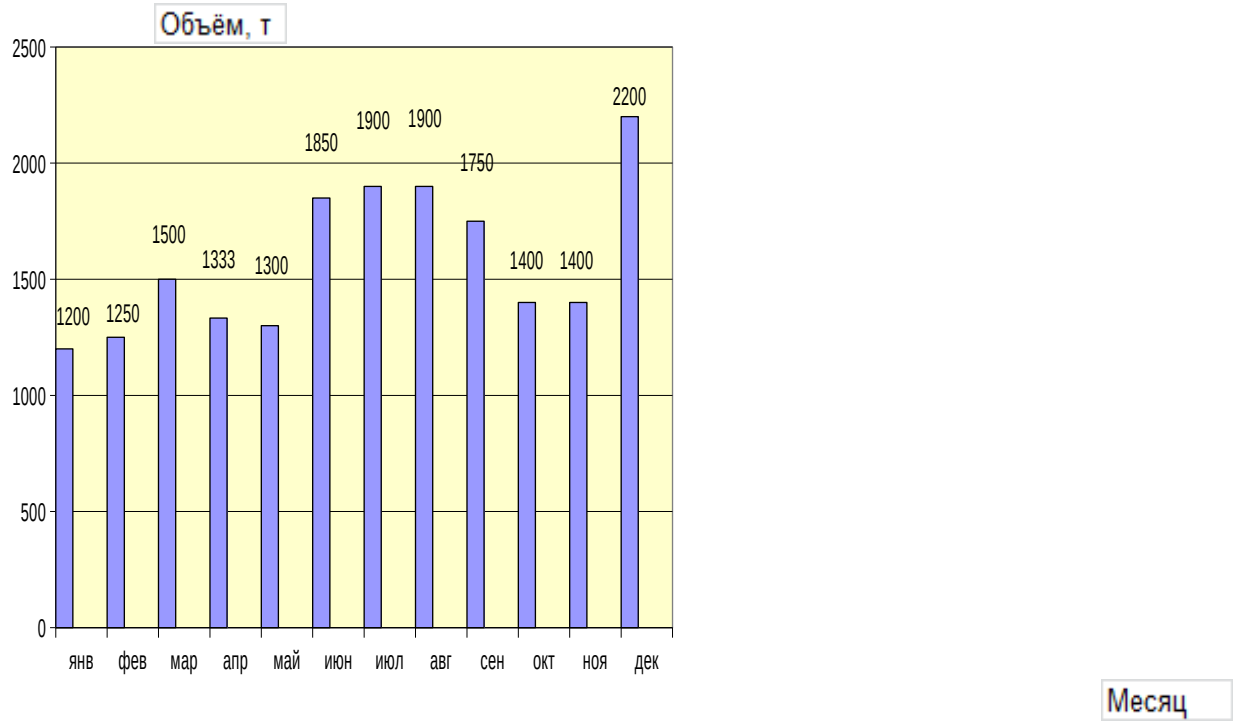


Рис. 4 - Динамика перевозок всех грузов ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» по месяцам за 2016 год

Из графика видно, что наибольший объём перевозок ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» приходится на летнее время, а так же на декабрь.

Для перевозки грузов на предприятии используются грузовые автомобили, грузоподъёмностью от 1,5 до 20 тонн. Структурный состав автомобильного парка показан в таблице 1.

Таблица 1

Структурный состав автомобильного парка

Марка	Кол–во, шт.	Грузоподъёмность, кг	Годовая наработка 1 авт-ля, тыс. км	Наработка с начала эксплуатации, тыс. км
1	2	3	4	5
МАЗ – 64229	16	35700	90	440
МАЗ – 64229(нов)	3	35700	90	150
ЗИЛ - 433100	1	6000	85	28
ЗИЛ – 433512	4	5000	60	570
ЗИЛ – 431410	2	6000	75	670
ГАЗ – 2705 (Газель)	1	1500	65	29
ГАЗ – 2703 (Газель)	2	2009	75	260

Ориентация технического обслуживания и текущего ремонта на предприятии осуществляется на обслуживание автомобилей семейства МАЗ, которые составляют 65,5 %, ЗИЛ – 24 %, ГАЗ – 10,5 %.

Для перевозки грузов компания использует собственный парк полуприцепов. Данный вид техники отличается от обычного прицепа тем, что передняя часть его корпуса крепится на седельно-сцепное устройство тягача, тем самым перемещая часть веса груза на грузовик. Такая конструкция позволяет увеличить массу груза и сократить количество рейсов. Для полуприцепа важны следующие технические характеристики: его вес, грузоподъемность, количество осей, длина грузовой площадки и материалы, из которых он сделан.

Полуприцепы используются в различных сферах грузоперевозок. Для каждого типа груза предусмотрены разные виды полуприцепов.

Транспортно-экспедиционное обслуживание осуществляется автомобильным транспортом при централизованном завозе-вывозе всех грузов, кроме опасных и наливных с железнодорожного транспорта, опасных грузов с водного, а также тяжеловесных (массой свыше 20 т) и крупногабаритных.

Доходы ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» при выполнении различных форм

ТЭО формируются:

- за оформление документов (используется ставка);

- за выполнение таможенных операций, упаковку грузов, сопровождение грузов (взимаются комиссионные в зависимости от стоимости, массы - 1-2% от платы, взимаемой перевозчиком);

- комплектация сборных отправок дает возможность выполнить перевозку с меньшей стоимостью, чем платит отправитель;

- за счет разницы на перевозку на отдельных видах транспорта и предлагаемой экспедитором сквозной ставки;

- комиссионные от передачи работы третьим фирмам;

- консультации (консалтинг).

По итогам исследования сделан вывод, что транспортно-экспедиционное предприятие ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» является современной логистической компанией оказывающей широкий спектр услуг по перевозке грузов различного назначения.

Расчет финансового состояния предприятия производился на основании данных бухгалтерского баланса ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» за 2014-2016 гг. (формы №1 и формы №2), представленных в приложениях 3,4,5.

Внешним проявлением финансовой устойчивости предприятия является его ликвидность и платежеспособность. Предприятие считается ликвидным и платежеспособным, если имеющиеся у него денежные средства, краткосрочные финансовые вложения (ценные бумаги, временная финансовая помощь другим предприятиям) и активные расчеты (расчеты с дебиторами) покрывают его краткосрочные обязательства.

Активы, сгруппированные по степени убывания ликвидности и пассивы, по степени срочности погашения ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» за 2014 -2016 гг. сведены в таблице 2 и определены платежные излишки и недостатки.

Таблица 2

Ликвидность баланса ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК», тыс. руб.

Актив	2014 г	2015 г	2016 г	Пассив	2014 г	2015 г	2016 г	Платежный излишек (+) или недостаток (-)		
								2014 г.	2015 г.	2016 г.
Наиболее ликвидные активы (А1)	1562	2561	3298	Наиболее срочные обязательства (П1)	21200	23100	22200			
Быстрореализуемые активы (А2)	10467	25302	25776	Краткосрочные пассивы (П2)	-	-	-	-	-	-
Медленно реализуемые активы (А3)	29857	44523	66524	Долгосрочные пассивы (П3)	19837	77693	96769	1002	-33170	-30245
Труднореализуемые активы (А4)	40461	55539	74662	Постоянные пассивы (П4)	24867	39829	39163	15594	15710	35499

Сопоставление итогов групп по активу и пассиву имеет следующий вид:

В 2014 году: $А1 < П_{1,} А_2 > П_2$, $А_3 > П_3$, $А_4 > П_4$

В 2015 году: $А1 < П_{1,} А_2 > П_2$, $А_3 < П_3$, $А_4 > П_4$

В 2016 году: $А1 < П_{1,} А_2 > П_2$, $А_3 < П_3$, $А_4 > П_4$

Сравнение итогов первой группы и несоблюдение неравенства $А_1 > П_{1,}$ свидетельствует об отсутствии платежеспособности предприятия сроком до трех месяцев. Как видно из сложившегося неравенства, первое соотношение не выполняется. Следовательно, у предприятия недостаточно денежных средств и краткосрочных финансовых вложений для погашения наиболее срочных обязательств (кредиторской задолженности).

Сопоставление второй группы показателей и соблюдение неравенства $А_2 > П_2$ характеризует тенденцию увеличения текущей ликвидности на срок от 3 до 6 месяцев. Данная тенденция в ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» наблюдается в 2015-2016 гг., то есть краткосрочные заемные средства, задолженность участникам по выплате доходов и прочие краткосрочное пассивы могут быть покрыты быстрореализуемыми активами (дебиторской задолженностью, платежи по которым ожидаются в течение 12 месяцев после отчетной даты).

Недостаток средств по первой группе компенсируется их избытком по второй группе в оценке, хотя конечно только за 2 года, однако менее ликвидные активы не могут заменить более ликвидные.

Таким образом, баланс ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» за три исследуемых года - 2014-2016 гг., в целом, можно оценить как неликвидный, так как основные неравенства не выполняются.

Оценим состояние, структуру и эффективность использования оборотных активов предприятия, характеризующих степень ликвидности предприятия. Оценка наличия и состава оборотных активов ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» за 2014-2016 гг. представлена в таблице 3.

Таблица 3

Оценка наличия и состава оборотных активов . ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» за 2014-2016 гг., тыс. руб.

Показатели	Годы			Отклонение (+;-)		Темп роста, %	
	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2015 г.от 2014 г.	2016 г.от 2015 г.	2015 г.от 2014 г.	2016 г.от 2015 г.
Запасы	29857	44523	66524	14666	22001	149,1	149,4
В том числе: сырье и материалы	13368	19307	21746	5939	2439	144,4	252,2
Незавершенное производство	870	1527	2249	657	722	175,5	147,3
Готовая продукция	9946	15067	21750	5121	6683	151,4	144,3
расходы будущих периодов	-	-	129	-	-	-	-
Налоги по приобретенным ценностям	307	2429	2492	2122	63	791,2	102,5
Дебиторская задолженность	10467	25302	25776	14835	474	241,7	101,8
Краткосрочные финансовые вложения	50	-	-	-	-	-	-
Денежные средства	1562	2561	3298	999	737	163,9	128,7
Итого	42243	74815	98090	32572	23275	177,1	131,1

По данным таблицы наибольший удельный вес в оборотных активах

имеют запасы: в 2014 году они составили 70,7 %, в 2015 году – 59,5%, в 2016 году - 67,8% от состава оборотных активов.

Отрицательным моментом в 2015 году является то, что повышение доли оборотных средств предприятия произошло за счет резкого роста дебиторской задолженности на 241,7%, а ее доля в оборотных активах увеличилась на 9,1%, но в 2016 г. наметилась тенденция к ее уменьшению в доли оборотных активов на 7,5%. Произошло увеличение наиболее ликвидных оборотных активов (денежных средств) в 2015 году, по сравнению с 2014 г на 999 тыс. руб., и в 2016 году по сравнению с 2015 годом на 737 тыс. руб.

Таким образом, анализ основных показателей оборотных средств предприятия позволяет сделать вывод о повышении эффективности их использования в 2016 г. по сравнению с 2014 г.

Анализ платежеспособности с помощью относительных показателей является более детальным. Для измерения платежеспособности принято выделять три основных показателей ликвидности: коэффициент абсолютной ликвидности; коэффициент критической ликвидности; коэффициент текущей ликвидности.

Рассчитаем коэффициенты платежеспособности ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК», и приведем их в таблице 4.

Таблица 4

Платежеспособность . ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» за 2014-2016 гг.

Показатели	Рекомендуемая величина	Годы			Изменение (+.-)	
		2014 г.	2015 г.	2016 г.	2015 г.от 2014 г.	2016 г.от 2015 г.
1	2	3	4	5	6	7
Коэффициент абсолютной ликвидности	0,2-0,5	0,07	0,11	0,14	0,04	0,003
Коэффициент критической ликвидности	0,7 до 1,0	0,57	1,2	1,3	0,63	0,1
Коэффициент текущей ликвидности	1,6 до 3,5	0,75	1,16	1,71	0,41	0,55
Коэффициент маневренности функционирующего капитала		-0,62	-0,39	0,91	0,23	1,3
Доля оборотных средств в активах	0,5 и больше	0,51	0,57	0,57	0,06	-

1	2	3	4	5	6	7
Коэффициент обеспеченности собственными средствами	0,1 и больше	-0,37	-0,21	-0,36	- 0,16	-0,15
Общая степень платежеспособности	1 и больше	0,22	0,33	0,27	0,11	-0,06

За 2015 г. несколько повысился коэффициент абсолютной ликвидности, и в конце 2016 года предприятие могло оплатить 11% своих краткосрочных обязательств (а в 2014 г. 7%). Увеличение коэффициента абсолютной ликвидности объясняется высокими темпами роста денежных средств (28%). В 2016 г. по этот показатель увеличился на 0,003 пункта, и составил 0,14 единиц, что все же меньше норматива (0,2) и характеризует положение ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» как неустойчивое.

Коэффициент критической ликвидности показывает, какая часть текущих обязательств может быть погашена не только за счет наличности, но и за счет ожидаемых поступлений от дебиторов. В ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» значение данного показателя повысилось в 2016 г. по сравнению с 2015 г., это обуславливается повышением значения дебиторской задолженности на 5,9 млн. руб., что в свою очередь является отрицательным моментом и сигнализирует о том, что организации необходимо принимать меры по ее погашению. В 2015 г. по сравнению с 2014 годом данный показатель увеличился на 0,63 пункта и составил 1,2, что является положительным моментом в деятельности организации.

Коэффициент текущей ликвидности – главный показатель платежеспособности. В 2015-2016 гг. этот показатель больше единицы, значит, организация располагает некоторым объемом свободных ресурсов, формируемых за счет собственных источников.

Коэффициент маневренности функционирующего капитала в 2016 г. имеет тенденцию к увеличению, что является положительным моментом в деятельности ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК», поскольку данный показатель имел минусовое значение в 2014-2015 гг.

Доля оборотных средств в активах в 2015 году по сравнению с 2014

годом незначительно увеличилась, и в 2016 году имеет ту же тенденцию, что является положительным моментом в деятельности предприятия.

Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами исчисляется, чтобы определить степень достаточности собственных оборотных средств предприятия для его финансовой устойчивости. За последние три года значение этого показателя отрицательное, что говорит о недостатке собственных оборотных средств на предприятии.

Оценка экономического состояния ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» будет неполной без анализа финансовой устойчивости. Задачей анализа финансовой устойчивости является оценка степени независимости от заемных источников финансирования (таблица 5).

Таблица 5

Финансовая устойчивость ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК»

Показатели	Рекомендуемая величина	Годы			Изменение (+, -)	
		2014 г.	2015 г.	2016 г.	2015 г.от 2014 г.	2016 г.от 2015 г.
Коэффициент капитализации (плечо финансового рычага)	Не выше 1,5	2,32	2,85	3,41	0,53	0,56
Коэффициент обеспеченности собственными источниками финансирования	0,1 до 0,5	-0,37	-0,21	-0,36	-0,16	-0,15
Коэффициент финансовой независимости (автономии)	0,4 до 0,6	0,30	0,31	0,23	0,01	-0,08
Коэффициент финансирования	Более 0,7	1,85	1,10	1,27	-0,75	0,17
Коэффициент финансовой устойчивости	Более 0,6	0,54	0,90	0,78	0,36	-0,12

Как показывают данные таблицы 18, динамика коэффициента капитализации ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» нестабильна, в 2014 году данный коэффициент выше нормы, а в 2015 году так же увеличивается на 0,53 пункта, что свидетельствует о финансовой не устойчивости предприятия. На

увеличение этого показателя влияют следующие факторы: низкая оборачиваемость, нестабильный спрос на реализуемую продукцию, высокий уровень постоянных затрат.

Однако коэффициент соотношения собственных и заемных средств анализируемого предприятия дает лишь общую оценку финансовой устойчивости. Этот показатель необходимо рассматривать в увязке с коэффициентом обеспеченности собственными средствами. У ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» данный показатель отрицателен, что говорит о недостаточности собственных источников финансирования.

Значение коэффициента автономии ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» ниже нормы, что свидетельствует о не благоприятной финансовой ситуации, т.е. собственникам принадлежат 23% в стоимости имущества. Этот вывод подтверждает и значение коэффициента финансирования (более 70% финансируется за счет собственных средств).

Проведем анализ прибыли предприятия.

В процессе анализа прибыли ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК», используются следующие показатели прибыли: прибыль до налогообложения, прибыль от продаж, чистая прибыль. Структура формирования прибыли предприятия ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» представлена в таблице 6.

Таблица 6

Анализ прибыли ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК», тыс. руб.

Наименование показателя	Годы			Отклонение (+,-)		Темп изменений, %	
	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2015 г.от 2014 г.	2016 г.от 2015 г.	2015 г.от 2014 г.	2016 г.от 2015 г.
1	2	3	4	5	6	7	8
Выручка (нетто) от продажи товаров, работ, услуг (В)	258125	347371	495187	89246	147816	134,6	142,6
Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг (С)	215006	284868	401747	69862	116879	132,5	141,0
Коммерческие расходы (КР)	11906	28925	34333	17019	5408	242,9	118,7

1	2	3	4	5	6	7	8
Управленческие расходы (УР)	11564	14372	18946	2808	4574	124,3	131,8
Прибыль (убыток) от продаж ($П^{п}$)	19649	19206	40161	-443	20955	97,8	209,1
Проценты к уплате (%упл)	1403	5974	10357	4571	4383	425,8	173,4
Прочие доходы (ПрД)	1120	9153	15291	8033	6138	817,2	167,1
Прочие расходы (ПрР)	6310	7063	9434	753	2 371	111,9	133,6
Прибыль (убыток) до налогообложения ($П^{Б}$)	14176	15322	35661	1146	20339	108,1	232,7
Отложенные налоговые обязательства	106	84	635	-22	551	79,3	756,0
Налог на прибыль (н/п)	3875	4076	10223	201	6147	105,2	250,8
Чистая прибыль (убыток) отчетного периода (ПЧ)	10195	10322	23745	127	13423	101,3	230,0
Всего доходов, (Д)	259245	356524	510478	97279	153954	137,5	143,2
Всего расходов, (Р)	250170	345362	485675	95192	140313	138,1	140,6
Коэффициент соотношения доходов и расходов	1,04	1,03	1,05	0,00	0,02	99,6	101,8
Изменения валовой прибыли на единицу основного капитала	0,48	0,34	0,53	-0.14	0.19	70,8	155,8
Изменения чистой прибыли на единицу основного капитала	0,25	0.18	0,31	-0,07	0.13	72.0	172.2

По данным таблицы в 2015 г. по сравнению с 2014 годом объем выручки от продаж оказываемых услуг увеличился на 89246 тыс. руб. В 2016 году по сравнению с 2015 годом объем выручки от продаж увеличился на 147816 тыс. руб. Прибыль от продаж в 2015 году по сравнению с 2014 годом уменьшилась на 443 тыс. руб., составив 19206 тыс. руб., но в 2016 году ситуация немного улучшилась и прибыль от продаж услуг увеличилась на 20955 тыс. руб. (в 2 раза), составив 40161 тыс. руб.

Основными факторами, повлиявшими на рост прибыли от продаж услуг в 2016 году по сравнению с 2015 годом, являются: рост цен на реализованные

услуги; увеличение объема оказываемых услуг; изменение структуры продажи услуг.

Превышение прочих доходов над прочими расходами в 2015 году составило 2090 тыс. руб. В 2016 году также произошло превышение прочих доходов над прочими расходами и доходы составили 15291 тыс. руб.

Прибыль до налогообложения в 2015 году по сравнению с 2014 годом увеличилась на 1146 тыс. руб. и составила 15322 тыс. руб., что на 108,1% больше чем за 2014 год. В 2016 году по сравнению с 2015 г. прибыль до налогообложения увеличилась на 20339 тыс. руб. и составила 35661 тыс. руб., что в 2,3 раза больше чем за 2014 год.

После начисления налога на прибыль и иных обязательных платежей, чистая (нераспределенная) прибыль в 2015 году по сравнению с 2014 годом увеличилась и составила 127 тыс. руб., в 2016 году по сравнению с 2015 годом чистая (нераспределенная) прибыль составила 23745 тыс. руб., что больше чем в 2015 году в 2 раза.

По итогам проведенного анализа балансовых показателей предприятия, можно сделать вывод, что предприятие ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» является не финансово-устойчивым.

Анализ прибыли показал, что несмотря на ее рост в 2016 году наблюдается и рост затрат и если бы не рост цен на оказываемые услуги, то данный фактор имел бы отрицательное влияние на общий финансовый результат деятельности транспортного предприятия.

Также необходимо проанализировать динамику рентабельности (таблица 7).

Таблица 7

Показатели рентабельности ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК», %

Наименование показателя	Годы			Отклонение (+,-)	
	2014 г	2015 г	2016 г	2015 г.от 2014 г.	2016 г.от 2015 г.
Рентабельность продаж	7,61	5,53	8,11	-2,08	2,58
Бухгалтерская рентабельность от обычной деятельности	4,8	3,5	5,9	-1,3	2,4
Чистая рентабельность	41,5	25,59	60,6	-15,91	35,01
Экономическая рентабельность (активов)	17,14	11,75	20,64	-5,39	8,89
Рентабельность собственного капитала	41,5	25,59	60,6	-15,91	35,01
Валовая рентабельность	16,70	17,99	18,87	1,29	0,88
Затратоотдача	0,2	0,21	0,23	0,01	0,02
Рентабельность перманентного капитала	23,08	8,67	17,46	-14,41	8,79

Из таблицы видно, что в 2015 году по сравнению с 2014 годом, рентабельность продаж уменьшилась на 2,08 пункта, составив 5,53. Но в 2016 году в ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» на единицу услуг приходилось 8,11 прибыли, это на 2,58 больше, чем в 2015 году.

В ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» показатель бухгалтерской рентабельности в 2015 году уменьшился на 1,3 пункта, и составил 3,5, значит, прибыль значительно уменьшилась. В 2016 году, напротив, бухгалтерская рентабельность увеличилась на 2,4 пункта, что подтверждается увеличение прибыли до налогообложения в 2,3 раза.

По данным таблицы 1.10 видно, что имущество предприятия более эффективно использовалось в 2016 году, в предыдущие годы данный коэффициент имеет меньшее значение.

Особый интерес для внешней оценки результативности финансово-хозяйственной деятельности организации представляет анализ таких традиционных показателей прибыльности, как затратоотдача, которая показывает, сколько прибыли от продажи приходится на 1 рубль затрат. В 2016 году в ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» на 1 руб. затрат приходится 18,87 руб. прибыли, что на 0,88 руб. больше чем в 2015 году.

Рентабельности собственного капитала показывает эффективность использования собственного капитала. Данный показатель увеличился в 2016 году по сравнению с 2015 годом, что свидетельствует об улучшении финансового положения предприятия.

В ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» рентабельность активов в 2015 году немного уменьшилась (5,39 пункта), а в 2016 году уже увеличилась (на 8,89), что говорит об эффективном использовании всего имущества организации. ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» в 2016 году 8,81 прибыли получает в расчете на рубль своего имущества.

Таким образом, можно отметить, что формирование финансовых результатов ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» в 2016 году имело позитивную тенденцию.

В результате проведенного анализа деятельности ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» сделаны выводы, что транспортно-экспедиционное предприятие ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» является современной логистической компанией оказывающей широкий спектр услуг по перевозке грузов различного назначения. У предприятия имеются проблемы в деятельности отдела логистики. В частности выявлено, что в отделе не проработаны организационные вопросы построения системы логистики на предприятии, поэтому нужно проработать организационные вопросы построения системы логистики на предприятии, то есть изменить организационную структуру отдела логистики.

За анализируемый период наблюдается ежегодное уменьшение среднесписочной численности работающих, на 11,11% в 2015 году и на 10% в 2016 году. Общая численность снижается меньшими темпами, что является негативным моментом. Баланс ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» за три исследуемых года - 2014-2016 гг., в целом, можно оценить как неликвидный, так как основные неравенства не выполняются, но формирование финансовых результатов ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК» в 2016 году имело позитивную тенденцию, что говорит о возможностях предприятия улучшить свое

финансово-хозяйственное положение.

2.2 Оценка эффективности организации автомобильных грузоперевозок ООО «АДВ ЛОДЖИСТИК»

Содержание управления автотранспортным предприятием, как и любым другим объектом управления, раскрывается во взаимосвязанной совокупности выполняемых функций управления, являющихся операциями управленческого процесса.

Функции управления, определение их состава являются основами установления организационной структуры, разработки технологического процесса управления. Общая функция управления является частью управленческого цикла (характеризуется повторением вида деятельности), направлена на каждый объект управления и определяет функциональное разделение и специализацию управленческого труда. Наиболее обоснованным является следующий типовой состав операций управленческого цикла: планирование, организация, координация, контроль и мотивация.

В связи с тем, что объектом управления является автотранспортное предприятие, функции управления тесно связаны с его непосредственным видом деятельности, т.е. предоставлением транспортных услуг. На предприятии должны реализовываться следующие функции управления:

-перспективное и текущее планирование транспортного процесса;

-экономический анализ во всех областях его деятельности;

-четкая и правильная организация работ с соблюдением техники безопасности, своевременный ремонт и технический осмотр парка автотранспортных средств;

-рационализация транспортного процесса, технического осмотра и текущего ремонта подвижного состава;

-координация работы как внутри предприятия, так и между

транспортными предприятиями, грузоотправителями и грузополучателями;

-контроль за транспортным процессом, выявление недостатков в его организации и своевременное их устранение.

Кроме того, на предприятие действуют как внешние, так и внутренние факторы, которые не всегда благоприятно влияют на деятельность предприятия.

К внешним факторам следует отнести довольно агрессивную конкурентную среду, сложившуюся на рынке транспортных услуг. Значительную долю в общем объеме перевозок стали занимать частные грузоперевозки. Частные грузоперевозчики составляют значительную конкуренцию для автотранспортных предприятий. К внешним факторам относится и отмена государственного регулирования автотранспорта. В связи с этим отменены дотации автотранспортным предприятиям и с исчезновением источника финансирования значительно ухудшается ситуация на самом ООО «АДВ ЛОДЖИСТИК».

Внутренние факторы также оказывают влияние на состояние предприятия. К ним относятся планирование транспортного процесса, управление и координация всех подсистем ООО, контроль за транспортным процессом, учет и анализ результатов его деятельности. На предприятии ООО не ведется необходимая деятельность по планированию (составлению сменно-суточных планов), по рационализации маршрутов движения автотранспорта, по координации работ между ООО и грузоотправителем. Все это влечет за собой отсутствие слаженной работы автотранспортного предприятия и его заказчиков. Ситуация усугубляется еще и тем, что из-за отсутствия заказов на перевозку грузов часть автопарка простаивает без работы.

Таким образом, при существующей ситуации на ООО выявлены следующие проблемы:

- непредусмотренные расходы при неизменных объемах перевозок;
- невозможность выявить факт совершения водителем поездки по личным нуждам или по незарегистрированному в путевом листе маршруту;

- сложность определения местонахождения автомобиля в интервале между посещениями конечных точек маршрута, которые отмечены в накладных;
- точное определение реального пробега транспорта и количество израсходованного топлива.

Следовательно, необходимо принять ряд управленческих решений для улучшения ситуации, сложившейся на предприятии.

3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТЕХНОЛОГИИ И ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОЦЕССА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

3.1 Предложения по совершенствованию организации грузоперевозок

Каждая транспортная компания или организация, имеющая свой автопарк, сталкивается с проблемой контроля использования транспорта. Соответственно, возникает необходимость сокращения выявленных нецелевых расходов. Данные мероприятия на сегодняшний день носят название «мониторинг транспорта», или, другими словами, реализовывается система слежения за автомобилем.

Значение мониторинга транспорта для каждой успешной организации сложно переоценить: своевременно полученная и обработанная информация в современном, динамично меняющемся деловом мире - это деньги.

Ввести в должностные функции диспетчеров процедуру мониторинга автотранспорта можно несколькими способами. Современные системы мониторинга автотранспорта представляют собой совокупность элементов навигации, организации и анализа автоперевозок. Абсолютным лидером по спросу и эффективности является GPS/GSM система слежения (система спутникового слежения).

Система контроля транспорта обеспечивает:

- слежение, управление и анализ текущего состояния контролируемых объектов;
- контроль транспорта - соблюдения режимов работы;
- повышение эффективности использования транспортных средств и специальной техники;
- предотвращение возможности хищения топлива;
- снижение затрат на ремонт транспорта;
- выявление недобросовестных работников;
- повышение эффективности планирования маршрутов и безопасности грузоперевозок;

– накопление и систематизация всей информации в базе данных.

Система контроля транспорта осуществляет контроль за транспортом по следующим параметрам:

– текущее местоположение;

– пройденный маршрут по заданным контрольным точкам;

– скорость движения;

– количество топлива в баках;

– путевой расход топлива;

– расход топлива, его заправки и сливы;

– загруженность, положение механизмов (для спецтехники), открывание дверей и т.д.;

– время движения;

– время и места стоянок;

– обороты двигателя;

– количество авточасов.

Система контроля движения транспорта также позволяет:

– отобразить маршруты подотчётных объектов за любой период времени;

– отобразить на карте положения транспортных средств в текущий момент времени (on-line контроль транспорта);

– сохранять всю информацию в локальной базе данных системы контроля движения транспорта, позволяющей не иметь постоянное подключение к Internet;

– сохранять всю информацию в течение месяца при выходе транспорта из зоны действия сети GSM;

– составлять путевые листы в привычной форме и хранить их в базе данных;

– составлять отчеты о посещении объектов и автоматически сопоставить их с путевыми листами;

– составлять табличные и графические отчеты по расходу топлива,

пробегу, скорости, времени в пути и т.д. за любой период по каждому транспортному средству или водителю.

На контролируемое транспортное средство устанавливается комплект бортового оборудования (GPS/GSM терминал, или GPS трекер). трекер определяет местоположение, скорость, направление движения транспорта, а также состояние подключенных датчиков (уровень топлива, обороты двигателя, его температура и т.п.), положение различных механизмов. Все отчеты о положении объекта и показаниях датчиков (GPS трекеры), с заданной периодичностью архивируются в энергонезависимой памяти, независимо от наличия соединения с сервером. Это позволяет осуществлять полный контроль над автомобилем.

Связь мобильных GPS/GSM терминалов (трекер GPS) с сервером осуществляется по технологии GPRS, что обеспечивает минимальную стоимость эксплуатации системы при наилучшей скорости и гарантирует доставку отчетов на сервер, а значит, и своевременный контроль автомобилей вашего автопарка.

На телематическом сервере, предоставляемом компанией-поставщиком, функционирует база данных, в которой хранятся данные, принятые от GPS/GSM терминалов.

Диспетчерский Центр представляет собой обычный компьютер, имеющий какой-либо доступ к Internet. На нем, как и на сервере, функционирует база данных, в которой хранятся данные о контролируемых автомобилях (за каждым автомобилем контроль ведется индивидуально). Периодически осуществляется репликация данных (передача новой информации от серверной базы данных к диспетчерской). Такое построение системы мониторинга позволяет диспетчеру подключаться к Internet периодически и не накладывает требований на скорость подключения. Диспетчер строит маршруты на карте, отчеты о расходе топлива, пробеге, простое и т.д., используя данные из локальной базы данных, анализирует статистику, принимает решения.

Диспетчерский Центр может быть реализован автономно на стороне

Заказчика или на стороне Оператора услуг мониторинга с защищенным доступом через Internet.

Общим недостатком использования любой радионавигационной системы является то, что при определённых условиях сигнал может не доходить до приёмника, или приходить со значительными искажениями или задержками. Так как рабочая частота GPS лежит в дециметровом диапазоне радиоволн, уровень приёма сигнала от спутников может серьёзно ухудшиться под плотной листвой деревьев или из-за очень большой облачности. Нормальному приёму сигналов GPS могут повредить помехи от многих наземных радиоисточников, а также от магнитных бурь.

Факторы, влияющие на снижение точности:

- орбиты спутников;
- наличие объектов-помех, закрывающие необходимые области неба;
- влияние атмосферы;
- отражение радиоволн.

По самым скромным оценкам по данным опыта других компаний система спутникового мониторинга помогает сэкономить до 25% затрат на автопарк.

Добиться уменьшения расходов на топливо и проследить за ведением учета можно с помощью внедрения системы мониторинга движения автотранспорта (СМДА).

Подключившись к системе мониторинга и диспетчеризации транспортных средств, которая включает учет расхода топлива, ООО «АДВ ЛОДЖИСТИК» сможет:

1) повысить качество транспортных услуг и объём перевозок за счёт:

- мгновенного доступа к информации о местонахождении и состоянии автотранспорта, прибытия и отправки грузов;
- оперативного реагирования на нештатные ситуации;
- рационального составления маршрутов и долгосрочного планирования перевозок;
- увеличения срока эксплуатации транспортных средств.

2) повысить безопасность перевозок благодаря:

– отправки водителем тревожного сообщения в любой момент;

– оперативному контролю отклонения автомашины от заданного маршрута и выхода из заданной области;

– отслеживанию различных состояний автомашины (в т.ч. открытие грузового отсека), а также удаленное включение/выключение диспетчером исполнительных устройств (замки дверей, цепь зажигания).

3) значительно снизить операционные затраты за счет:

– исключения нецелевого использования автотранспорта, приписок пройденного пути;

– уменьшения непроизводительного и холостого пробега;

– экономии ГСМ и других ресурсов, связанных с эксплуатацией автотранспорта;

– повышения дисциплины персонала;

– снижения аварийности;

– принятия управленческих решений на основе достоверных статистических данных.

В ООО «АДВ ЛОДЖИСТИК» одна из самых значительных статей расходов – это расходы на топливо. Во многом это связано с плохой организацией системы учета использования транспортных средств, из-за чего соответственно возрастают расходы на топливо.

Для начала необходимо скорректировать систему учета «на бумаге». Также ведение такого учета необходимо для проверки, сравнения показателей и апробации системы по средствам GPS.

Обработка информации, содержащейся в путевых листах, должна выполняться не в конце месяца, а ежедневно после окончания расчетов.

При выписке путевого листа диспетчер должен открывать на экране компьютера файл, содержащий ранее занесенную информацию о заказе, который должен выполнить данный водитель. Здесь диспетчер увидит, какое расстояние между пунктами перевозки груза, умножит его на количество ездки,

определит нормативное расстояние, которое отразит затем в путевом листе. Применяя заложенную в память компьютера справочную, диспетчер уже при выезде машин на линию может иметь всю информацию по запланированной работе. А по возвращении машины из рейса, он вводит в компьютер, где уже создана оборотная ведомость по каждому автомобилю, данные путевого листа: показание спидометра, остаток горючего и т.д.

Данные по каждому путевому листу могут быть обработаны в присутствии водителя и выведены на экран. Это займет не более 1 минуты.

На рисунке 5 представлена Иерархическая структура работ.

Сравнивая фактические затраты времени и расход горючего с оптимальными, диспетчер будет знать ежедневно обо всех случаях нарушения правил эксплуатации автомобиля и невыполнения запланированного объема работ. Это будет способствовать повышению дисциплины водителей, эффективности использования автотранспорта.

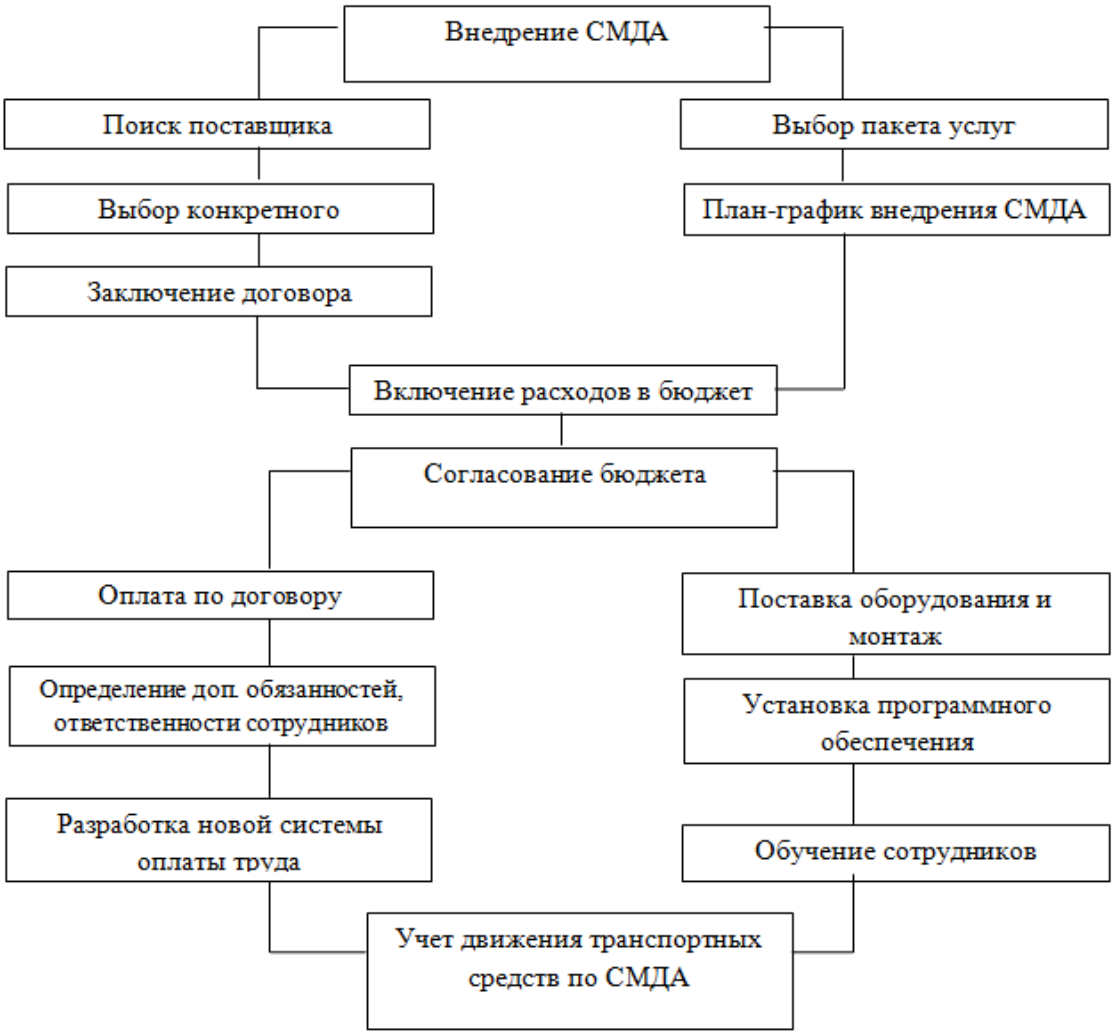


Рис. 6- Иерархическая структура работ

Источником финансирования данной системы является прибыль организации.

Планирование во времени - это не разовый процесс. За срок реализации проекта план может составляться несколько раз. Новые планы учитывают дополнительную информацию и уменьшение неопределенности.

Перечень работ процесса представлен в таблице 3.1.

Таблица 8

Перечень работ процесса

Обозн.	Наименование	Предшествующая работа	Продолж-ть выполнения в дн.
А1	Выбор группы потенциальных претендентов на поставку оборудования	-	3
А2	Проведение тендера	А1	4
А3	Определение пакета предоставляемых услуг	-	4
А4	Разработка и согласование плана-графика внедрения СМДА	А3	5
А5	Заключение договора	А2, А4	5
А6	Включение расходов в бюджет	А5	1
А7	Согласование бюджета	А6	3
А8	Оплата по договору	А7	2
А9	Определение дополнительных обязанностей, ответственности сотрудников	А8	5
А10	Разработка новой системы оплаты труда	А9	7
А11	Поставка оборудования и монтаж	А7	2
А12	Установка программного обеспечения	А11	1
А13	Обучение сотрудников	А12	3
А14	Учет движения транспортных средств по СМДА	А10, А13	90

Для визуализации работ процесса по времени выполнения работ был составлен график Ганта (рис. 7).

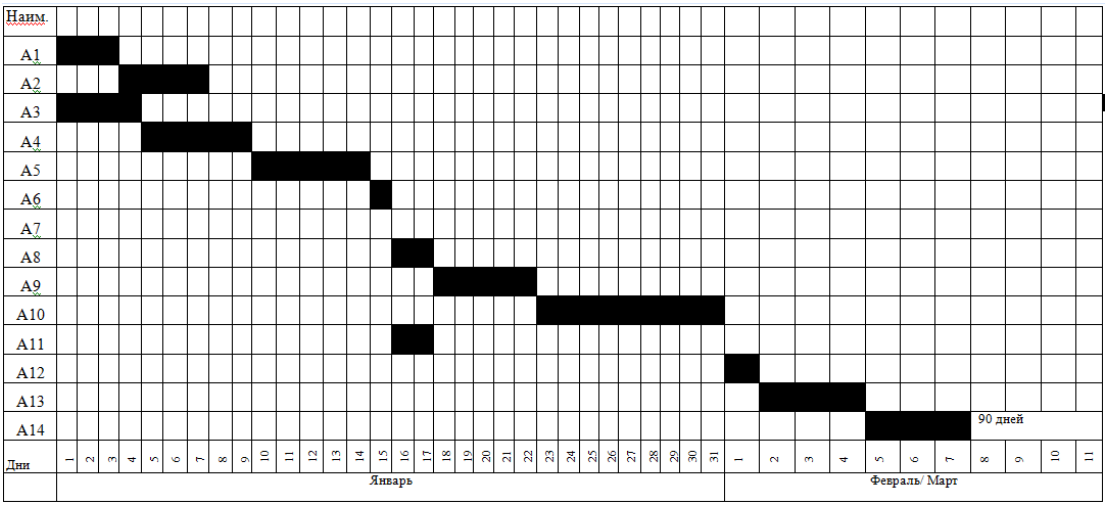


Рис. 7 Этапы выполнения работ

Матрица ответственности - связывает пакеты работ с исполнителями, может учитывать календарные сроки выполнения работ. В таблице 3.2 показана

матрица ответственности (О - ответственный, И - исполнитель, У - участник)

Таблица 9

Матрица ответственности

Работы проекта	Коммерческий директор	Технический директор	Отдел эксплуатации	Финансовый директор	Экономическая служба	Бухгалтерия	Отдел автоподготовки	Юридический отдел
Выбор группы потенциальных претендентов на поставку оборудования		И, О	У					
Проведение тендера	О	И	У					
Определение пакета предоставляемых услуг			У		И, О			
Разработка и согласование плана-графика внедерния СМДА			И, О		У			
Заключение договора	О	И	У					
Включение расходов в бюджет			И, О	У				
Согласование бюджета				И, О				
Оплата по договору				И, О				
Определение дополнительных обязанностей, ответственности сотрудников						И		О
Разработка новой системы оплаты труда					И	У		О
Поставка оборудования и монтаж	О		И					
Установка программного обеспечения			У				И, О	
Обучение сотрудников			И, О			У		
Учет движения транспортных средств по СМДА			У		И			О

Из всего числа рассматриваемых поставщиков было выбрано ООО «Левша», которое находится в г. Пермь, соответственно кратчайшие сроки поставки, низкое время для расчетов, обмена документами.

В таблице 10 представлены затраты на внедрение системы спутникового мониторинга.

Таблица 10

Затраты на СМДА (за год)

Затраты на 1 автотранспортное средство	Сумма
Стоимость оборудования (1 GPS-трекера), руб.	14500
Монтаж и установка системы , руб.	1400
Итого: руб.	15900
Обучение персонала , руб.	2500
Абонентская плата на 1 ТС, руб.	1050
Общее количество машин, ед.	58
единовременные затраты (общие) (15900*58+2500), руб.	924700
затраты в месяц (общие) (1050*58), руб.	60900
Годовые затраты по обслуживанию (общие) (60900*12), руб.	730800
Итого затрат на весь автотранспорт за первый год (922200+60900), руб.	1655500

Система оплаты труда водителей должна быть скорректирована. Чтобы повысить производительность труда водителей необходимо их заработную плату поставить в зависимость к проделанной работе. В данный момент на них распространяется повременная система оплаты труда, а ввести необходимо сдельно-премиальную.

3.2 Расчет экономической эффективности внедрения предложенных мероприятий

В августе 2017 года предполагается внедрение первого оборудования на автомобили. В Таблице 11 показаны предпологаемые результаты внедрения СМДА.

Таблица 11

Сравнение показателей по путевым листам и по СМДА

	август						сентябрь						октябрь					
автотранспорт	Пробег по ПЛ	Пробег по GPS	Разница в пробеге м/у ПЛ и GPS	Расход топлива по ПЛ	Расход топлива по GPS	Разница по ГСМ м/у ПЛ и GPS	Пробег по ПЛ	Пробег по GPS	Разница в пробеге м/у ПЛ и GPS	Расход топлива по ПЛ	Расход топлива по GPS	Разница по ГСМ м/у ПЛ и GPS	Пробег по ПЛ	Пробег по GPS	Разница в пробеге м/у ПЛ и GPS	Расход топлива по ПЛ	Расход топлива по GPS	Разница по ГСМ м/у ПЛ и GPS
705							122	25	97	135	30	105	809	678	131	978	752	226
668	4645	3254,9	1390,1	4774	3135	1639	3342	2572	770	3637	2472,2	1164,8	628	500,5	127,5	769	441,5	327,5
471							532	339,2	192,8	629	299,8	329,2	630	474,2	155,8	632	451,3	180,7
Итого по автомобилям	4645	3254,9	1390,1	4774	3135	1639	3996	2936,2	1059,8	4401	2802	1599	2067	1652,7	414,3	2379	1644,8	734,2

Видно, что пробег по путевым листам превышает пробег по навигационной системе на 1639; 1599; 734,2 тыс. рублей за август, сентябрь, октябрь соответственно. Отклонение в среднем за 3 месяца составляет 36,4%. Навигационная система не позволяет нам установить точный контроль за расходом топлива, т.к. система учитывает работу автомобиля без транспортной работы.

Таким образом, по полученным данным можно ожидать в дальнейшем сокращения расходов на ГСМ в среднем до 25% (10% отведем на транспортную работу автомобиля, система была внедрена на автомобили в разные сроки и еще не на все установлено оборудование (только на 3 транспортных средства), также были сбои в системе).

Если затраты ООО «АДВ ЛОДЖИСТИК» на топливо за 2010 год составили 7 824,19 тыс.руб., то с помощью СМДА можно добиться сокращения расходов в следующем году до 5868,68 тыс. руб. (это при условии полного внедрения системы и нормального функционирования):

Зт = 7824,9*(1-0,25) = 5868,68 тыс. рублей.

Экономия составит:

Э = 7824,9-5868,14= 1956,22

Таким образом, затраты на внедрение системы окупятся уже в первый год.

Ток = 1655,5/1956,22 = 0,85 года или 10 месяцев.

Таким образом, экономический эффект от внедрения системы GPS мониторинга достигается за счет следующих оптимизационных процессов:

- снижение пробега автотранспорта достигается, во-первых, за счет более эффективного оперативного управления перевозками, транспортной логистики, исключение необоснованных простоев.
- снижение расхода ГСМ (топлива), во-первых, за счет уменьшения пробега. Во-вторых, при подключении датчика уровня топлива в системе отражается вся информация о том, какое количество топлива, было заправлено (или слито), с указанием места и времени заправки (или слива). Именно этот фактор и принес наиболее ощутимый экономический эффект.
- эффективное управление персоналом. После установки системы GPS слежения и ее работы в течение месяца, руководство автопредприятия проводит серьезную профилактическую работу среди водительского состава.

В более масштабном плане экономический эффект от внедрения системы GPS мониторинга транспорта можно обнаружить в повышении качества обслуживания клиентов, снижение себестоимости услуг (и цен на них), и как результат - повышение конкурентоспособности на своем рынке и за счет этого выход на лидирующие позиции и рост оборотов и, соответственно, рост прибыли.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Автомобильный транспорт играет важную роль в развитии экономики страны, связывая промышленность сельское хозяйство, обеспечивая условия для нормального производства и обращения, содействуя развитию межрегиональных связей. От работы транспорта во многом зависит эффективная деятельность торговых организаций и предприятий, так как расходы на перевозку товаров занимают значительную долю в издержках обращения. Кроме того, рациональное использование транспортных средств позволяет более оперативно осуществлять доведение многих миллионов тонн товаров от производства до конечных потребителей.

Анализ деятельности автотранспорта актуален не только для автотранспортных предприятий. Многие фирмы, занимающиеся разными видами деятельности, имеют свой автопарк или пользуются услугами наемного легкового, грузового транспорта, специальной и строительной техники. Более того, перед фирмой нередко ставятся вопросы о том, что же выгоднее: приобрести или арендовать транспортное средство, если арендовать, то с экипажем или без него, расширять или сворачивать свой автопарк, есть ли резерв в снижении себестоимости, росте прибыли или все возможности исчерпываются полностью и т.д.

ООО «АДВ ЛОДЖИСТИК» для организации грузоперевозок использует собственный автотранспорт, в ближайшем будущем рост транспортировки грузов, создает необходимость увеличения парка подвижного состава. Сопоставив всю информацию относительно ООО «АДВ ЛОДЖИСТИК» можно сказать, что подвижной состав предприятия находится в исправном состоянии, износ автомобилей в настоящее время в пределах нормы и дальнейшее их использование для коммерческих целей является экономически целесообразным и выгодным. Своевременно проводится техническое обслуживание подвижного состава, которое позволяет избежать неисправностей и поломок, а это минимум затрат на содержание.

К негативным моментам организации грузоперевозок относится сокращение прибыли от основной деятельности компании в 2010 году за счет опережения роста себестоимости перевозок роста выручки. Однако улучшить финансовое состояние предприятия реально за счет:

- сокращения издержек по транспортировке, для этого необходимо:
- разработать наиболее удобные и оптимальные схемы движения транспортных потоков
- внедрить систему контроля за расходов топлива на предприятии.

В связи с этим в третье главе работы предлагается внедрение GPS/GSM систем слежения на автотранспорте. Таким образом, по полученным данным можно ожидать в дальнейшем сокращения расходов на ГСМ в среднем до 25% С учетом того, что затраты ООО «АДВ ЛОДЖИСТИК» на топливо за 2010 год составили 7 824,19 тыс.руб., то с помощью СМДА можно добиться сокращения расходов в следующем году до 5868,68 тыс. руб. (это при условии полного внедрения системы и нормального функционирования). Экономия составит 1956,22 тыс. рублей. Затраты на внедрение системы окупятся уже в первый год.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Федеральный закон от 30.06.2003 №87 «О транспортно-экспедиционной деятельности»
2. ГОСТ Р 52297-2004 «Услуги транспортно-экспедиторские. Термины и определения»
3. ГОСТ Р 52298-2004. «Услуги транспортно-экспедиторские»
4. Постановление Правительства Российской Федерации от 8 сентября 2006 г. № 554 «Правила транспортно-экспедиционной деятельности»
5. Приказ Министерства транспорта РФ от 11.02.2008 г. № 23. «Порядок оформления и формы экспедиторских документов»
6. Анализ финансово-экономической деятельности предприятия // Н. А. Любушина – М.: «ЮНИТИ-ДАНА», 2012. – 471 с.
7. Бердникова Т.Б. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности – М.: «ИНФРА-М», 2013. – 215 с.
8. Богаткина М.С., Хмелева Т.Е. Повышение эффективности транспортной системы. Выбор оптимального перевозчика. Журнал «Экономика и управление: анализ тенденций и перспектив развития». Выпуск № 15 / 2014. – С. 105-121
9. Володина Е.В. Синтез логистических систем на территориальных продовольственных рынках. - Ростов: Издательство СКНЦ ВШ, 2010.
10. Володина Е.В. Логистизация процессов товародвижения на территориальном продовольственном рынке. - Курган: Изд-во Курганского гос. ун-та, 2010.
11. Гаджинский А.М. Логистика: учебник.20-е изд.М.: Изд.-торг.корпорация «Дашков и К», 2012. - 484 с.
12. Григорьев, М.Н. Логистика: учебник для бакалавров / М.Н. Григорьев, С.А. Уваров. – 4-е изд., испр. и доп. – М.: Юрайт, 2014. – 836 с.
13. Ивакин Е.К., Володина Е.В. Моделирование логистических цепей и логистических процессов в предпринимательской деятельности. - Ростов н/Д:

Изд-во Рост.ун-та, 2011.

14. Канке А.А. Основы логистики: учебное пособие / А.А. Канке, И.П. Кошевая. М.: КНОРУС, 2015. — 576 с.

15. Ковалев В.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия // В.В. Ковалева, О.Н. Волкова – М.: «Проспект», 2009. – 424 с.

16. Круглов М.И Стратегическое управление компанией – М.: «Русская Деловая литература», 2008. – 768 с.

17. Круглова Н.Ю. Стратегический маркетинг// Н.Ю Круглова, М.И. Круглов – М.: «РДЛ», 2009. – 464 с.

18. Леншин И.А., Смоляков Ю.И. Логистика: Учебное пособие. В 2-х частях. – М.: Машиностроение, 2012. – 318 с.

19. Москвитина В. П. Факторы выбора вида транспорта и формирование затрат на транспортировку [Текст] // Экономическая наука и практика: материалы междунар. науч. конф. (г. Чита, февраль 2012 г.). — Чита: Издательство Молодой ученый, 2012. — С. 193-195

20. Рубцов А.Е. Обоснование решений по стратегическому управлению автотранспортным предприятием на основе экономико-математических методов и моделей. - СПб.: СПбГИЭУ, 2011. - 220 с.

21. Рубцов А.Е. Стратегия управления транспортным предприятием. - СПб.: СПбГИЭУ, 2012. - 395 с.

22. Фатхутдинов Р.А. Стратегический менеджмент. – СПб.: Питер, 2011. – 448 с.

23. Ширяев В.И., Баев И.А., Ширяев Е.В. Управление предприятием. Моделирование, анализ, управление. – М.: Либроком, 2010. – 272 с.

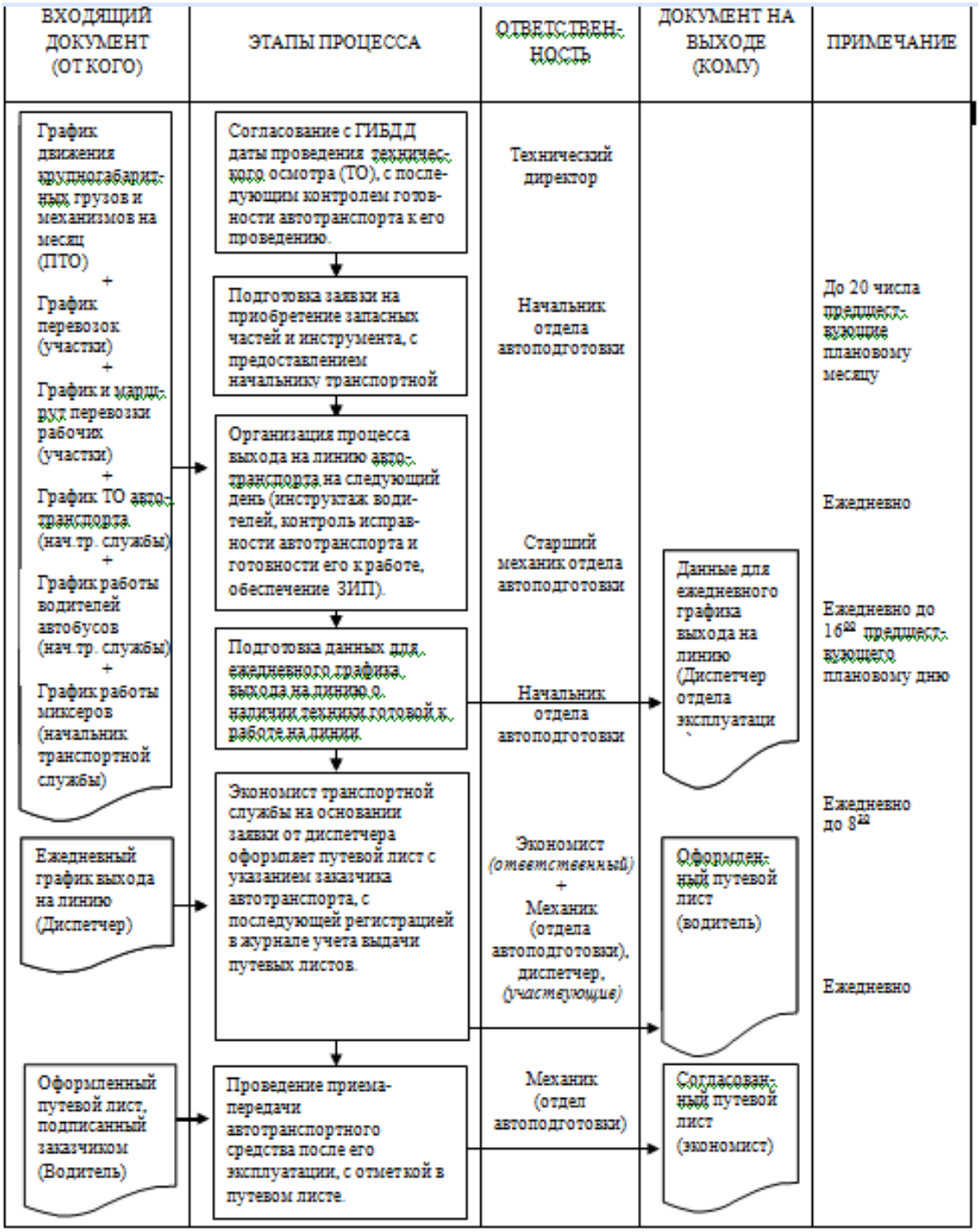
24. Выбор вида транспорта для перевозки грузов. [Электронный ресурс]. URL: http://krasnoyarsk.azimut-nsk.ru/articles/Vybor-transporta-dlja-perevozki-gruzov/ (дата обращения: 10.02.2016)

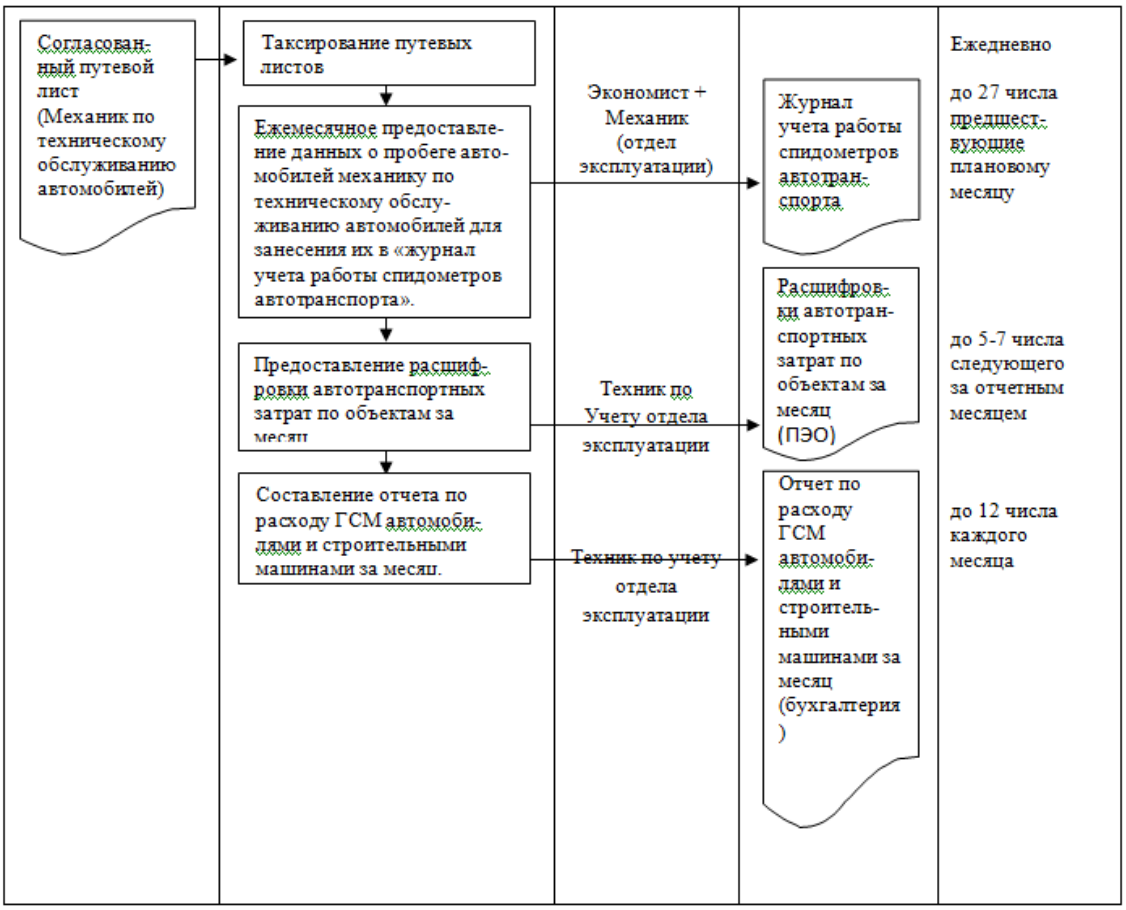
25. Галяутдинов Р.Р. Транспортная логистика: понятие, виды транспорта, типы перевозок // Сайт преподавателя экономики. [Электронный ресурс]. URL: http://galyautdinov.ru/post/transportnaya-logistika (дата обращения:

10.02.2016)

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

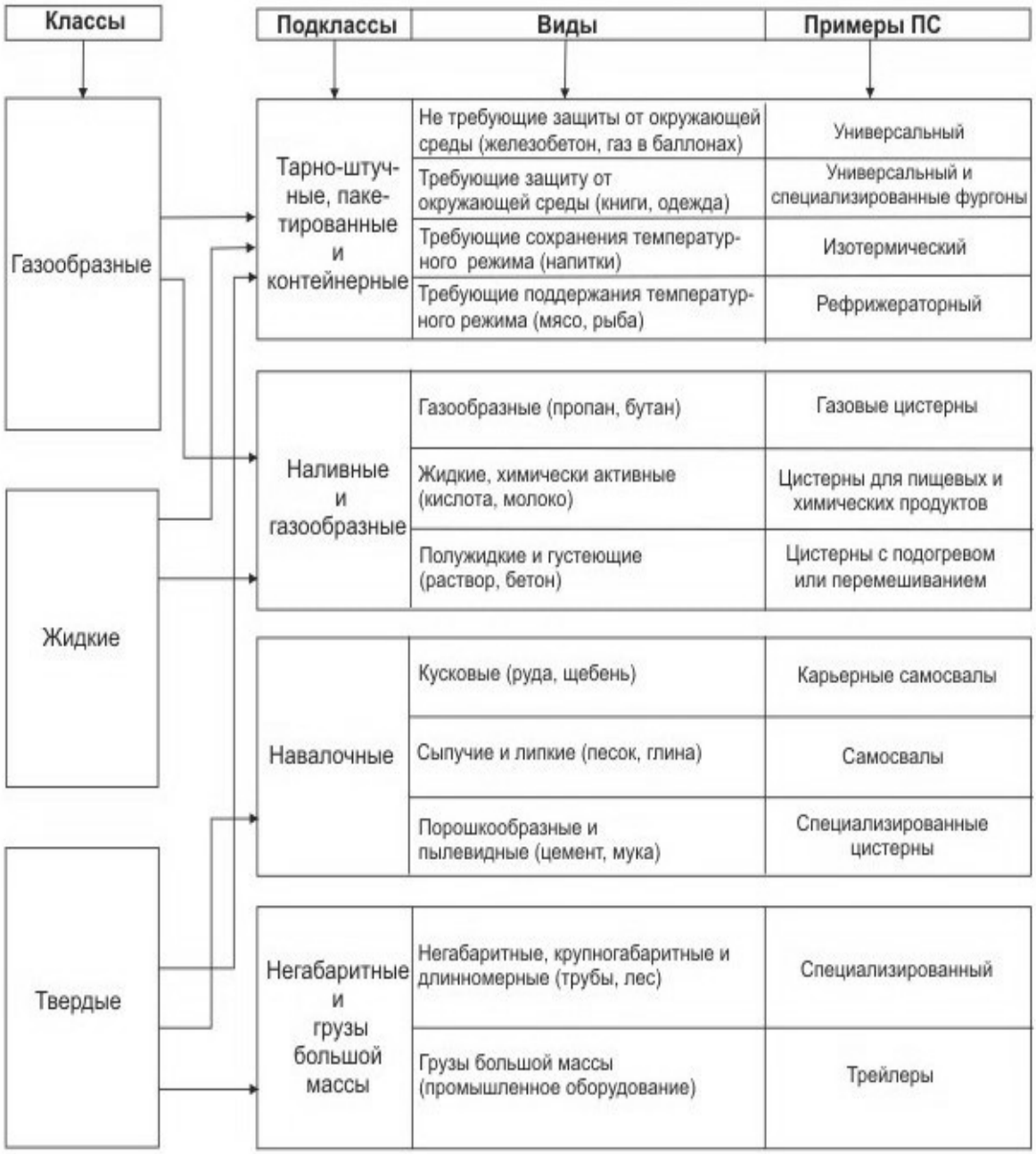
Организация работы транспортной службы




Согласованный путевой лист (Механик по техническому обслуживанию автомобилей)
Таксирование путевых листов
Ежемесячное предоставление данных о пробеге автомобилей механику по техническому обслуживанию автомобилей для занесения их в «журнал учета работы спидометров автотранспорта».
Предоставление расшифровки автотранспортных затрат по объектам за месяц
Составление отчета по расходу ГСМ автомобилями и строительными машинами за месяц.
Экономист + Механик (отдел эксплуатации)
Техник по Учету отдела эксплуатации
Техник по учету отдела эксплуатации
Журнал учета работы спидометров автотранспорта
Расшифровки автотранспортных затрат по объектам за месяц (ПЭО)
Отчет по расходу ГСМ автомобилями и строительными машинами за месяц (бухгалтерия)
Ежедневно
до 27 числа предшествующие плановому месяцу
до 5-7 числа следующего за отчетным месяцем
до 12 числа каждого месяца

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Транспортная классификация грузов. ОАО «АТП»



ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Бухгалтерский баланс. ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК»

за 2014-2016 г.

Пояснения	АКТИВ	Код строки	На отчетную дату	На конец предыдущего отчетного периода	На конец предшествующего предыдущему отчетному периоду
1	2	3	4	5	6
	I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
	Нематериальные активы	1110			
	Результаты исследований и разработок	1120			
	Основные средства	1130	74662	55539	40461
	Доходные вложения в материальные ценности	1140			
	Финансовые вложения	1150			
	Отложенные налоговые активы	1160			
	Прочие внеоборотные активы	1170			
	ИТОГО по разделу I	1100	74662	55539	40461
	II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ				
	Запасы	1210	66524	44523	29857
	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	1220	2492	2429	307
	Дебиторская задолженность	1230	25776	25302	10467
	Финансовые вложения	1240			50
	Денежные средства	1250	3298	2561	1562
	Прочие оборотные активы	1260			
	ИТОГО по разделу II	1200	98090	74815	42243
	БАЛАНС (актив)	1600	172752	130354	82704

Пояснения	ПАССИВ	Код строки	На отчетную дату	На конец предыдущего отчетного периода	На конец предшествующего предыдущему отчетному периоду
1	2	3	4	5	6
	III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ				
	Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)	1310	10	10	10
	Собственные акции, выкупленные у акционеров	1320			
	Переоценка внеоборотных активов	1340			
	Добавочный капитал (без переоценки)	1350			
	Резервный капитал	1360			
	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	1370	39153	39819	24857
	ИТОГО по разделу III	1300	39163	39829	24867
	IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
	Заемные средства	1410	96769	77693	19837
	Отложенные налоговые обязательства	1420			
	Резервы под условные обязательства	1430			
	Прочие обязательства	1450			
	ИТОГО по разделу IV	1400	96769	77693	19837
	V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
	Заемные средства	1510			
	Кредиторская задолженность	1520	22200	23100	21200
	Доходы будущих периодов	1530			
	Резервы предстоящих расходов	1540			
	Прочие обязательства	1550	14620	12832	16800
	ИТОГО по разделу V	1500	36820	35932	38000
	БАЛАНС (пассив)	1700	172752	130354	82704

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Отчет о финансовых результатах. ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК»

за 2015 г.

Пояснения	Наименование показателя	Код строки	За отчетный период	За предыдущий период
1	2	3	4	5
	Выручка	2110	347371	258125
	Себестоимость продаж	2120	284868	215006
	Валовая прибыль (убыток)	2100	62503	43119
	Коммерческие расходы	2210	28925	11906
	Управленческие расходы	2220	14372	11564
	Прибыль (убыток) от продаж	2200	19206	19649
	Доходы от участия в других организациях	2310		
	Проценты к получению	2320		
	Проценты к уплате	2330	1403	5974
	Прочие доходы	2340	9153	1120
	Прочие расходы	2350	7063	6310
	Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	15322	14176
	Текущий налог на прибыль	2410	3875	4076
	в т.ч. постоянные налоговые обязательства (активы)	2421		
	Изменение отложенных налоговых обязательств	2430		
	Изменение отложенных налоговых активов	2450	84	106
	Прочее	2460		
	Чистая прибыль (убыток)	2400	10195	10322
	СПРАВОЧНО:			
	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2510		
	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2520		
	Совокупный финансовый результат периода	2500		
	Базовая прибыль (убыток) на акцию	2900		
	Разводненная прибыль (убыток) на акцию	2910		

Приложение 5

Отчет о финансовых результатах. ОАО «АДВ ЛОДЖИСТИК»

за 2016 г.

Пояснения	Наименование показателя	Код строки	За отчетный период	За предыдущий период
1	2	3	4	5
	Выручка	2110	495187	347371
	Себестоимость продаж	2120	401747	284868
	Валовая прибыль (убыток)	2100	93440	62503
	Коммерческие расходы	2210	34333	28925
	Управленческие расходы	2220	18946	14372
	Прибыль (убыток) от продаж	2200	40161	19206
	Доходы от участия в других организациях	2310		
	Проценты к получению	2320		
	Проценты к уплате	2330	10357	1403
	Прочие доходы	2340	15291	9153
	Прочие расходы	2350	9434	7063
	Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	35661	15322
	Текущий налог на прибыль	2410	10223	3875
	в т.ч. постоянные налоговые обязательства (активы)	2421		
	Изменение отложенных налоговых обязательств	2430		
	Изменение отложенных налоговых активов	2450	635	84
	Прочее	2460		
	Чистая прибыль (убыток)	2400	23745	10195
	СПРАВОЧНО:			
	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2510		
	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2520		
	Совокупный финансовый результат периода	2500		
	Базовая прибыль (убыток) на акцию	2900		
	Разводненная прибыль (убыток) на акцию	2910		