Оглавление

ВВЕДЕНИЕ.....3

I. Теоретические аспекты оптимизации транспортных расходов при перевозке грузов.....5

Классификация и состав затрат на перевозки.....5

Себестоимость, калькуляция автотранспортной перевозки.....11

Факторы и пути снижения себестоимости на автотранспорте.....19

II. Практические аспекты оптимизации транспортных расходов при перевозке грузов на примере ИП «Карнаухов В.Ю.».....33

Общая характеристика предприятия.....33

Анализ системы управления логистической деятельности ИП Карнаухов В.Ю.....43

III. Мероприятия по оптимизации транспортных расходов при перевозке грузов на примере ИП Карнаухов В.Ю.....52

Пути оптимизации транспортных расходов ИП Карнаухов В.Ю.....52

Оптимизация расходов на топливо на примере ИП Карнаухов В.Ю.....57

Оптимизация расходов на износ и ремонт автомобильной резины на примере ИП Карнаухов В.Ю.....59

Оптимизация затрат на техническое обслуживание и ремонт

подвижного состава на примере ИП Карнаухов В.Ю.....60

Экономический эффект от предложенных мероприятий на примере ИП Карнаухов В.Ю.....63

ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....67

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Макроэкономические параметры национальной хозяйственной системы тесно связаны с показателями работы транспорта. Транспортные услуги не делимы от процесса производства и реализации продукции. Эффект от функционирования и развития транспорта возникает за пределами самой отрасли поэтому снижение транспортных издержек является одним из важных резервов повышения эффективности всего общественного производства.

Наиболее гибким и хорошо приспосабливаемым к изменениям рыночной конъюнктуры элементом транспортной системы является автомобильный транспорт. Однако себестоимость автомобильных перевозок относительно высока, что обусловлено значительной энергоемкостью и трудоемкостью автотранспортных услуг. Снижение затрат, связанных с работой автомобильного транспорта является важной задачей как для самих автотранспортных предприятий так и для их клиентуры.

Поддержание оптимального уровня затрат является основным условием выживания и развития предприятия, а управление затратами - важнейший инструмент достижения высокого экономического результата.

Достижение конкурентоспособности продукции и эффективность хозяйственной деятельности во многом определяются уровнем затрат. В условиях сложного финансового положения предприятий снижение затрат является той сферой деятельности на которую они должны прежде всего обратить внимание и направить усилия.

За последние годы отечественные наука и практика управления затратами продвинулись вперед, используя достижения и опыт экономически развитых стран с рыночной экономикой.

Объектом исследования является транспортное подразделение ИП Карнаухов В.Ю

Предметом исследования является процесс оптимизацию транспортных издержек.

Цель работы: рассмотреть оптимизацию транспортных издержек, транспортного подразделения.

Для достижения поставленной цели были определены следующие задачи:

1. Рассмотреть затраты и себестоимость на автотранспорте.
2. Провести анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия.
3. Разработать мероприятия по снижению издержек транспортного подразделения ИП.

При выполнении дипломной работы была использована учебная литература отечественных авторов в области управления затратами и предприятиями транспортной отрасли, отчетность анализируемого предприятия.

I. Теоретические аспекты оптимизации транспортных расходов при перевозке грузов

Классификация и состав затрат на перевозки

В процессе основной деятельности предприятия происходит потребление имеющихся у него ресурсов. Результатом этой деятельности является продукт (услуга, работа), в затратах на производство которого отражается уровень использования ресурсов. Если суммарные затраты (издержки) оказываются ниже доходов от реализации услуг предприятия, оно имеет положительный результат своей деятельности, называемый прибылью.

Издержки – это денежное выражение затрат производственных факторов, необходимых для осуществления предприятием своей производственной деятельности [7].

Для отечественной экономики характерен бухгалтерский подход к оценке издержек. Если принять это во внимание, то термины «издержки» и «затраты» можно считать синонимами.

Основной задачей деятельности предприятия является производство необходимых потребителям товаров и услуг. Любая производственная деятельность в рыночных условиях эффективна лишь в том случае, когда цена реализации будет больше стоимости исходных ресурсов или факторов, затраченных на производство и сбыт. И основная цель предприятия состоит в максимизации этой разности. При этом существуют объективные экономические критерии, задающие оптимальные размеры выпуска товаров и услуг при существующих ограничениях ресурсов, которые в полной мере следует учитывать в процессе планирования.

С экономической точки зрения издержки представляют собой стоимость всех видов затрачиваемых материалов и выполняемых услуг.

Для расчета величины себестоимости перевозок на стадии планирования требуется определить все затраты, которые будет нести предприятие при перевозке грузов или пассажиров.

Планирование затрат автотранспортного предприятия осуществляется в соответствии с отраслевой «Инструкцией по учету доходов и расходов по обычным видам деятельности на автомобильном транспорте» от 24.06.03 № 153.

На автотранспортных предприятиях планированию подлежат затраты (расходы) представленные в таблице 1.1 [32]

Таблица 1.1 - Классификация затрат автотранспортного предприятия

Направление классификации	Виды затрат
Расходы по обычным видам деятельности (перевозки)	- Величина этих расходов планируется исходя из задач, решение которых обеспечивает: реализацию процесса перевозок; содержание, ремонт и техническое обслуживание автомобилей и других основных фондов автотранспортного предприятия; приобретение производственных запасов. В этой группе расходов определяются также плановые расходы на страхование, научные разработки и др.; - совокупность плановых операционных, внереализационных и чрезвычайных расходов автотранспортного предприятия.
Операционные расходы автотранспортного предприятия	к ним относятся следующие расходы: сопутствующие продаже или списанию автомобилей и других основных средств, связанных с кредитованием предприятия (плата за пользованием кредитами банка и др.) и с участием в уставных капиталах других предприятий и др.
Внереализационные расходы предприятия	это пени, штрафы и неустойки за нарушение условий договоров на перевозку; компенсация за использование личных автомобилей для служебных поездок; суммы дебиторской задолженности, по которым истек срок давности; средства, перечисляемые профсоюзным организациям и др. [19].

Расходы предприятия по обычным видам деятельности автотранспортного предприятия составляют себестоимость продукции. Себестоимость продукции (работ, услуг) представляет собой стоимостную оценку используемых в процессе производства продукции природных

ресурсов, сырья, материалов, топлива, энергии, основных фондов, трудовых ресурсов, а также других затрат на ее производство и реализацию [30].

Все затраты, связанные с производством транспортной продукции, классифицируют по экономическому и производственному признакам.

Сгруппированные по экономическому признаку затраты образуют элементы, на основе которых составляют смету затрат. Группировка затрат по экономическим элементам предусматривает их объединение по признакам однородности независимо от того, где и на что они произведены. При определении плановой величины расходов по обычным видам деятельности автотранспортного предприятия их группируют в следующие элементы затрат [22]:

- материальные затраты;
- затраты на оплату труда;
- страховые взносы во внебюджетные фонды;
- амортизация основных фондов
- прочие затраты.

В состав планируемого экономического элемента «Материальные затраты» входит стоимость израсходованных в процессе производства работ и услуг различного рода топливно-энергетических ресурсов и материалов, запасных частей для ремонта, технического обслуживания подвижного состава, автомобильных шин и оборудования, инструментов, приспособлений, инвентаря, приборов и других средств труда, не относимых к основным фондам.

В элементе «Затраты на оплату труда» планируются затраты на оплату труда основного производственного персонала предприятия, включая премии рабочим, руководителям, специалистам и другим служащим за производственные результаты, стимулирующие и компенсационные выплаты, а также затраты на оплату труда работников, не состоящих в штате предприятия, занятых в основной деятельности.

Планирование затрат по элементу «Страховые взносы во внебюджетные фонды» осуществляется в соответствии с нормами, установленными в законодательных актах, пропорционально сумме начисленной заработной платы всем категориям работников автотранспортных предприятий.

Сумма расходов по экономическому элементу «Амортизация основных фондов» в автотранспортных предприятиях учитывает величину амортизационных отчислений на полное восстановление основных производственных фондов, исчисленную исходя из их балансовой стоимости и утвержденных в установленном порядке норм амортизационных отчислений, с применением в необходимых случаях методов ускоренной амортизации активной части основных фондов. Кроме названных затрат, планируется амортизация по объектам основных фондов, сданных автотранспортным предприятием в аренду.

Планирование расходов по комплексному элементу «Прочие затраты» осуществляется по всем затратам, которые не могут быть отнесены ни к одному из перечисленных выше элементов:

- налоги, сборы, платежи (включая по обязательным видам страхования);
- страховые взносы во внебюджетные фонды и другие обязательные отчисления;
- платежи за предельно допустимые выбросы (сбросы) загрязняющих веществ, отчисления в специальные внебюджетные фонды и другие обязательные платежи;
- вознаграждения за изобретения и рационализаторские предложения, оплата работ по сертификации продукции;
- затраты на платежи по страхованию имущества организации;
- затраты на командировки по установленным законодательством нормам, оплата услуг связи, представительские и другие денежные расходы.

Группировка затрат по экономическим элементам является единой для всех отраслей народного хозяйства и показывает, что именно израсходовано на производство продукции, состав и структуру общих расходов [8].

Представление затрат в виде сметы по перечисленным выше элементам используется при составлении баланса предприятия и при организации деятельности отдельных служб. Группировка затрат по элементам осуществляется при расчете налогооблагаемой прибыли.

Для определения себестоимости отдельных видов продукции затраты предприятия группируются по статьям калькуляции. Классификация затрат по статьям калькуляции осуществляется по месту их возникновения и назначению (по производственному признаку). Конкретный перечень статей калькуляции зависит от отраслевой принадлежности предприятия.

Расчеты за услуги, оказываемые транспортными организациями, осуществляются с помощью транспортных тарифов. Тарифы включают в себя:

- плату, взыскиваемую за перевозку грузов;
- сборы за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов;
- правила исчисления плат и сборов.

Как экономическая категория транспортные тарифы являются формой цены на продукцию транспорта. Их построение должно обеспечивать:

- транспортному предприятию – возмещение эксплуатационных расходов и возможность получения прибыли;
- покупателю транспортных услуг – возможность покрытия транспортных расходов.

Одним из существенных факторов, влияющих на выбор перевозчика, является стоимость перевозки. Борьба за клиентов, неизбежная в условиях конкуренции, также может вносить коррективы в транспортные тарифы [30].

Умелым регулированием уровня тарифных ставок различных сборов

можно стимулировать также спрос на дополнительные услуги.

На автомобильном транспорте для определения стоимости перевозки грузов используют следующие виды тарифов [2].

- сдельные тарифы на перевозку грузов;
- тарифы на перевозку грузов на условиях платных авто-тонно-часов;
- тарифы за повременное пользование грузовыми автомобилями;
- тарифы из покилометрового расчета;
- тарифы за перегон подвижного состава;
- договорные тарифы.

Каждый из тарифов на перевозку грузов автомобильным транспортом учитывает не всю совокупность факторов, а лишь некоторые из них, наиболее существенные в условиях конкретной перевозки. Например, для расчета стоимости перевозки по сдельному тарифу необходимо принять во внимание расстояние перевозки, массу груза и его класс, характеризующий степень использования грузоподъемности автомобиля. При расчетах по тарифу за повременное пользование грузовыми автомобилями учитывают грузоподъемность автомобиля, время его использования и общий пробег.

Во всех случаях на размер платы за использование автомобиля оказывает влияние район, в котором осуществляется перевозка. Это объясняется устойчивыми различиями в уровне себестоимости перевозок грузов по районам. Коррективы в тарифную стоимость вносятся с помощью, так называемых поясных поправочных коэффициентов.

В настоящее время для принятия решения наряду с количественными факторами экономического развития предприятий все более выдвигаются качественные [24]. На рисунке 1.1 представлены основные критерии оценки качества транспортного обслуживания.



Рисунок 1.1 - Критерии оценки качества транспортного обслуживая

Качество работы автомобильного транспорта- это совокупность свойств системы, которые обусловливают ее способность удовлетворять потребности организации в транспортном обслуживании при минимальных затратах. Отразим качество применяемых форм организации транспортного обслуживания в виде целевой функции, расчет произведем по формуле (1):

$$C = C_{экспл.} + C_{пр.} \Rightarrow \min, \quad (1)$$

где, С экспл. - эксплуатационные затраты, связанные с приобретением и эксплуатацией подвижного состава, тыс. руб.;

С пр. - затраты, связанные с простоями основного производства из-за отсутствия транспорта, тыс. руб.

Себестоимость, калькуляция автотранспортной перевозки

На автомобильном транспорте при учете и калькулировании себестоимости перевозок (работ, услуг) выделяют и отдельно планируют следующие статьи затрат:

а) затраты, непосредственно связанные с перевозками и производством других работ и услуг, в том числе:

- заработная плата водителей автомобилей (грузовых, автобусов, легковых) и кондукторов автобусов с отчислениями на социальные нужды;
- отчисления в государственные внебюджетные фонды;
- автомобильное топливо;
- смазочные и прочие эксплуатационные материалы;
- износ и ремонт автомобильных шин;
- техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт подвижного состава;
- амортизация подвижного состава;

б) общехозяйственные расходы.

В статью «Заработная плата водителей автомобилей и кондукторов автобусов» входят: все виды заработной платы этой категории работающих за работу на линии, исчисленные исходя из сдельных расценок, тарифных ставок в соответствии с принятыми на предприятиях системами оплаты труда, а также компенсационные и стимулирующие надбавки и доплаты; денежные премии в соответствии с действующими положениями о премировании рабочих за результаты хозяйственной деятельности.

В статье «Автомобильное топливо» планируются затраты на все виды топлива, расходуемого автотранспортными предприятиями для выполнения перевозок, по отпускным ценам (бензин, дизельное топливо, сжатый и сжиженный газ), включая транспортно-заготовительные расходы.

В статье «Смазочные и прочие эксплуатационные материалы» планируются затраты на все виды масел, смазок, а также обтирочные и другие материалы, применяемые при эксплуатации подвижного состава.

В статье «Техническое обслуживание и эксплуатационный ремонт подвижного состава» учитываются затраты на все виды технического обслуживания (ЕО, ТО-1, ТО-2) и ремонта (текущего и капитального)

автомобилей и прицепов своими силами и оплату услуг по этим видам технических воздействий, выполненными сторонними организациями.

При выполнении ремонта и технического обслуживания собственными силами в данную статью включаются:

- заработная плата ремонтных рабочих и водителей, занятых на проведении технического обслуживания и ремонта с премиями и отчислениями;
- стоимость запасных частей и материалов;
- амортизационные отчисления по соответствующим основным производственным фондам.

При образовании на автотранспортном предприятии ремонтного фонда фактические и плановые затраты, связанные с проведением и оплатой работ по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава, относятся на ремонтный фонд в размерах, определяемых нормативом отчислений от балансовой стоимости подвижного состава [33].

При выполнении работ, связанных с ремонтом и техническим обслуживанием на специализированных предприятиях (сторонними организациями), расходы по данной статье слагаются из сумм счетов за выполненные работы.

В составе статьи «Износ и ремонт автомобильных шин» планируются следующие расходы:

- заработная плата с премиями рабочим в случае ремонта шин силами автотранспортного предприятия;
- затраты по снятию и установке шин на колеса автомобилей;
- транспортно-заготовительные расходы и наценки снабженческо-сбытовым организациям;
- на ремонт шин, проводимый на шиноремонтных заводах при предъявлении ими счетов.

В статье «Амортизация подвижного состава» планируются затраты, отнесенные к элементу затрат «Амортизация основных фондов» в части собственного и арендованного подвижного состава.

В статье «Общехозяйственные расходы» (накладные расходы) учитываются:

- затраты на содержание аппарата управления, включающие основную и дополнительную заработную плату административно-управленческого и обслуживающего персонала с премиями по действующим системам премирования; расходы на разъезды и служебные командировки работников аппарата управления; на связь; на содержание, ремонт и амортизацию зданий, сооружений, инвентаря административно-управленческого характера; на канцелярские и типографские принадлежности; прочие расходы;
- общепроизводственные затраты (заработная плата вспомогательных рабочих; расходы на текущий ремонт станочного и другого оборудования; расходы по охране труда и технике безопасности; на подготовку и повышение квалификации кадров; по совершенствованию производства; ремонт и обслуживание основных производственных фондов, за исключением подвижного состава; на водоснабжение; топливо и энергию для технологических нужд; на содержание автомобилей хозяйственного и технического назначения; расходы на рекламу; уплату процентов по краткосрочным кредитам; арендную плату; оплату консультационных, информационных и аудиторских услуг; затраты на противопожарные мероприятия, оперативно-диспетчерскую связь и др.);
- сборы и отчисления (страхование имущества, оплата технических осмотров автомобилей, оплата стоимости номерных знаков, местные регистрационные сборы и прочие местные сборы, уплачиваемые предприятием при выполнении перевозок и оказании других транспортно-экспедиционных услуг и др.);

- непроизводительные затраты, включающие: оплату простоев рабочих из-за отсутствия топлива, запасных частей, шин, бездорожья и др.; недостачу материальных ценностей в пределах норм естественной убыли; возмещение ущерба в случае причиненного увечья, травмы работников, пособия в связи с производственным травматизмом и др.

При планировании себестоимости продукции принято классифицировать калькуляционные статьи затрат по следующим признакам [27]:

- по способу отнесения на себестоимость единицы продукции – прямые и косвенные;
- по характеру зависимости от объемов производства – переменные и постоянные;
- по составу (степени однородности) – простые и комплексные;
- по степени участия в производственном процессе – основные и накладные.

Прямые – непосредственно включаются в состав затрат соответственно на грузовые или пассажирские перевозки, на транспортно-экспедиционное обслуживание или прочие виды деятельности (статьи затрат с 1 по 6). Косвенные затраты (по статье «Общехозяйственные расходы») распределяются между видами перевозок и деятельности пропорционально общим суммам прямых затрат, отнесенных на каждый из этих видов [34].

К переменным относятся затраты, изменяющиеся пропорционально объему производства. На автомобильном транспорте к переменным затратам относятся те, которые изменяются с изменением общего пробега подвижного состава. К ним могут быть отнесены следующие затраты: топливо, шины, смазочные и прочие эксплуатационные материалы, ТО и Р подвижного состава, амортизация подвижного состава (если амортизация начислена с учетом пробега подвижного состава).

К постоянным (условно-постоянным) относятся расходы, которые остаются стабильными при изменении объема производства продукции

(общего пробега подвижного состава): общехозяйственные расходы, амортизационные отчисления по подвижному составу (если амортизация начислена с учетом срока службы).

Затраты на заработную плату водителей выделяют в отдельную статью, так как они при сдельной форме оплаты труда зависят от пробега подвижного состава и не зависят при повременной форме.

Простыми называют затраты, состоящие из одного элемента: заработная плата, амортизация и др. Комплексными называются затраты, состоящие из нескольких элементов: общехозяйственные расходы, затраты на ТО и Р подвижного состава и др. [33].

Основными называются затраты, непосредственно связанные с технологическим процессом производства (процессом перевозок): заработная плата водителей, топливо, шины, смазочные и прочие эксплуатационные материалы, ТО и Р подвижного состава, амортизация подвижного состава.

Накладные расходы – это затраты, связанные с организацией, обслуживанием производства и управлением им. К ним относятся общехозяйственные расходы [12].

Калькуляция себестоимости перевозок предполагает расчет суммарных затрат, приходящихся на единицу перевозок того или иного вида. Основными калькуляционными единицами принимают:

- 10 ткм при сдельной форме оплаты перевозок;
- 10 автомобиле-часов (10 АЧр) при повременной форме оплаты перевозок;
- 10 пасс-км при перевозках пассажиров в автобусах;
- 10 пл. км при перевозках автомобилями-такси.

Себестоимость единицы транспортной работы Si равна отношению общей суммы затрат на транспортную работу $С_{общі}$ к общему объему транспортной работы $Р_i$, рассчитать можно по формуле (2):

$$S_i = \frac{C_{общ_i}}{P_i} \quad (2)$$

В практической деятельности АТП применяется метод укрупненного расчета себестоимости перевозок по группе переменных и условно-постоянных расходов. В этом случае общую сумму расходов по тому или иному виду перевозок рассчитывают по формуле (3):

$$С_{общ} = С_{пер\ i}\ L_{общ\ i} + С_{пост\ i}\ АЧ_{р\ i} + ФЗП_{вод\ i}, \quad (3)$$

где $С_{пер\ i}$ – переменные расходы, приходящиеся на 1 км общего пробега автомобилей при выполнении i – го вида перевозок, руб.;

$L_{общ\ i}$ – общий пробег автомобилей при выполнении i – го вида перевозок, км;

$С_{пост\ i}$ – условно-постоянные расходы, приходящиеся на 1 ч работы автомобилей при выполнении i – го вида перевозок, руб.;

$АЧ_{р\ i}$ – количество автомобиле- часов работы при выполнении i – го вида перевозок;

$ФЗП_{вод\ i}$ – фонд заработной платы водителей с ЕСН по i – му виду перевозок, руб.

В этом случае себестоимость 10 единиц транспортной работы i – го вида перевозок определяется по формуле (4):

$$S = \frac{(C_{пері} L_{общі} + C_{пості} АЧ_{рі} + ФЗП_{водіі})10}{P_i} \quad (4)$$

Показатель затрат на 1 руб. общего объема доходов является себестоимостью обезличенной единицы продукции и может служить измерителем эффективности производственных затрат по отдельному предприятию и отрасли в целом. Показатель затрат на 1 руб. доходов (Sд) исчисляется по формуле (5):

$$Sд = \frac{C_{общ}}{Д} \qquad (5)$$

где $C_{общ}$ – затраты;

Д – общий объем доходов.

Правильное определение себестоимости перевозок важно не только потому, что себестоимость продукции является итоговым показателем, отражающим затраты живого и овеществленного труда на производство транспортных услуг, но и потому, что ее уровень является одним из главных показателей эффективности транспортных услуг.

Себестоимость перевозок следует рассматривать как синтетический показатель, на уровень которого влияет объем выполненной транспортной работы, ритмичность ее выполнения, уровень производительности труда, степень использования рабочего времени, правильность расходования фондов заработной платы, запасных частей, топлива, эксплуатационных материалов, степень использования элементов основного капитала, повышение уровня технической оснащенности и др.

Фиксированные затраты в автоперевозках - самые низкие среди всех видов транспорта, поскольку у предприятий не возникает затрат на содержание дорог, а автотягач вместе с трейлером - сравнительно небольшая единица транспорта. Погрузочно-разгрузочные операции на терминалах для автотранспорта также не требуют дорогого оборудования и инфраструктуры.

В то же время переменные затраты в автотранспорте составляют очень значительную долю, и главные из них - горючее и включаемые в цену налоги на различные цели содержания инфраструктуры, платные дороги, пошлины, рассчитываемые по весу груза, а также зарплаты водителей.

Общие затраты при выполнении автоперевозок подразделяются на две большие группы: расходы на услуги терминала и на саму перевозку. Затраты на обслуживание на терминале складываются из расходов на сбор/доставку груза, обработку и разгрузочно-погрузочные операции, и в среднем составляют 15-25% общих затрат в автоперевозках. Затраты на обслуживание на терминале значительны при транспортировке малых и небольших грузов при расчете на одну единицу груза.

Затраты на перевозку, напротив, составляют 55-70% общих затрат в автотранспорте.

Эти затраты в расчете на одну единицу груза не в такой мере зависят от расстояния перевозки или размера груза.

Общие затраты на одну единицу груза в автоперевозках уменьшаются вместе с увеличением объема груза, поскольку, как и в случае с железнодорожным транспортом, фиксированные затраты распределяются на больший объем. Однако кривая снижения затрат не так резка, как в предыдущем случае.

Факторы и пути снижения себестоимости на автотранспорте

При составлении плана по себестоимости необходим анализ фактических затрат за предыдущий период и разработка мероприятий по их снижению на основе выявления имеющихся резервов. При анализе себестоимости особое внимание следует обращать на факторы ее снижения, непосредственно зависящих от деятельности самого предприятия [11].

На уровень себестоимости большое влияние оказывают некоторые технико-

эксплуатационные показатели работы АТП, которые можно разбить на три группы: показатели производственной мощности автомобильного парка, определяющие его провозные способности (списочный состав и грузоподъемность подвижного состава); показатели 196 использования производственной мощности автомобильного парка, изменение которых не влияет на производительность подвижного состава, рассчитанную на 1 км общего пробега (коэффициент выпуска автомобилей на линию, время работы автомобилей на линии, техническая скорость движения, время простоя под погрузочно-разгрузочными работами, расстояние перевозки грузов); показатели использования производственной мощности, изменение которых оказывает влияние на производительность автомобилей, рассчитанную на 1 км общего пробега (коэффициенты использования грузоподъемности и пробега автомобилей).

Проанализируем влияние перечисленных показателей на себестоимость автомобильных перевозок.

Производственная мощность автомобильного парка определяется списочным количеством подвижного состава и его грузоподъемностью. При малом количестве автомобилей на АТП себестоимость перевозок повышается вследствие низкого уровня и слабой механизации гаражных процессов. Но при этом снижается нулевой пробег автомобилей в результате приближения автомобильного парка к грузообразующим и грузопоглощающим точкам.

Увеличение числа автомобилей на АТП позволяет добиться снижения себестоимости перевозок в результате внедрения новых прогрессивных форм организации и маршрутизации перевозок, широкого использования прицепов и специального подвижного состава, внедрения передовых методов технического обслуживания и ремонта, снижения общехозяйственных расходов. Степень влияния этого фактора зависит от структуры и размеров грузооборота или пассажирооборота района деятельности автомобильного

парка. Однако при этом возрастает нулевой пробег.

В конкретных условиях перевозки грузов определяется наиболее рациональное число автомобилей на предприятии.

Значительное влияние на себестоимость перевозок оказывает грузоподъемность автомобилей. Различным условиям эксплуатации (мощности и структуры грузовых потоков, дальности перевозок грузов, условий выполнения погрузочно-разгрузочных работ) должна соответствовать определенная грузоподъемность подвижного состава, обеспечивающая наименьшую себестоимость перевозок.

Большинство факторов, зависящих от деятельности предприятия, находят свое отражение в улучшении технико-эксплуатационных показателей использования подвижного состава, которые в большей или меньшей мере оказывают влияние на повышение его производительности и снижение себестоимости перевозок.

По степени влияния на себестоимость перевозок технико-эксплуатационные показатели использования подвижного состава, как видно по рисунку 1.2, подразделяют на две группы.

С увеличением показателей первой группы растет производительность подвижного состава без повышения пробега. Влияние этой группы показателей на себестоимость эффективно, так как снижаются и переменные, и постоянные затраты, приходящиеся на единицу транспортной работы. При этом сумма переменных затрат изменяется незначительно. Так, увеличение грузоподъемности (вместимости) подвижного состава или применение прицепов вызывает некоторый рост затрат на топливо, эксплуатационный ремонт и техническое обслуживание автомобилей, шины, смазочные материалы, амортизацию, т.е. возрастают переменные затраты. Рост производительности подвижного состава при этом опережает рост затрат.

При улучшении показателей первой группы увеличивается заработная плата водителей (при сдельной форме оплаты труда), а общехозяйственные

расходы не изменяются [33].

Показатели второй группы повышают производительность подвижного состава при значительном увеличении пробега. С ростом пробега повышаются переменные затраты.



Рисунок 1.2 - Влияние на себестоимость перевозок технико-эксплуатационных показателей использования подвижного состава.

Сумма общехозяйственных затрат остается почти неизменной, заработная плата водителей возрастает, но не прямо пропорционально производительности подвижного состава. Таким образом, эта группа показателей влияет на себестоимость только через общехозяйственные расходы, которые распределяются на больший объем транспортной работы. Они оказывают меньшее воздействие на себестоимость перевозок, чем

показатели первой группы.

При перевозках снижение себестоимости достигается вследствие повышения эксплуатационной скорости, коэффициентов использования пробега и вместимости автобусов, увеличения времени в наряде [32].

При больших расстояниях перевозок удельный вес переменных затрат больше, чем постоянных. В этой связи на указанных расстояниях нужно стремиться к экономии переменных затрат, разрабатывать для этого соответствующие мероприятия.

На коротких расстояниях удельный вес постоянных затрат приобретает значительную величину, поэтому в данном случае решающее значение в снижении себестоимости имеет внедрение мероприятий по экономии постоянных затрат, и прежде всего накладных расходов. Накладные расходы в расчете на один ходовой автомобиль снижаются, если увеличивается коэффициент выпуска машин на линию. Абсолютная сумма накладных расходов может быть уменьшена за счет механизации труда инженерно-управленческого персонала и научных методов управления.

Значение всех технико-эксплуатационных показателей зависит от уровня организации труда, состояния материально-технического снабжения, применяемых систем заработной платы [34].

На расход топлива значительное влияние оказывают коэффициенты использования пробега, применение прицепов, дорожные условия, мастерство вождения автомобиля, техническое состояние автомобиля.

Снижение себестоимости от сокращения затрат на ТО и ремонты определяют как произведение разницы в стоимости ТО и ТР, приходящихся на 1 км пробега в планируемом и отчетном периодах, и общего количества километров пробега по плану.

Значительная экономия может быть получена в результате снижения затрат на ТО и ТР за счет совершенствования организации ТО, механизации работ и т.д. Сокращение объема работ или количества технических воздействий может вызвать повышенный износ автомобилей и в результате -

снижение межремонтных пробегов, что является причиной увеличения расходов на ТР.

Снижение расходов на эксплуатационные ремонты достигается путем увеличения межремонтных пробегов при своевременном и высококачественном проведении всех видов ТО, соблюдения правил технической эксплуатации подвижного состава и выполнения ТР в необходимые сроки и с высоким качеством.

Увеличение межремонтных пробегов автомобилей снижает себестоимость перевозок не только из-за снижения стоимости ТР, но и за счет увеличения коэффициентов технической готовности и выпуска автомобильного парка, а следовательно, повышения производительности подвижного состава.

По статье «Амортизация основных фондов» можно добиться экономии за счет увеличения фондоотдачи, а также за счет быстрейшего ввода новой техники, увеличения коэффициента сменности оборудования.

Снижение затрат на автомобильные шины можно получить за счет правильной технической эксплуатации – регулировкой ходовой части автомобиля, умелым вождением, поддержанием нормального давления и т.д.

Снижение себестоимости перевозок может быть достигнуто за счет улучшения организации труда работников (в первую очередь водителей и ремонтных рабочих) и системы заработной платы [30].

Расходы на заработную плату в общих расходах на содержание автомобильного парка могут снижаться только в результате уменьшения трудовых затрат на единицу транспортной продукции. Это достигается за счет повышения производительности труда, прежде всего водителей, за счет снижения потерь рабочего времени по различным причинам.

Реализация всех перечисленных обстоятельств в мероприятиях по планированию снижения себестоимости перевозок позволит уменьшить расходы на содержание автомобильного парка по всем статьям затрат.

В процессе основной деятельности предприятия происходит потребление имеющихся у него ресурсов.

Любая производственная деятельность в рыночных условиях эффективна лишь в том случае, когда стоимость произведенного конечного продукта будет больше стоимости исходных ресурсов или факторов, затраченных на производство и сбыт. И основная цель предприятия состоит в максимизации этой разности. С экономической точки зрения издержки представляют собой стоимость всех видов затрачиваемых материалов и выполняемых услуг.

Расходы на транспортное обслуживание включают в себя амортизационные отчисления по транспортным средствам (сюда не относятся строительные машины и оборудование), зарплату водителей, стоимость запчастей, расходных материалов, топлива, а также иные затраты, связанные с содержанием и эксплуатацией транспортных средств, и накладные расходы. По окончании отчетного периода сумма расходов на транспортное обслуживание относится на счет учета основного производства. Стоимость таких затрат, осуществленных для оказания услуг на сторону, списывается на счета учета реализации. Стоимость расходов на приобретенные сторонние транспортные услуги также целесообразно проводить через это производство, что даст обобщенную информацию обо всех транспортных расходах за данный период.

При составлении плана по себестоимости необходим анализ фактических затрат за предыдущий период и разработка мероприятий по их снижению на основе выявления имеющихся резервов.

На АТП должна проводиться систематическая работа по снижению себестоимости перевозок. Основными путями достижения этого являются:

- повышение производительности ходового парка и его технической готовности (улучшение качества и снижение продолжительности технического обслуживания и ремонта автомобилей),

- снижение материальных затрат на содержание автомобильного парка по статьям переменных расходов,
- совершенствование организации и оплаты труда рабочих,
- уменьшение общехозяйственных расходов. Рассмотрим перечисленные пути снижения себестоимости более подробно.

Снижение себестоимости автомобильных перевозок при повышении производительности ходового автомобильного парка в результате улучшения эксплуатационных показателей следует проанализировать применительно к грузовому, автобусному и таксомоторному паркам.

По грузовым перевозкам наибольший эффект от снижения себестоимости может быть получен вследствие повышения коэффициентов использования грузоподъемности и пробега. При повышении этих коэффициентов пропорционально увеличивается транспортная работа на 1 км пробега. Транспортная работа на 1 ч пребывания автомобиля в наряде повышается в меньшей степени, так как из-за увеличения простоя автомобиля под погрузкой-разгрузкой снижается его пробег за 1 ч.

Расходы на 1 км пробега при повышении коэффициентов увеличиваются только на сумму заработной платы водителей с начислениями и на стоимость топлива, так как они зависят от количества выполняемых тонно-километров. Вследствие этого значительно снижаются переменные расходы на 1 т.км. При увеличении коэффициентов снижается часовой пробег автомобиля в результате увеличения времени простоя под погрузкой-разгрузкой. По этой причине снижается сумма переменных расходов на 1 ч работы автомобиля.

Следует отметить, что существующие в России традиционные системы учета затрат на производство продукции не в полной мере способствуют их оптимизации и эффективности деятельности экономических субъектов. Сегодня необходимо создание более гибкой системы, позволяющей определять релевантные затраты на производство. В связи с этим

актуализируются вопросы изучения и внедрения новых методов учета затрат и калькулирования себестоимости промышленной продукции.

Одним из альтернативных традиционному отечественному подходу к калькулированию полной себестоимости является подход, когда в разрезе объектов калькулирования планируется и учитывается неполная, ограниченная себестоимость.

В зарубежной теории и практике учета в настоящее время самой точной считается калькуляция, в которую включены только затраты, непосредственно связанные с выпуском данной продукции, а не калькуляция, которая после многочисленных расчетов и распределений включает в себя все виды расходов предприятия.

Непростые рыночные процессы, определяющие усложнение ориентации отдельного товаропроизводителя, влияющие на колебание объемов производства и реализации продукции, с одной стороны, а также увеличение доли постоянных затрат в их общем объеме, с другой стороны, существенно сказываются на колебании себестоимости изделий, а значит, и на их прибыли. По мере усиления этих тенденций увеличивается потребность товаропроизводителей в информации о затратах на изготовление изделий и их реализацию, не искаженных в результате распределения косвенных расходов и относительно неизменных на единицу выпускаемой продукции при любом объеме производства.

Такую информацию в виде данных о неполной производственной себестоимости и маржинальном доходе (сумме покрытия) – разнице между выручкой от реализации и переменными затратами – и дает система директ-костинг.

Сущность системы директ-костинг состоит в подразделении затрат на постоянные и переменные их составляющие в зависимости от изменения объема производства, причем себестоимость продукции планируется и учитывается только в части переменных затрат на производство и

реализацию продукции. Разница между выручкой от продажи продукции и переменными затратами представляет собой маржинальный доход. При этой системе постоянные расходы в расчет себестоимости продукции не включают и списывают непосредственно на уменьшение прибыли предприятия.

Можно выделить несколько разновидностей системы директ-костинг:

- классический директ-костинг – калькулирование по прямым (основным) затратам, которые в то же время являются переменными;
- система учета переменных затрат (простой директ-костинг) - калькулирование по переменным затратам, в которые входят прямые расходы и переменные косвенные расходы;
- система учета затрат в зависимости от использования производственных мощностей (развитой директ-костинг) – калькуляция всех переменных расходов и части постоянных, определяемых в соответствии с коэффициентом использования производственной мощности.

Важным достоинством системы директ-костинг является возможность детального и качественного изучения зависимости между объемом производства, затратами и прибылью.

Следует отметить, что весь мировой опыт свидетельствует об эффективности использования системы учета директ-костинг, и это неслучайно. Данная модель имеет значительные преимущества по сравнению с другими системами. Прежде всего, следует назвать упрощение и точность исчисления себестоимости продукции, так как себестоимость планируется и учитывается только в части производственных затрат. Отсутствуют процедуры по составлению сложных расчетов для условного распределения постоянных затрат между видами продукции, т. к. они непосредственно списываются на уменьшение финансового результата.

Важным преимуществом является объективная возможность определения порога рентабельности, запаса прочности предприятия и нижней границы цены продукции. Кроме того, применение системы

директ-костинг дает возможность проведения сравнительного анализа рентабельности различных видов продукции, определения оптимальной программы выпуска и реализации, выбора более выгодной модели организации производства.

Таким образом, благодаря директ-костингу расширяются аналитические возможности учета, причем наблюдается процесс тесной интеграции учета и анализа.

Безусловно, положительным моментом является и то, что в условиях рыночной экономики директ-костинг позволяет получать информацию о возможности использования в конкурентной борьбе демпинга – продажи товаров по заведомо заниженным ценам (что связано с установлением нижнего предела цены). Этот прием применяется в периоды временного сокращения спроса на продукцию для завоевания рынков сбыта.

Директ-костинг позволяет руководству заострить внимании на изменение маржинального дохода как по предприятию в целом, так и по различным изделиям. Система обеспечивает возможность быстрого реагирования производства в ответ на меняющиеся условия рынка. Она также становится составной частью маркетинга – системы управления предприятием в условиях рынка и свободной конкуренции.

Вместе с тем теоретические и практические исследования системы директ-костинг позволили выделить и следующие ее недостатки:

Возникают трудности при разделении затрат на постоянные и переменные. Во многом это зависит от длительности рассматриваемого периода времени и от реализуемого диапазона объемов выпуска.

Ведение учета в разрезе только производственной себестоимости, т. е. по сокращенной номенклатуре статей, не отвечает требованиям отечественной системы учета, так как отсутствует расчет полной себестоимости продукции, необходимой согласно законодательству.

Кроме того, многие считают, что директ-костинг не дает ответа на

вопрос, какова же полная себестоимость производимого изделия. Поэтому требуется дополнительное распределение условно-постоянных расходов, когда необходимо знать полную себестоимость.

Однако можно предпринять ряд мер по устранению этих недостатков. В частности, для решения первой проблемы можно использовать математические методы, например, метод корреляции или метод наименьших квадратов.

При использовании метода корреляции берутся данные о выпуске продукции и о затратах за исследуемый период. Все точки наносятся на график, и заполняется корреляционное поле. Затем проводится линия совокупных затрат, которая пересекается с осью ординат и показывает величину постоянных расходов в общей сумме затрат.

Метод наименьших квадратов позволяет наиболее точно определить состав общих затрат и содержание в них постоянных и переменных составляющих. Рассчитываются коэффициенты а и а 0, прямой. Рассчет производят по уравнению (1):

$$y = a\,0 + a * x$$

таким образом, что квадрат расстояний от всех точек совокупности до теоретической линии регрессии минимальный. В соотношении а 0показывает величину постоянных затрат, а коэффициент а – переменных затрат в расчете на единицу продукции.

Третья проблема может быть решена путем периодического расчета полной себестоимости внесистемно (т. е. в зависимости от целей управления). В заключение следует рассмотреть возможности и целесообразность применения системы директ-костинг в управлении отечественными

организациями.

Традиционным для отечественного учета является калькуляционный вариант, при котором учет направлен на получение данных о полной себестоимости продукции. При этом варианте в себестоимость продукции включаются все расходы предприятия. Затраты, которые невозможно непосредственно отнести на продукцию, в течение месяца накапливаются на собирательно-распределительных счетах, а затем переносятся на себестоимость продукции пропорционально выбранной базе. Однако при таком варианте не учитывается, что себестоимость единицы изделия обратно пропорционально изменяется при изменении объема выпуска продукции. В этих условиях становится необходимым и целесообразным применение системы директ-костинг на отечественных предприятиях.

Более того, можно говорить о некотором опыте, накопленном российскими предприятиями в области использования этой системы.

В настоящее время система нормативного регулирования бухгалтерского учета в Российской Федерации предусматривает деление затрат на производственные (обусловленные ходом производственного процесса) и периодические (связанные более с длительностью отчетного периода). Прямые производственные затраты собираются по дебету счетов 20 «Основное производство» или 23 «Вспомогательные производства», косвенные производственные затраты - по дебету счета 25 «Общепроизводственные расходы». В конце отчетного периода косвенные производственные затраты подлежат распределению. Периодические затраты (условно - постоянные) собираются на счете 26 «Общехозяйственные расходы», но не включаются в себестоимость произведенной продукции, а списываются в конце отчетного периода на уменьшение выручки от реализации продукции (работ, услуг) записью «Дебет 90 - Кредит 26», что и является признаком использования элементов системы директ-костинг на отечественном предприятии.

В условиях рыночной экономики внедрение в отечественную практику системы директ-костинг приобретает особую актуальность. Такой вариант калькулирования без специальных дополнительных расчетов представляет нужную, в условиях рынка, информацию о тенденциях изменения затрат в условиях изменения объема. Внедрение системы директ-костинг обеспечило бы более точное определение себестоимости, при котором различные распределения косвенных затрат не искажают данный показатель. При этом лучше вид на окупаемость изделий, что позволяет установить контроль за их рентабельностью.

Одним из эффективных инструментов в управлении затратами организации является также система стандарт-кост, в основе которой лежит принцип учета и контроля затрат в пределах установленных норм и нормативов и по отклонениям от них.

Суть системы стандарт-кост заключается в том, что в учет вносится то, что должно произойти, а не то, что произошло, учитывается не сущее, а должное, и обособленно отражаются возникшие отклонения. Основная задача, которую ставит перед собой данная система, - учет потерь и отклонений в прибыли предприятия. В ее основе лежит четкое, твердое установление норм затрат материалов, энергии, рабочего времени, труда, заработной платы и всех других видов расходов, связанных с изготовлением какой-либо продукции или полуфабрикатов.

Система стандарт-кост удовлетворяет запросы предпринимателя и служит мощным инструментом для контроля производственных затрат. На основе установленных стандартов можно заранее определить сумму ожидаемых затрат на производство и реализацию изделий, исчислить себестоимость единицы изделия для определения цен, а также составить отчет об ожидаемых доходах будущего периода. При этой системе информация об имеющихся отклонениях используется руководством для принятия им оперативных управленческих решений. Выявленные в текущем

порядке отклонения от установленных стандартных норм затрат подвергаются анализу для выяснения причин их возникновения. Что и позволяет администрации оперативно устранять неполадки в производстве и принимать меры для их предотвращения в будущем.

II. Практические аспекты оптимизации транспортных расходов при перевозке грузов на примере ИП «Карнаухов В.Ю.»

Общая характеристика предприятия

Индивидуальный предприниматель Карнаухов Вячеслав Юрьевич (сокращенное наименование – ИП Карнаухов В.Ю.) был принят для урегулирования процесса государственной регистрации в соответствии с Федеральным законом от 08 августа 2001 г. № 129 «О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей» [5].

Юридический адрес предприятия ИП Карнаухов В.Ю.: 623030, Свердловская область, Шалинский район, п. Шаля, ул.Парижской коммуны 44.

Индивидуальный предприниматель Карнаухов В.Ю зарегистрирован 7 декабря 2004г., ему присвоены ИНН 665700091952 и ОГРНИП 304662534200072.

Основным видом деятельности является:

47.11.2 (осн)	Торговля розничная незамороженными продуктами, включая напитки и табачные изделия, в неспециализированных магазинах
41.20 (доп)	Строительство жилых и нежилых зданий
46.39.2 (доп)	Торговля оптовая неспециализированная незамороженными пищевыми продуктами, напитками и табачными изделиями

47.11.1 (доп)	Торговля розничная замороженными продуктами в неспециализированных магазинах
47.19 (доп)	Торговля розничная прочая в неспециализированных магазинах
47.42 (доп)	Торговля розничная телекоммуникационным оборудованием, включая розничную торговлю мобильными телефонами, в специализированных магазинах
47.52 (доп)	Торговля розничная скобяными изделиями, лакокрасочными материалами и стеклом в специализированных магазинах
47.53.3 (доп)	Торговля розничная обоями и напольными покрытиями в специализированных магазинах
47.64 (доп)	Торговля розничная спортивным оборудованием и спортивными товарами в специализированных магазинах
47.71 (доп)	Торговля розничная одеждой в специализированных магазинах
47.76.2 (доп)	Торговля розничная домашними животными и кормами для домашних животных в специализированных магазинах
47.78 (доп)	Торговля розничная прочая в специализированных магазинах
49.42.(доп)	Перевозка грузов автотранспортными средствами

ИП Карнаухов В.Ю. осуществляет грузоперевозки по всей России. Миссия предприятия – это оказывать реальное содействие бизнесу клиентов, делая грузоперевозки безопасные.

Автоперевозки грузов в экономике страны и так же на территории России

играют важную роль.

Тем не менее, показывающий результат исследования в области экономики обусловлен передовым развитием грузоперевозок Любая сфера деятельности, будь то промышленность, торговые предприятия или же мелкий бизнес не могут существовать без возможности транспортировки своих грузов или без потребляемых товаров.

С ростом конкуренции, растут качественные характеристики оказываемых услуг. Следует отметить, что некоторые открывающие компании в сфере грузоперевозок могут не работать уже через год.

На рынке остаются только компании, подтвердившие за годы работы статус надежных.

Отрасль грузоперевозок является одной из самых динамично развивающихся не только в России, но и в мире.

Транспортная логистика ИП Карнаухов В.Ю. охватывает несколько областей:

1. Процесс планирования и осуществление эффективной доставки груза от места производства в места потребления.

2. Контроль за всеми транспортными и другими операциями, возникающими по пути следованию груза с использованием современных технологий.

3. Предоставление требуемой информации грузовладельцам и другим заинтересованным субъектам.

При этом делается акцент на определение рационального маршрута доставки, выбор наиболее подходящих типа и вида транспортных средств, для снижения издержек перевозки.

Сокращение издержек на перевозку за частую означает снижение затрат на подготовку груза к отправке, погрузку груза, транспортировку груза, разгрузку товара и складирование груза.

Кроме того, развитие транспортной логистики позволяет повысить конкурентоспособность отдельно взятых предприятий и отраслей в целом.

Организационная структура управления предприятием ИП Карнаухов В.Ю. представленная на рисунке 4, состоит из следующих структур: бухгалтер, менеджер по транспортной логистике, водители.

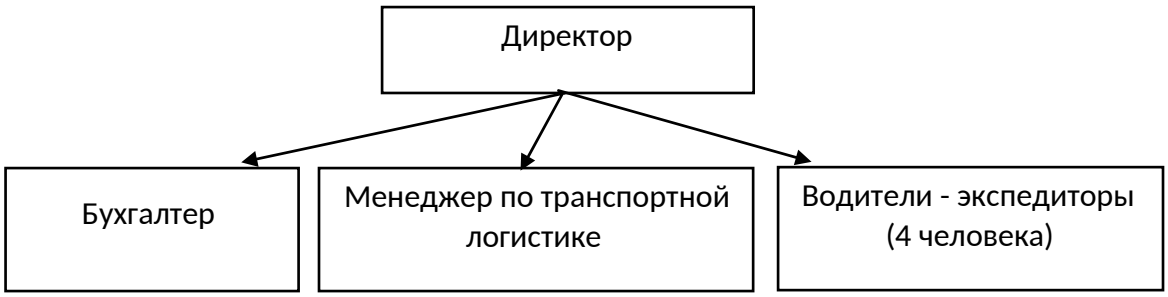

Рис.4. Организационная структура ИП Карнаухов В.Ю.

В обязанности директора входит постановка задач и общее руководство, распределение бюджета, поиск путей развития и увеличения объемов роста компании.

Важное место в руководстве отводится бухгалтерии. Бухгалтерия ведет учеты наличия средств, которые выделенны в распоряжение предприятия, их сохранности и уровня использования, организовывает выполнение финансового плана, проверка финансового состояния предприятия, проводит работу по организации расчетов с клиентурой, поставщиками и финансовыми органами, организует первичный учет расходования материальных ресурсов и денежных средств. Таким образом, главный бухгалтер может нести ответственность за все документы и законность расходования средств, и соблюдение финансовой дисциплины.

Обязанности, которые выполняет менеджер по транспортной логистике, будут несколько отличаться. В них входят:

- планировка маршрутов перевозки;
- порядка транспортировки определенных грузов;
- подготовка соответствующих документов;
- постоянный мониторинг и отслеживание процесса перевозки.

Водитель-экспедитор – не только осуществляет перевозку товара либо груза, но и отвечает за его доставку из одного места на другое.

На сегодняшний день, профессия водитель входит в число одних из самых востребованных в мире. Этому способствует развитие транспортной инфраструктуры и необходимость в перевозке различных видов грузов.

ИП Карнаухов В.Ю. осуществляет заявки через биржу грузоперевозок - АвтоТрансИнфо. АвтоТрансИнфо крупнейшая система автоперевозок на территории РФ. В программе АТИ представлены:

- грузы – 153859 тысяч;
- транспорт – 84977 тысяч;
- участники – 268966 тысяч.

Миссия АТИ - разрабатывать и предоставлять участникам рынка грузоперевозок современные и удобные средства обмена информацией для повышения эффективности и безопасности бизнеса.

«АвтоТрансИнфо» используют более 200 тысяч фирм из регионов России, стран СНГ и Евросоюза. Ежедневно публикуются более 100 тысяч новых заявок на перевозку грузов и 25 тысяч предложений транспорта.

Без лицензии доступна только часть возможностей АТИ. Чтобы получить больше, нужно купить лицензию. Разные лицензии дают разные возможности на оплаченный период.

С лицензией участник АТИ становится платным и может писать на форумах, полностью видеть паспорта участников АТИ с претензиями, рекомендациями и историей активности.

Те, кто оплачивают лицензию по безналу или подтверждают аккаунт, попадают в рейтинг участников АТИ и могут оставлять претензии и рекомендации другим участникам АТИ [39].

ИП Карнаухов В.Ю. оплачивает лицензию на доступ к базе данных АТИ (360 дней грузы по России) и цена составляет 13332 тысяч рублей.

Так же можно рассмотреть конкурентов на АТИ по Свердловской области, которые представленные в таблице 1.

Таблица 1

Рейтинг конкурентов по Свердловской области

Место рейтинга	Название организации
1	ООО ВитаТранс
2	ООО Ника
3	ООО Траффик 67
4	ООО ТрансАвто
5	ООО РУС-ТРАНС
6	ООО АвтоГруз
7	ООО ЕвроТир
8	ООО ТСВ-С
9	ООО ОЛ-Логик
10	ИП Костиков Игорь Евгеньевич
11	ООО ПИЛОТ
12	ИП Карнаухов Вячеслав Юрьевич
13	ОООООлВикТранс
14	ООО Вилтранс
15	ООО СДС-Автотранс

В соответствии с таблицей 1 можно сделать вывод, что рейтинг перевозчика АТИ ИП Карнаухов В.Ю. занимает в Свердловской области 12 место из 400 участников, а вот по России 629 место из 53417 участников.

Перевозка грузов автомобильным транспортом регулируется следующими нормативно-правовыми документами:

- гражданским кодексом РФ;
- уставом автомобильного транспорта РФ от 08 ноября 2007 года. ФЗ-№259 [1];
- правила перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденным Правительством РФ от 15.04.2011г. № 272 «Об утверждении правил перевозки грузов автомобильным транспортом [2];
- ФЗ от 30.06.2010г. № 87-Ф.З. о транспортно-экспедиторской деятельности [3];
- постановление правительства РФ от 08.09.2006г. № 554 «об утверждении правил транспортно-экспедиторской деятельности» [4];
- приказ Минтранса РФ от 11.02.2008г. № 23 «об утверждении порядка оформления и формирования экспедиторских документов;

- договором между заказчиком и перевозчиком.

Так же можно рассмотреть схему работы, которая представлена в виде рисунка 5.



Рис.5. Схема работы ИП Карнаухов В.Ю.

Как видно из рисунка 5, подробно представлена вся работа предприятия, заключается и подписывается заявка, машина отправляется в рейс, логист всегда отслеживает машину, происходит выгрузка, после этого когда водитель возвращается с рейса документы отправляются заказчику для проверки и только потом оригиналы отправляют заказным письмом, так же отправляется квиток об отправке письма, после происходит оплата

ИП Карнаухов В.Ю. осуществляет грузовые перевозки:

- товаров;
- строительных техник;
- мебели;
- оборудование и запчасти;
- продукты питания;
- домашние переезды.

Для наилучшего понимания экономического состояния организации целесообразным является отражение основных показателей деятельности предприятия за прошедшие три года. Данные ИП Карнаухов В.Ю. представлены в таблице 2.

Таблица 2

Основные показатели деятельности ИП Карнаухов В.Ю. за 2018-2020 гг.

Наименование показателя	2018г.	2019г.	2020г.	Отклонение от 2018 к 2016 гг.	
				тыс.руб.	%
Выручка, тыс.руб.	3243	4632	5146	1903	158,6
Себестоимость продаж, тыс.руб.	3662	4201	4570	908	124,7
Валовая прибыль (убыток), тыс.руб.	-419	431	576	157	137,4
Прибыль (убыток)от продаж, тыс.руб.	-419	431	576	157	137,4
Прочие расходы, тыс.руб.	5	10	5	0	1
Прибыль (убыток) до налогообложения, тыс.руб.	-424	421	571	147	134,6
Чистая прибыль (убыток), тыс.руб.	-424	421	571	147	134,6
Совокупный финансовый результат	-424	421	571	147	134,6

На основе полученных данных можно сделать следующие выводы.

Так, ранее было отмечено, что выручка выросла с 2018 года на 1903 тыс. руб. и имеет положительную динамику роста. При этом одновременно наблюдается повышение показателей себестоимости на 908 тыс. руб. Чистая прибыль так же выросла на 147 тыс. руб.

Для большей наглядности на основании таблицы 2 была построена диаграмма, окружающая динамику изменения финансовых результатов ИП Карнаухов В.Ю. в период с 2018 по 2020 год, которая представлена на рисунке 6.

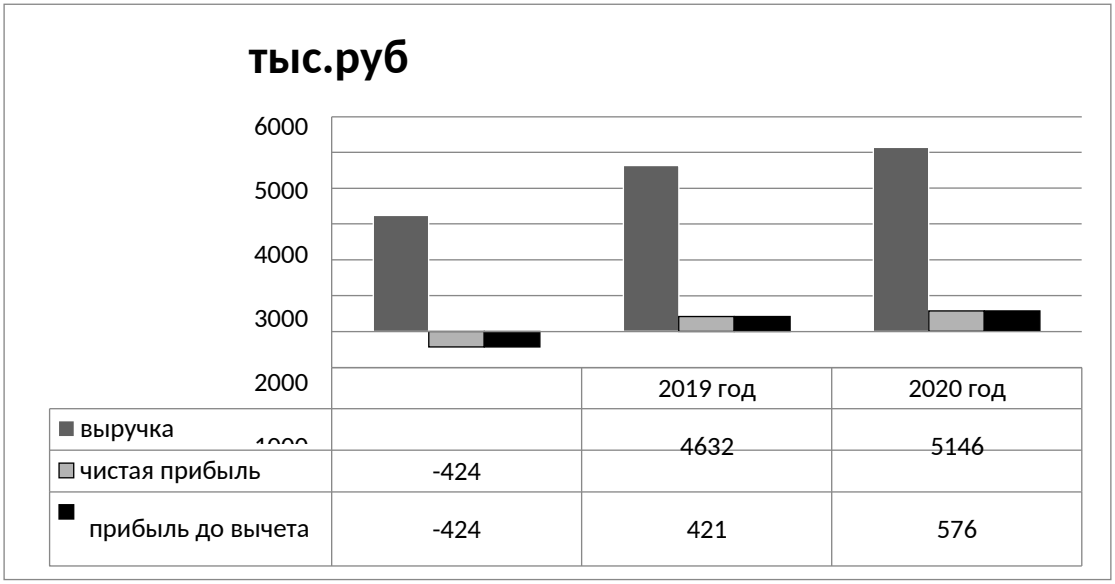

Рис.6. Динамика финансовых результатов ИП Карнаухов В.Ю. за 2018-2020 гг.

В соответствии с рисунком 6 можно сделать вывод, что в период с 2018 по 2020 год наблюдается стремительный рост выручки. А вот чистая прибыль повысилась только с 2019 года.

На предприятии ИП Карнаухов В.Ю. собственный автопарк состоит из 4 машин, которые можно рассмотреть в виде таблице 3.

Таблица 3

Наличие грузовых автомобилей на дату начала обследования, единиц

Наименование показателей	№ строки	Количество автомобилей (сумма граф с 4 по 9)	в том числе по грузоподъемности, кг					
			до 900	1000-2999	3000-4999	5000-6999	7000-8999	9000 и более
Всего	10	4	-	1	2	1	-	-
в том числе исправленных	11	4	×	×	×	×	×	×

В соответствии с таблицей, можно подробно рассмотрим каждый автомобиль: Автомобиль Евро-4, Mercedes-benzatego 816, Т 713 МР 67, тентованный автомобиль с гидробортом, весом 2т 280, объем 36 м^{3}Габариты машины: длина 6,10 м, ширина 2,45 м, высота 2,45 м, вместимость 15 евро паллет.

Автомобиль Евро-5, Mitsubishi fuso canter FE 85 DJ, А 038 АХ 67, тентованный автомобиль весом 4 т 980, объем 35 м^3. Габариты машины: длина 6,10 м, ширина 2,45 м, высота 2,3 м, вместимость 15 евро паллет.

Автомобиль Евро-5, Mitsubishi 538912, А 427 ЕР 67, тентованный автомобиль весом 5 т 300, объем 32 м^3. Габариты машины: длина 6,20 м, ширина 2,45 м, высота 2,15 м, вместимость 15 евро паллет.

Автомобиль Евро-5, Mercedes-benzatego, А 267 НУ 67, мебельная будка, автомобиль весом 6 т 600, объем 33 м^3. Габариты машины: длина 6,20 м, ширина 2,45 м, высота 2,20 м, вместимость 15 евро паллет.

ИП Карнаухов В.Ю. пользуется диспетчерским программным обеспечением «АвтоГРАФ» (ПО «АвтоГРАФ») предназначено для работы с бортовыми навигационными терминалами ГЛОНАСС/GPS-системы мониторинга транспорта серии «АвтоГРАФ», регистрирующими передвижение объекта, на котором они установлено транспортное средство и является клиентской частью системы мониторинга «АвтоГРАФ».

ПО «АвтоГРАФ» позволяет осуществлять в наглядном и удобном для пользователя виде мониторинг перемещений, событий и рабочих параметров транспортных средств (следить за расходом топлива, скоростным режимом, режимами работы двигателя, прибытием в контрольные пункты маршрута, вести учет рейсов и многое другое).

В ПО «АвтоГРАФ» имеется возможность создания большого количества различных отчетов по работе ТС. Модуль отчетов содержит большой набор типовых отчетов, а также позволяет создавать новые и редактировать имеющиеся отчеты в специальном встроенном редакторе.

ПО «АвтоГРАФ» имеет возможность подключения дополнительных модулей (как поставляемых производителем, таки пользовательских), что расширяет функционал диспетчерского ПО «АвтоГРАФ».

ПО «АвтоГРАФ» позволяет экспортировать данные во внешние файлы различных форматов, что облегчает взаимодействие ПО «АвтоГРАФ» с другими программами и системами, использующимися на предприятии.

В диспетчерской программе версии 4 реализованы следующие функции:

1. Прием данных с АвтоГРАФ Сервер версии 4.1.
2. Доступ к данным после регистрации на сервере.
3. Работа с файлами пользователя.
4. Загрузка фотоснимков с информационного дисплея АвтоГРАФ-Инфо.
5. Возможность приема данных с навигационных систем, присылающих данные не в хронологической последовательности.
6. Прием статусов ТС с системы АвтоГРАФ Навигатор [40].

Таким образом, ИП Карнаухов Вячеслав Юрьевич помогает своим клиентам воспользоваться всеми преимуществами перевозки по России.

Компания учитывает индивидуальные потребности клиента, обеспечивая транспортировку в строгом соответствии с установленными сроками по выгодным ценам. Компания так же поддерживает гибкую ценовую политику и высокий уровень сервиса.

Анализ системы управления логистической деятельности ИП Карнаухов В.Ю.

Наиболее запрашиваемая услуга – перевозки по России. Такой сервис ИП Карнаухов В.Ю. осуществляет оперативно и организованно. Кроме того, в своей работе организация выбирает индивидуальный подход к каждому заказчику, а значит удовлетворяет все критерии его поиска.

Правильный подбор автомобиля для перевозок – это сохранность товарной продукции в пути, комфортность погрузочных работ и экономичность перевозок [41, с. 308].

Наличие автомобилей разного тоннажа позволяет успешно решать широкий

круг логистических и транспортных вопросов [42, с. 23].

Принципы работы ИП Карнаухов В.Ю.:

1. Не допускать ошибок, ведь ошибка в перевозке для малого и среднего бизнеса может привести к серьезным последствиям для всего бизнеса и работы клиентов.

2. Системность в решении вопросов по обслуживанию клиентов.

3. Постоянное повышение квалификации сотрудников.

4. Единый стандарт качества обслуживания клиентов.

5. Внедрение современных инструментов на всех этапах:

- обучение сотрудников;
- онлайн мониторинг местонахождения груза;
- собственный автопарк;
- телефония.

В основе корпоративной культуры лежит 3 ценности для совместной работы и достижения успеха ИП Карнаухов В.Ю.:

1. Доверие. Каждый сотрудник имеет важное значение и заслуживает уважения, внимания и доброты. Доверяя, люди могут приложить максимум усилий, найти новые силы, работать как в команде, так и автономно. Доверие - основа устойчивых отношений внутри компании, с клиентами и партнерами. Оно появляется благодаря усилиям и со временем растет.

2. Эффективность. Эффективность достигается за счет обеспечения качества, безопасности и постоянного совершенствования на ежедневной основе. Сотрудники компании – основные звенья в цепочке эффективности благодаря их профессионализму, командной работе и чувству ответственности.

3. Открытость. В современном мире необходимо постоянно себя совершенствовать и внедрять инновации, чтобы предлагать лучшее. Будучи открытыми, можно анализировать существующие процессы с учетом мнений всех вовлеченных в них участников. Это создает беспроигрышные отношения в духе партнерства и позволяет проявлять инициативу.

Внешняя среда оказывает постоянное непосредственное влияние на функционирование организации. Анализ внешней среды направлен на изучение сильных и слабых сторон предприятия, а также возможностей и угроз. В таблице 4 представлен S.W.O.T.-анализ по ИП Карнаухов В.Ю.

Таблица 4

SWOT-анализ по ИП Карнаухов В.Ю

Сильные стороны (S)	Слабые стороны (W)
1.Свой собственный автопарк. 2.Доставка по всей России. 3.Гарантированная подача автомобиля. 4.Уточнение о местоположении груза в любое время. 5.Долгий стаж водителей.	1.Наличие конкурентов на рынке. 2.Простой транспорта. 3.Аварийность на дорогах.
Возможности(O)	Угрозы(T)
1.Увеличение автомобилей. 2.Увеличение числа специалистов. 3.Обновление автомобильного транспорта 4.Выход на новый сегмент рынка. 5.Привлечение новых клиентов.	1.Нестабильная экономическая ситуация. 2.Рост конкуренции. 3.Вытеснение со стороны крупных игроков рынка. 4.Рост цен на топливо.

После проведения SWOT-анализа выявлены сильные стороны из них видно, что имеется свой собственный автопарк и организация занимаемся грузоперевозками по всей России, что имеет огромный плюс.

Так же с помощью проведенного SWOT-анализа определены перспективы развития организации и выявлены слабые стороны, которые нуждаются в исправление.

Таким образом, видны механизмы, с помощью которых будут ставится цели и определяться направления деятельности развития предприятия.

Можно обратится в компанию ИП Карнаухов В.Ю., если вам необходимо:

- переместить груз весом от 1 кг до 6 тонн по России и области;
- оптимизировать расходы на автомобильные грузоперевозки;
- доставить груз самым выгодным и комфортным методом;
- грамотное оформление документации перевозки;
- компетентное консультирование в сфере грузоперевозок.

Стоимость грузоперевозок по России организации зависит от:

- вес;
- габариты;
- точка отправления;
- точка назначения;
- особенности груза.

Наглядно можно рассмотреть стоимость грузоперевозок из Смоленска, которая представленная в таблице 5.

Таблица 5

Стоимость грузоперевозок ИП Карнаухов В.Ю. из Екатеринбурга

Маршрут	Расстояние, км	Ставка, тыс.руб.
Екатеринбург – Москва	1400	45
Екатеринбург – Казань	700	21
Екатеринбург – Нижний Новгород	1015	22
Екатеринбург – Челябинск	153	6
Екатеринбург – Омск	820	22
Екатеринбург – Уфа	380	10
Екатеринбург – Тюмень	301	36
Екатеринбург – Самара	790	21
Екатеринбург – Воронеж	1500	48

Исходя из таблицы, можно сделать вывод, что транспортная компания может менять расценки рейсов в зависимости от обстоятельств и клиентов.
Ведь ИП Карнаухов В.Ю. заинтересован в длительном сотрудничестве с каждым клиентом.

Также большое значение имеет правильный подбор транспорта. Автопарк включает в себя автомобили различной грузоподъемности. Это позволяет избежать неполной загрузки транспорта. Главные преимущества автомобилей пятитонников:

1. У подобных грузовых автомобилей хорошая грузоподъемность и вместимость. В зависимости от вида автомобиля в них можно перевозить изделия различного объема.

2. Небольшой размер транспортного средства позволяет маневрировать, быстро довозить товары. Это особенно важно при

транспортировке скоропортящихся продуктов.

3. Загружать и выгружать вещи в пятитонные грузовые автомобили легче, чем в большие фуры. Некоторые машины имеют опускающийся борт, который позволяет еще быстрее погрузить тяжелые предметы.

4. Пятитонники экономичны: они легкие, поэтому расход топлива получается меньше, чем у большегрузов.

Грузовики пятитонники перевозят чаще всего:

- мебель;
- сельхозпродукцию;
- строительные материалы;
- металлоконструкции;
- продукты питания;
- техническое оборудование.

На грузовые автомобили ставится пломба, она ставится отправителем на дверцы транспортного средства, чтобы блокировать открывание. Также пломбируется и сама тара, например, крышки люков или сливные устройства.

Пломбы бывают:

1. Силовые. Это тросовые или болтовые устройства, которые полностью блокируют доступ к содержимому груза.

2. Контролирующие. Пластиковые и металлические пломбы, а также простые самоклеящиеся номерные наклейки, которые показывают, открывал ли кто-нибудь груз без ведома владельца.

3. Индикаторы. Показывают, как обращались с грузом во время транспортировки. Были ли удары, перевороты, а также нарушения температурного режима.

На каждой пломбе, помимо данных отправителя, проставляются специальные знаки контроля, которые указываются в сопроводительных документах. Благодаря этому пломбирование помогает не только проконтролировать доступ к грузу, но и увеличивает скорость обработки на складе.

Если автомобиль доставляется по месту назначения без повреждений, прием не требует проверки количества груза и его состояния. При любых нарушениях целостности кузова или пломбы производится пересчет содержимого.

Необходимо рассмотреть затраты на грузоперевозки организации, которые представлены в таблице 6.

Таблица 6

Затраты на грузоперевозки ИП Карнаухов В.Ю. за 2018-2020 гг. (тыс. руб.)

Наименование показателя	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Материальные затраты	2475	2936	3176
Расходы на оплату труда	1113	1229	1317
Амортизация	74	26	77
Прочие затраты	5	10	5
Итого	3667	4201	4575

По данным таблицы можно сделать следующий вывод, что материальные затраты с каждым годом увеличиваются. Так же увеличивается и расходы на оплату труда. А вот амортизация в 2019 году уменьшилась намного.

Грузовые автомобильные перевозки обладают разными преимуществами. Ими заинтересовываются люди, цель которых перевезти большой объём груза. Стоит указать основные плюсы, чтобы показать, почему стоит выбирать именно этот вариант:

1. Сохранность груза. Сохранность груза на автомобильном транспорте максимальна. Пусть качество российских дорог оставляет желать лучшего, но компания гарантирует отличное состояние груза. Это преимущество важнее всех остальных, так как даже во время переезда людям не хочется портить собственные вещи.

2. Минимальные сроки. Минимальные сроки складываются из-за возможности изменения маршрута. Неожиданности на дороге никогда не нарушат графика поездки, поэтому доставка осуществится точно в указанное время. Клиенты могут в любой момент поинтересоваться местом нахождения машины у менеджера.

3. Выбор маршрута. Выбор маршрута осуществляется перед отправкой.

Это позволяет сэкономить время и деньги человека, так как нам не выгодно доставлять грузы, накручивая километры.

ИП Карнаухов В.Ю. необходимо иметь общую учетную документацию при оказании услуг, так же выделяют следующее:

1. Выписка путевых листов на каждый рейс. Выписка документа производится вне зависимости от категории водителя. Если за рулем предприниматель, путевой лист выписывается даже в случае поездки по городу. Форма путевого листа ИП отличается от бланка, используемого юридическими лицами, но оформление должно производиться строго по правилам и с участием медработника.

2. Выдача копии трудового договора водителю и доверенности на право управления транспортным средством. Если водитель не является штатным сотрудником, заключается договор с организацией, предоставившим водителя и транспорт в аренду.

3. Ведение книг учета выданных путевых листов.

4. Заключение договоров транспортной экспедиции.

Транспортировка груза представляет собой специальную процедуру, которую можно осуществлять только при соблюдении определенных правил.

Выделяют перечень бумаг, официально утвержденных законодательными актами, которые должны быть в обязательном случае. В первую очередь необходимо правильно оформить все общие сопроводительные документы на перевозку груза, после чего позаботиться о дополнительных бумагах и особых разрешениях, если они необходимы.

Перечень официальных документов следующая:

1. Права, удостоверение водителя на право управления транспортным средством соответствующей категории.

2. Товарно-транспортная накладная (ТТН).

3. Путевой лист.

4. Договор между отправителем, получателем и посредником, осуществляющим перевозку.

Все эти документы необходимы для перевозки любых видов товара, и не могут быть заменены на другие документы. Выделяют некоторые особенности этих документов.

Транспортная накладная при перевозке грузов является одним из самых главных свидетельств, которые необходимо будет предъявить водителем при проверке. Выписываться этот документ должен организацией или лицом, которое является отправителем. При этом официально данная бумага должна быть утверждена соответствующими печатями. Ее необходимо сделать в четырех копиях, по одной из которых получает отправитель и получатель, а две остаются в транспортной компании. Данный документ содержит две важные части:

- товарный раздел, данная часть указывает полное описание товара, которые остальные документы на перевозку груза не дают;
- транспортный раздел, этот элемент должен содержать наиболее полную информацию о маршруте, название отправителя и посредника, а также данные о водителе и технических характеристиках автомобиля.

В некоторых случаях от товарно-транспортной накладной можно отказаться. Чаще всего это бывает тогда, когда транспортировку

осуществляет покупатель. Документы на перевозку груза в данном случае не требуют ТТН, так как весь процесс происходит между двумя объектами договора без посредников в виде транспортной компании.

Путевой лист обязательно должна оформлять компания, непосредственно занимающаяся перевозкой. Данный бланк должен иметь определенный элементы, среди которых специалисты выделяют:

- вид автомобиля и его госномер;
- название организации, которая оформила документ;
- информацию о количестве расхода топлива;
- дату оформления;
- номер накладной на груз.

Важно не только правильно заполнить документы на перевозку груза, но и

дать соответствующий допуск водителю.

Договор должен быть в обязательном порядке подписан. Это делает водитель, либо же экспедитор, сопровождающий машину. Не обязательно, чтобы эта бумага была оригинальной, так как можно использовать заверенные печатями копии. Таким образом, подтверждается законность транспортировки. Вместо договора разрешается использовать доверенность, если на ней также стоят соответствующие печати организаций.

При необходимости следует оформить следующие документы для перевозки груза автомобильным транспортом:

1. Договор и документ, подтверждающий фактическую отгрузку товаров.

2. Накладная на товар, если в ТТН была указана неполная информация о перевозимом грузе.

3. ПТС автомобиля и техосмотр на него.

4. Документ обязательного страхования владельца транспортного средства.

5. Трудовой договор, по которому работает водитель, если он не является непосредственно владельцем автомобиля (или же копия этого документа).

Можно выделить семь этапов работы для успешной грузоперевозки:

Этап 1. Получение заявки от клиента. Она сразу попадает к специалисту, который оперативно обрабатывают её и передают в работу.

Этап 2. Закрепление за клиентом персонального менеджера. Он будет курировать грузоперевозку «от и до». В его обязанности входит выяснение всех деталей транспортировки – веса и параметров груза, способа доставки, наличия или отсутствия дополнительных услуг, стоимости. Также он поддерживает связь с заказчиком во время грузоперевозки и сообщает о месте нахождения груза.

Этап 3. Отправка типового договора на почту клиента для согласования и заполнения. При наличии корректировок менеджер привлекает к работе

юридический отдел нашей компании.

Этап 4. Разработка оптимального маршрута грузоперевозки и назначение автомобиля, соответствующего всем необходимым требованиям.

Этап 5. Подача машины по указанному адресу или забор груза с ближайшего склада. Доставка товара или технического оборудования на склад и его погрузка осуществляется силами заказчика по договоренности.

Этап 6. Выставление счета. Его необходимо оплатить до завершения грузоперевозки.

Этап 7. Передача всех транспортных и закрывающих документов заказчику после прибытии я груза к получателю.

Автомобильные перевозки – универсальный инструмент логистики. С помощью автотранспорта можно проложить маршрут в любой уголок континента.

Отправка машин по России всегда остается востребованной. Таким образом, подводя итоги, можно сказать, что организация имеет большой опыт, так как организовывает перевозки грузов автомобильным транспортом свыше 15 лет.

За это время компания изучила специфику различных отраслей и сфер деятельности, поэтому каждый клиент получает проверенное и эффективное решение конкретной задачи.

III. Мероприятия по оптимизации транспортных расходов при перевозке грузов на примере ИП Карнаухов В.Ю

Пути оптимизации транспортных расходов ИП Карнаухов В.Ю

Издержки являются неотъемлемой частью любого бизнеса, без них предприятие не сможет ни развиваться, ни просто работать. Однако для обеспечения рентабельности требуется, чтобы расходы были эффективными, то есть каждый потраченный рубль приносил прибыль. Поставив перед собой такую цель, руководитель сможет уберечь свою компанию от непроизводительных затрат [26].

Основными резервами экономии затрат будет являться использование на ИП Карнаухов В.Ю методов логистики.

Главным принципом транспортной логистики, как и логистики в целом, является оптимизация расходов. На транспорте она достигается при соблюдении экономии за счет масштабов грузоперевозки и дальности маршрутов.

Экономия за счет масштабов грузоперевозки связана с тем, что, чем крупнее груз, тем меньше транспортные расходы на единицу веса. Точно так же более мощные виды транспорта обходятся дешевле в расчете на единицу веса перевозимого груза, чем менее мощные виды транспорта. Экономия за счет масштабов грузоперевозки возникает в силу того, что постоянная компонента транспортных расходов распределяется на весь груз, так что чем он больше, тем меньше удельные издержки на единицу веса. В состав постоянных издержек входят административные расходы, связанные с обработкой заказов на транспортировку; затраты на простой транспортного средства под погрузкой-разгрузкой; затраты на оформление платежных документов и эксплуатационные расходы. Эти издержки считаются постоянными, так как их величина не зависит от размера грузовой отправки.

Экономия за счет дальности маршрута связана с тем, что чем длиннее

маршрут, тем меньше транспортные расходы в расчете на единицу расстояния. Например, перевозка одного груза на расстояние 800 км обойдется дешевле, чем доставка двух грузов (такого же суммарного веса) на расстояние 400 км. Этот эффект также называют принципом убывания, поскольку удельные издержки на единицу пути сокращаются по мере увеличения дальности грузоперевозки. Экономия за счет дальности перевозки возникает в силу тех же причин, что и экономия за счет масштабов перевозок. Постоянные издержки, связанные с погрузкой-выгрузкой транспорта, должны быть отнесены к переменным затратам на единицу пути. Чем длиннее маршрут, тем на большее расстояние распределяются эти затраты, что ведет к сокращению транспортных расходов в расчете на единицу пути.

Эти принципы необходимо учитывать при оценке альтернативных стратегий транспортного обслуживания. Следует стремиться к максимальной загрузке транспортных средств и максимальной протяженности маршрутов грузоперевозки.

Оптимум транспортных издержек должен быть таким, чтобы общие логистические издержки оставались минимальными. Достигается это путем установления баланса транспортных расходов и качества транспортного обслуживания, критериями которого являются скорость и надежность перевозки. Надежность характеризуется постоянными частотой и продолжительностью перевозок, что позволяет оптимизировать уровни запасов и повышать эффективность логистики.

Можно выделить следующие пути совершенствования системы управления процессами экономии текущих затрат в системе производственного управления ИП Карнаухов В.Ю: использование научно-технических достижений и передового опыта зарубежных фирм и конкурентов.

Для ИП Карнаухов В.Ю основными направлениями оптимизации

транспортных расходов могут являться:

- Сокращение затрат за счет сокращения потерь рабочего времени. Анализ показывает, что предприятие использует имеющиеся трудовые ресурсы не достаточно полно. Данные представлены в таблице 3.1.

Таблица 3.1 – **Анализ потерь рабочего времени водителей**

Показатели	2019	2020	отклонение
Среднесписочная численность водителей, чел.	8	8	0
Время отработанное всеми водителями, ч.	15168	14056	-1112
Время отработанное одним водителем, ч.	1896	1757	-139
Количество рабочих дней, дни	240	230	- 10
Продолжительность смены, ч	7,9	7,64	-0,26
Затраты на заработную плату водителей, тыс. руб.	18300	19200	0
Затраты на заработную плату водителей, тыс. руб./час	0,22	0,25	0,03
Перерасход затрат на заработную плату водителей, тыс. руб.	0	2319,5	-2319,5

В среднем одним водителем отработано 230 дней вместо 240, в силу чего целодневные потери рабочего времени составили -1112 ч., существенны и внутрисменные потери рабочего времени. Причины потерь вызваны разными объективными и субъективными обстоятельствами, не предусмотренными планом: дополнительные отпуска, заболеваниями водителей с временной потерей трудоспособности, прогулами, простоями из-за неисправности транспортных средств. Общие потери предприятия от потерь рабочего времени составляют 2319,5 тыс. руб. (1,5% от заработной платы). Сокращение потерь рабочего времени позволит предприятию сократить эти затраты.

Сокращение потерь рабочего времени, которые обусловлены причинами, зависящими от трудового коллектива, является резервом увеличения производства продукции, не требующим дополнительных инвестиций и позволяющим быстро получить отдачу.

1. Для сокращения потерь рабочего времени необходимо провести хронометраж и изучить фактические затраты рабочего времени. Зная их, можно улучшить трудовой процесс, рационализировать рабочее место, сократить потери рабочего времени, а уже после этого разработать и внедрить технически обоснованные трудовые нормы, обеспечить контроль за их выполнением и установить оплату труда в соответствии с этими нормами.

2. Сокращение затрат за счет увеличения межремонтных пробегов. Сокращение объема работ или количества технических воздействий может вызвать повышенный износ автомобилей и в результате - снижение межремонтных пробегов, что является причиной увеличения расходов на ТР.

Снижение расходов на эксплуатационные ремонты достигается путем увеличения межремонтных пробегов при своевременном и высококачественном проведении всех видов ТО, соблюдения правил технической эксплуатации подвижного состава и выполнения ТР в необходимые сроки и с высоким качеством.

Увеличение межремонтных пробегов автомобилей снижает себестоимость перевозок не только из-за снижения стоимости ТР, но и за счет увеличения коэффициентов технической готовности и выпуска автомобильного парка, а, следовательно, повышения производительности подвижного состава.

Следует отметить, что коэффициент выпуска автомобилей на линию в 2019 году снизился на 3,26%, по сравнению с 2018 годом.

У ИП Карнаухов В.Ю есть существенные резервы роста межремонтных пробегов за счет повышения качества ремонта грузовых автомобилей и специальной техники.

Однако автохозяйство не обладает современным оборудованием и квалифицированными ремонтными рабочими для ремонта грузовой и специальной техники. Вытекает необходимость привлечения к ремонтным работам специализированных предприятий.

Оптимизация расходов на топливо на примере ИП Карнаухов В.Ю

Снижения себестоимости за счет сокращения материальных затрат при сохранении количества и качества предоставляемых услуг - в условиях нестабильной экономической ситуации этот вопрос стал еще более актуальным.

Основными направлениями снижения материальных затрат ИП Карнаухов В.Ю будет являться сокращение затрат на топливо. Удельный вес затрат на топливо и другие эксплуатационные материалы составляет 12-17% от себестоимости перевозок. Совершенствование конструкций автомобилей, бережное расходование топлива, очистка и повторное использование масел, разработка более действенной системы материального поощрения за экономию горючего - вот меры, которые могут привести к уменьшению этой части затрат.

Важным направлением сокращения материальных затрат является ресурсосбережение. Кроме того, в ИП Карнаухов В.Ю необходимо разработать и реализовать Программу по ресурсосбережению, предусматривающую:

- уменьшение объема потребления всех видов ресурсов не менее чем на 10% по сравнению с 2020 г.;
- снижение себестоимости услуг по грузоперевозкам.

Сокращение затрат на топливо является одним из наиболее серьезных резервов снижения себестоимости.

Расход топлива для автомобилей можно уменьшить благодаря улучшению технического состояния подвижного состава, правильной регулировке агрегатов и приборов. Снижение расхода топлива может быть достигнуто в результате применения дифференцированных норм расхода для каждого маршрута в зависимости от состояния дорожного покрытия, интенсивности движения, протяженности маршрута и других показателей, а также в

результате хорошей организации раздачи и учета топлива. Учет и контроль за расходованием смазочных материалов также обеспечивает снижение их расхода.

Рассматривая вопрос контроля расхода топлива, можно обратить внимание на тот факт, что во всех отраслях промышленности, где требуется учет расхода жидкости, будь то колонка АЗС или водопроводная труба, используются проточные расходомеры. Таким образом, наилучшим решением для контроля расхода топлива ИП Карнаухов В.Ю является использование расходомера.

По показаниям расходомера можно получить реальный и точный расход топлива машиной, что дает серьезное преимущество для системы контроля транспорта в целом.

Розничные цены расходомеров топлива составляет около 12 тыс. руб. за дифференциальный расходомер топлива (без учета стоимости установки).

При постановке задачи по контролю машин, потребляющих более 1000 литров топлива в месяц, подобные траты становятся целесообразными. А если речь заходит о контроле дорожно-строительных машин, технологического транспорта, т.е. машин, расход топлива которых трудно или невозможно нормировать, то установка расходомеров топлива становится просто необходимой.

Помимо стоимости непосредственно расходомера существуют определенные затраты на его установку.

В таблице 3.2 приведены затраты ИП Карнаухов В.Ю на топливо, смазочные и эксплуатационные материалы до и после реализации предложенных мероприятий.

Таблица 3.2 - Затраты ИП Карнаухов В.Ю на топливо, смазочные и эксплуатационные материалы до и после реализации предложенных мероприятий.

Наименование элемента затрат	Сумма, тыс. руб.		% изменения
	2020	после реализации мероприятий	
Топливо, смазочные и эксплуатационные материалы	1930	1640,5	85

Возможное сокращение потерь и неучтенного расхода топлива составит 25% в результате организации более четкого контроля, что позволит снизить себестоимость предприятия в целом на 3-3,5%.

Реализация программы экономии приведет к сокращению себестоимости услуг предприятия, что позволит сдержать рост тарифов.

Оптимизация расходов на износ и ремонт автомобильной резины на примере ИП Карнаухов В.Ю

Как известно, автомобильные шины относятся к наиболее изнашиваемым комплектующим транспортных средств. Необходимость их замены возникает не только при их износе или повреждении, но и при смене зимнего и летнего сезонов. Расходы на восстановление износа и ремонт шин составляют значительную долю в себестоимости перевозок.

В таблице 3.3 приведены затраты предприятия на ремонт и восстановление шин.

Таблица 3.3 - **Затраты предприятия на ремонт и восстановление шин**

Показатель	Значение	2019 год	2020 год	Изменение	
				А	О,%
Затраты на восстановление и ремонт шин, руб.	$З_ш$	900	1100	200	122

За анализируемый период эти затраты выросли на 20%. Это связано с ростом объема грузооборота на 4% и с нарушением эксплуатации транспортных средств.

Удельный вид данного вида затрат вырос с 6,5 до 7,1 процента. В связи с этим реализация направлений по снижению затрат на ремонт и восстановление шин положительно отразится на общей сумме затрат.

Снижение затрат на ремонт и восстановление шин можно обеспечить благодаря правильной технической эксплуатации: поддержанию нормального давления воздуха, правильной регулировке ходовой части автомобиля, своевременной перестановке колес, умелому вождению и др.

Реализация этих мероприятий позволит предприятию сократить этот вид затрат минимум на 15%.

Оптимизация затрат на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава на примере ИП Карнаухов В.Ю

В последнее время для экономии материальных и трудовых ресурсов широко применяется аутсорсинг, эффективный как в производственной, так и в непроизводственной сфере деятельности. Аутсорсинг - передача сторонней организации целиком или частично производственных, непроизводственных и вспомогательных функций предприятия.

Аутсорсинг применяют для усиления функций заказчика и сокращения функций подрядчика. Это приводит к высвобождению ресурсов и мощностей, повышению производительности труда и концентрации усилий на приоритетной деятельности предприятия. Аутсорсинг позволяет более эффективно использовать имеющиеся ресурсы, не распыляя их на непрофильную и вспомогательную деятельность.

Обязательная составляющая затратной части деятельности любого предприятия – это расходы на непрофильные активы, которые не приносят прибыли, но необходимы для нормальной работы любой компании. Среди прочих основную часть занимают транспортные расходы на содержание собственного автотранспортного парка. Чем крупнее организация, тем значительнее затраты на обслуживание автопарка, содержание штата

сотрудников, и при этом увеличивается нагрузка на управленческий персонал, связанная с неосновной деятельностью.

Одной из наиболее оптимальных бизнес - моделей, позволяющих сократить транспортные издержки и добиться реальных конкурентных преимуществ, является «Транспортный аутсорсинг».

Самостоятельный ремонт и обслуживание грузовых автомобилей и специализированной техники обычно оказывается менее эффективным. Эксплуатирующей компании приходится содержать штат технических специалистов и снабженцев, решать проблемы с поиском расходных материалов и запасных частей. Если подсчитать все затраты в долгосрочной перспективе, то сервис «своими руками» зачастую оказывается более дорогим удовольствием, чем долгосрочный договор обслуживания со сторонней организацией. К тому же, организация, подписавшая договор на выездное сервисное обслуживание, снимает с себя ответственность за поддержание техники в исправном состоянии, перекладывая груз этих проблем на плечи продавца, а в случае аварийного выхода техники из строя имеет полное право требовать быстрого устранения неисправностей.

Аутсорсинг автопарка ИП Карнаухов В.Ю предполагает:

- Сервисное техобслуживание и ремонт;
- Сезонная замена и хранение резины;
- Страхование КАСКО, ОСАГО, помощь при ДТП;
- Услуги эвакуатора.

Следует отметить ряд преимуществ использования модели аутсорсинга в работе транспортного предприятия:

- высокое качество выполняемых работ квалифицированным персоналом специализированной организации;
- своевременность выполнения ремонтов, т.к. аутсорсер заинтересован в минимальном объеме работ, а предварительная диагностика входит в пакет его функций;
- стабильность работы транспортного парка за счет

предварительного планирования ремонтов, согласованного с производственной программой перевозчика;

- снижение аварийности транспортного парка благодаря своевременной диагностике и превентивному выявлению потенциальных поломок;
- возможность получать запасные части и агрегаты по более низким ценам по каналам снабжения аутсорсера;
- стоимость обслуживания по договору аутсорсинга может оказаться ниже средней стоимости ремонтов из-за эффекта масштаба при достаточном развитии услуг аутсорсинга в этой сфере и их востребованности.

В таблице 3.4 представлены средние цены на техническое обслуживание грузовых автомобилей аутсорсинговой компанией

Таблица 3.4-**Средние цены на техническое обслуживание грузовых автомобилей аутсорсинговой компанией**

№ ТО и пробег	Стоимость работ	Стоимость материалов
ТО-1 (10000км/30000км)	2100	2975
ТО-2 (20000 км)	3000	4245
2 ТО-2 сезонное (40000км)	8000	8117

Ремонтный фонд ИП Карнаухов В.Ю в 2019 году составил 6830 тыс. руб. При передаче ТО и ремонтных работ на аутсорсинг эти затраты можно сократить до 1400 тыс. руб.

Затраты на оплату услуг аутсорсинговой компании в среднем за год составят 4446,5 тыс. руб.

Реализация перечисленных обстоятельств в мероприятиях по

оптимизации транспортных расходов позволит уменьшить расходы на содержание автомобильного парка по всем статьям затрат.

Экономический эффект от предложенных мероприятий на примере ИП Карнаухов В.Ю

Реализация мероприятий по снижению издержек тесно связана с их оценкой. Объективная оценка эффективности позволяет определить главные направления совершенствования управления, которые будут способствовать получению наиболее высоких конечных результатов производственно-хозяйственной деятельности предприятия. Разработка и реализация комплексных направлений и базовых мероприятий влечет за собой изменение прежде всего в организации самой системы управления, а это значит, что изменяются и показатели экономичности, характеризующие ее и эффективности производства. Поэтому оценка эффективности разработанных мероприятий предполагает изменение основных технико-экономических показателей деятельности предприятия.

Резервы сокращения затрат устанавливаются по каждой статье расходов за счет конкретных инновационных мероприятий (внедрение новой, более прогрессивной техники и технологии производства, улучшение организации труда и др.), которые будут способствовать экономии заработной платы, сырья, материалов, энергии и т.д.

Экономию затрат по оплате труда (Р ↓ ЗП) в результате проведения инновационных мероприятий можно рассчитать по формуле (28), путем умножения разности между трудоемкостью продукции до внедрения ($ТЕ_0$) и после внедрения (ТЕ,) соответствующих мероприятий на планируемый уровень среднечасовой оплаты труда ($ОТ_{пл}$) и на планируемый объем производства продукции ($УВП_{пл}$):

$$Р \downarrow ЗП = \sum(ТЕ_1 - ТЕ_0) * ОТ_{пл} * VВП_{пл} \quad (28)$$

Сумма экономии увеличится на процент отчислений от фонда оплаты труда, включаемых в себестоимость продукции.

Резерв снижения материальных затрат (Р ↓ МЗ) на производство запланированного выпуска продукции за счет внедрения новых технологий и других мероприятий можно определить по формуле (29):

$$Р \downarrow МЗ = \sum(УР_1 - УР_0) * Ц_{пл} * VВП_{пл} \quad (29)$$

где $УР_0$, УР, — расход материальных ресурсов на единицу продукции соответственно до и после внедрения инновационных мероприятий;

$Ц_{пл}$ — плановые цены на материалы.

Резерв сокращения расходов на содержание основных средств за счет реализации, передачи в долгосрочную аренду, консервации и списания ненужных, лишних, неиспользуемых зданий, машин, оборудования (Р I ОС) определяется по формуле (30), умножением первоначальной их стоимости на норму амортизации НА:

$$Р\downarrow А = \sum (Р\downarrow ОСi * НАi). \quad (30)$$

Резервы экономии накладных расходов выявляются на основе их факторного анализа по каждой статье затрат за счет обоснованного сокращения аппарата управления, экономного использования средств на командировки, почтово-телеграфные и канцелярские расходы, сокращения потерь от порчи материалов и готовой продукции, оплаты простоев и др.

Реализация предложенных мероприятий позволит предприятию снизить издержки минимум на 10%.

Определим основные параметры снижения транспортных издержек ИП Карнаухов В.Ю

Таблица 3.5 **– Основные направления снижения транспортных издержек ИП Карнаухов В.Ю**

Наименование элемента затрат	Сумма, тыс. руб.		% изменения
	2020	после реализации мероприятий	
Заработная плата с начислениями, тыс. руб.	3700	3644,5	98,5

Переменные расходы в том числе	9944	8507	85,5
- топливо, смазочные и эксплуатационные материалы	1930	1640,5	85
- износ и ремонт шин	1100	936	85
- ТО и ремонт подвижного состава	6830	1400	20,5
- аутсорсинг	0	4446,5	-
- прочие расходы	84	84	86,6
Условно-постоянные расходы в том числе	1750	1747,5	99,7
- общехозяйственные расходы	900	900	100,0
- амортизация	800	800	100,0
- прочие	50	47,5	95
Итого	15394	13899	90

За счет реализации предложенных мероприятий себестоимость сократится на 10%. Это произойдет под влиянием следующих факторов:

- сокращение затрат на топливо является одним из наиболее серьезных резервов снижения себестоимости. Эффективно организованный контроль за расходом ресурсов по этой статье позволит предприятию сократить затраты на ГСМ минимум на 15%.
- снижение затрат на ремонтный фонд связано с передачей ремонтных работ в аутсорсинг.
- реализация мероприятий по снижению затрат на ремонт и восстановление шин позволит предприятию сократить этот вид затрат минимум на 15%.
- прочие затраты будут снижены за счет внедрения программ ресурсосбережения.

Для реализации предложенных мероприятий целесообразно использовать кредит банка и собственные средства предприятия. Общая сумма затрат составит 1200 тыс. руб.

Определим срок окупаемости планируемых затрат по формуле (27):

$$T = 1200/1495 = 0,8 \text{ года}$$

Полученный срок окупаемости так же подтверждает целесообразность и эффективность предложенных мероприятий.

Деятельность любой организации, как вновь созданной, так и уже функционирующей, направлена на максимизацию прибыли. Основные ограничения для достижения этой цели - спрос на выпускаемую продукцию и затраты на производство и реализацию этой продукции. Повлиять на величину спроса - непростая задача для производителя, которая не может быть решена в достаточно короткие сроки. А вот снижение затрат, являющихся все-таки наиболее важным фактором, влияющим на величину прибыли,- это то, к чему стремится как мелкий производитель, так и крупный холдинг.

Для ИП Карнаухов В.Ю основными направлениями снижения себестоимости могут являться:

1. Снижение себестоимости услуги за счёт сокращения потерь рабочего времени.

2. Снижения себестоимости за счет сокращения материальных затрат при сохранении количества и качества предоставляемых услуг.

3. Сокращение затрат за счет увеличения межремонтных пробегов.

4. В последнее время для экономии материальных и трудовых ресурсов широко применяется аутсорсинг, эффективный как в производственной, так и в непроизводственной сфере деятельности.

Реализация предложенных мероприятий позволит предприятию снизить издержки минимум на 10%.

Проведенный анализ подтверждает эффективность предложенных предприятий. За счет снижения себестоимости на 10% прибыль предприятия вырастет на 35,9%, а рентабельность на 51%.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В дипломной работе рассмотрена оптимизация транспортных издержек, транспортного подразделения.

Для достижения поставленной цели были решены следующие задачи:

1. Рассмотрены затраты и себестоимость на автотранспорте.
2. Проведен анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия.
3. Разработаны мероприятия по снижению издержек транспортного подразделения ИП.

Повышая эффективность транспортно – логистической системы, она может заключаться в качественном развитии услуги транспортировки.

Качественное развитие грузоперевозок – это сокращение сроков доставки, повышение дисциплины перевозок, а именно важное соблюдение сроков доставки грузов.

В заключение можно сделать вывод, что грузоперевозки всегда будут оставаться востребованными.

ИП Карнаухов В.Ю. осуществляет грузоперевозки по всей России.

На предприятии ИП Карнаухов В.Ю. собственный автопарк состоит из 4 машин.

Выручка компании с каждым годом растет, с 2018 года на 1903 тыс. рублей и имеет положительную динамику роста. При этом одновременно наблюдается повышение показателей себестоимости на 908 тыс. рублей. Чистая прибыль так же выросла на 147 тыс. рублей.

Так же был проведен SWOT-анализа, таким образом выявлены сильные стороны из них видно, что имеется свой собственный автопарк и организация занимаемся грузоперевозками по всей России, что имеет огромный плюс.

Так же с помощью проведенного SWOT-анализа определены перспективы развития организации и выявлены слабые стороны, которые нуждаются в исправление.

Были рассмотрены затраты на грузоперевозки организации, можно сделать следующий вывод, что материальные затраты с каждым годом увеличиваются. Так же увеличивается и расходы на оплату труда. А вот амортизация в 2019 году уменьшилась намного.

ИП Карнаухов В.Ю. помогает своим клиентам воспользоваться всеми преимуществами перевозки по России.

Компания учитывает индивидуальные потребности клиента, обеспечивая транспортировку в строгом соответствии с установленными сроками по выгодным ценам.

Компания так же поддерживает гибкую ценовую политику и высокий уровень сервиса.

Существует несколько проблем по организации грузоперевозок, так и по повышению их экономической эффективности.

По результатам тематического анализа был выявлен недостаток организации отсутствие интернет-сайта.

Благодаря собственному сайту, можно эффективно управлять своей компанией и поднять ее на новый уровень конкурентоспособности на рынке.

Сегодня красивый удобный и адаптивный сайт - это актив бизнеса, который генерирует дополнительную прибыль, помогает привлекать клиентов и подчеркивает ваш имидж на рынке транспортных услуг.

Таким образом, в течение года, количество посетителей сайта может постоянно увеличиваться, вместе с этим увеличивается и прибыль компании, поэтому предложенное мероприятие эффективно, потому что оно окупится за год, и так же принесет прибыль 9750 руб. Срок окупаемости составляет 177 дней.

Так же выявлен еще один недостаток организации отсутствие склада в аренду. Снять склад в аренду - выгодное решение для грузоперевозчика.

Затраты аренды склада в год составляет 396 000 тыс. руб.

Предположим, за январь 2019 года было 25 рейсов выручка

предприятия за месяц составляет 479 200 тыс. руб. Если не получается найти догруз, то можно оставить груз на складе, но потом найти второй догруз и уже сделать на него скидку, при этом примерная выручка получится 547 200 тыс. рублей.

Таким образом, из приведенных расчетов можно увидеть, что у организации несмотря на увеличение затрат, организация будет иметь увеличение чистой прибыли на 68 000 тыс. руб. Срок окупаемости составляет 177 дней.

Следовательно, намеченные мероприятия по оптимизации транспортных расходов и совершенствованию логистической системы в ИП Карнаухов В.Ю., можно рекомендовать к использованию в практической деятельности предприятия.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Устав автомобильного транспорта [Электронный ресурс]: федер. закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document

/cons_doc_LAW_72388/ (дата обращения 15.05.2019).

2. О транспортно-экспедиционной деятельности [Электронный ресурс]: федер. закон от 30.06.2003 N 87-ФЗ. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43006/ (дата обращения 15.05.2019).

3. О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей [Электронный ресурс]: федер. закон от 08.08.2001 N 129- ФЗ. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_ LAW_32881/ (дата обращения 15.05.2019).

4. Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 15.04.2006 № 272// СПС КонсультантПлюс.

5. Об утверждении Правил транспортно-экспедиционной деятельности [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 08.09.2006 № 554// СПС КонсультантПлюс.

6. Алесинская, Т.В. Логистическое управление. учебное пособие / Т.В. Алесинская. - Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2015. – 302 с.

7. Аникина, Б.А. Логистика: учебник / Б.А. Аникина. - М.: ИНФРА-М, 2016.

- 368 с.// ЭБС«ZNANIUM.COM» [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://znanium.com/catalog/product/140965.

8. Бродецкий, Г.Л. Управление рисками в логистике: учебник

/ Г.Л. Бродецкий. - М.: Академия, 2017. - 192 с.

9. Гаджинский, А.М. Логистика / А.М. Гаджинский. - 21-е изд. - М.: Дашков и К, 2017. - 420 с. // ЭБС«ZNANIUM.COM» [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://znanium.com/catalog/product/414962.

10. Гордон, М. П. Логистика товародвижения /М.П. Гордон. - М.: Центр экономики и маркетинга, 2015. – 200 с.

11. Григорьев, М.Н. Логистика: учебник для бакалавриата и магистратуры / М.Н. Григорьев. – М.: Юрайт, 2014. – 534 с.

12. Дроздов, П.А. Основы логистики: учебник / П.А. Дроздов. - М.: Издательство Гревцова, 2015. - 288 с.

13. Дыбская, В.В. Логистика: учебник / В.В. Дыбская. - М.: Юрайт, 2016. – 318 с.

14. Егоров, Ю.Н. Логистика: учебное пособие / Ю.Н. Егоров. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2016. - 256 с. // ЭБС«ZNANIUM.COM» [Электронный ресурс].- Режим доступа: http://znanium.com/catalog/product/507700.

15. Каменева, Н.Г. Логистика: учебное пособие / Н.Г. Каменева. - М.: КУРС: ИНФРА-М, 2015. - 202 с.

16. Канке, А.А. Логистика: учебник/ А.А. Канке.-М.: Форум: ИНФРА-М, 2017. – 456 с.

17. Карпова, С.В. Логистика: практикум для бакалавров: учеб. пособие / С.В. Карпова. - М.: ИНФРА-М, 2017. - 139 с.

18. Карташова, Л.В. Логистическая деятельность: учебник / Л.В. Карташова. - М.: ИНФРА-М, 2018. - 235 с.

19. Колодин, В.С. Основы коммерческой логистики: учеб. пособие/ В.С. Колодин.- Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2015.-364 с.

20. Кретов, И.И. Логистика: учебник / И.И. Кретов. - М.: Дело и сервис, 2015.

- 272 с.

21. Курочкин, Д.В. Логистика: учебник / Д.В. Курочкин. – М.: ФУ

Аиформ, 2015. – 268 с.

22. Мисеева, Н.К. Экономические основы логистики: учебник / Н.К.Мисеева.

- М.: Инфра-М, 2015. – 528 с.

23. Нагапетьянца, Н.А. Коммерческая логистика: учебное пособие / Н.А. Нагапетьянца. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2016. - 253 с. // ЭБС«ZNANIUM.COM»

[Электронный ресурс] - Режим доступа: http://znanium.com/catalog/ product/397794.

24. Неруш, Ю.М. Коммерческая логистика: учебник для вузов / Ю.М. Неруш.

- М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2015.-495 с.

25. Неруш, Ю.М. Логистика: учебник / Ю.М. Неруш. - М.: Юрайт, 2014. - 560 с.

26. Неряшов, А.О. Проектирование логистических систем / А.О. Неряшов. - М.: Юрайт, 2015. - 422 с.

27. Новиков, О.А. Уваров С.А. Логистика. учебное пособие / О.А. Новиков, С.А. Уваров.-СПб, 2015. – 245 с.

28. Носов, А.Л. Логистика: учебное пособие / А.Л. Носов. - М.: Магистр: НИЦ ИНФРА-М, 2015. - 184 с. // ЭБС«ZNANIUM.COM» [Электронный ресурс] - Режим доступа: http://znanium.com/catalog/product/454339.

29. Ребров, А.В. Транспортная логистика: учеб.пособие / А.В. Ребров. - М.: ИНФРА-М, 2018. - 346 с.

30. Самуйлов, В.М. Логистика курс лекций / В.М. Самуйлов. - Екатеринбург: УрГУПС, 2017.-205 с.

31. Соломанидина, Т.О. Организационная культура компании: учебное пособие/ Т.О. Соломанидина. - М.: ИНФРА-М, 2015. - 624 с.

32. Тебекин, А.В. Логистика: учебник / А.В. Тебекин. — М.: Издательско- торговая корпорация «Дашков и К», 2018. – 356 с. //

ЭБС«ZNANIUM.COM» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://znanium.com

/bookread2.php?book=414947.

33. Тультаев, Т. А. Логистика: учебник / Т.А. Тультаев. - М.: Форум / Инфра- М, 2016. – 456 с

34. Уотерс, Д. Логистика. Управление цепью поставок: учебник / Уотерс Д. - М.:ЮНИТИ-ДАНА, 2015. - 503 с. // ЭБС«ZNANIUM.COM» [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://znanium.com/catalog/product/884044.

35. Черняк, И.С. Логистика: склад и сервис / И.С. Черняк. - Известия БГУ. 2016. – 358 с.

36. Щербакова, В.В. Логистика и управление цепями поставок / В.В. Щербакова. - М.: Издательство Юрайт, 2016. – 164 с.

37. Проверка и анализ российский юридических лиц и предпринимателей [Электронный ресурс]. – Электрон. дан.– Режим доступа: https://www.rusprofile.ru/ip/304673134100184 (дата обращения 15.05.2019).

38. Проверка контрагентов [Электронный ресурс]:.–Электрон. дан.– Режим доступа: https://info.1cont.ru/contragent/ip-sorokin-sergey-aleksandrovich/ (дата обращения 15.05.2019).

39. АвтоТрансИнфо [Электронный ресурс]. – Электрон. дан.– Режим доступа: https://ati.su / (дата обращения 15.05.2019).

40. ПО АвтоГраф[Электронный ресурс]:.–Электрон. дан.– Режим доступа: https://docviewer.yandex.ru/ (дата обращения 15.05.2019).

41. Waters, D. Logistics. An Introduction to Supply Chain Management / D. Waters. – USA: JohnWileyandSons, 2015. – 503 p.

Garanin, S. N. International transport logistics: textbook / S. N. Gagarin - M.: MGAVT, 2015. - 76 p.