ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
«**Уральский государственный университет путей сообщения**»
(ФГБОУ ВО УрГУПС)

Кафедра «Мировая экономика и логистика»

Сучков К.И.

"**Организация доставки товаров и пути ее совершенствования**"

Выпускная квалификационная работа

Екатеринбург
2021

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
«Уральский государственный университет путей сообщения»
(ФГБОУ ВО УрГУПС)

Факультет: *экономики и управления*
Кафедра: *«Мировая экономика и логистика»*

Допускается к защите:
зав. кафедрой Гашкова Л.В.
доцент

(дата, подпись)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

(пояснительная записка)

Тема: *Организация доставки товаров и пути ее совершенствования*

38.03.01. 06.ВКР.ЭкМТ-427.01.ПЗ
(обозначение документа)

Разработал:	*Студент*	*ЭкМТ-427*			*Сучков К.И.*
	(студент-дипломник)	(группа)	(подпись)	(дата)	(ф.и.о.)
Руководитель:	*Доцент, канд. экон. наук*				*Некрасов К.В.*
	(должность, звание)		(подпись)	(дата)	(ф.и.о.)
Консультант:	*Кандидат философских наук*				*Хомякова В.С.*
	(должность, звание)		(подпись)	(дата)	(ф.и.о.)
Н. контролер:	*Зав. кафедрой*				*Гашкова Л.В..*
	(должность, звание)		(подпись)	(дата)	(ф.и.о.)

Екатеринбург
2021

Федеральное агентство железнодорожного транспорта
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
«Уральский государственный университет путей сообщения»
(ФГБОУ ВО УрГУПС)

Факультет *экономики и управления* Кафедра *«Мировая экономика и логистика»*
Направление *«Менеджмент организации» профиль «Менеджмент»*

УТВЕРЖДАЮ:
Зав. кафедрой
Гашкова Л.В., доцент
«_____»_____2021 г.

Задание
на выпускную квалификационную работу студента-дипломника
Сучкова Кирилла Игоревича
(фамилия, имя, отчество)

1 Тема ВКР: *Организация доставки товаров и пути ее совершенствования*
утверждена приказом по институту от «_20__» *апреля* 2021 г. №
2 Срок сдачи студентом законченного проекта (работы)_____
3 Исходные данные к проекту (работе) *данные отчетности ООО «Спецрезерв», данные официальной статистики, отраслевые аналитические отчеты*
4 Содержание расчетно-пояснительной записки (перечень подлежащих разработке вопросов)
1 Организация доставки товаров и пути ее совершенствования
2 Особенности организации транспортного процесса в компании ООО «Спецрезерв»
3 Совершенствование технологии и повышение эффективности организации процесса грузоперевозок
4 Особенности охраны труда на автотранспортном предприятии
5 Перечень графического материала (с точным указанием обязательных чертежей)
1
2
3
4
5

6 Консультанты по проекту (работе, с указанием относящихся к ним разделов проекта)

Раздел	Консультант	Подпись, дата	
		задание выдал	задание принял
1 Основная часть	*Некрасов К.В.*		
2 Безопасность жизнедеятельности	*Хомякова В.С.*		

7 Дата выдачи__*г.*
Руководитель_____
(подпись)
Задание принял к исполнению студент-дипломник_____

(подпись)

КАЛЕНДАРНЫЙ ПЛАН

№ п/п	Наименование этапов ВКР	Срок выполнения этапов ВКР	Примечание
1	Раздел 1. Организация доставки товаров	20.01.2021 г.	30 %
2	Раздел 2. Особенности организации транспортного процесса на ООО «Спецрезерв»	27.02.2021 г.	25 %
3	Раздел 3. Совершенствование технологии и повышение эффективности организации процесса грузоперевозок	29.03.2021 г.	15 %
4	Раздел 4. Особенности охраны труда на автотранспортном предприятии	15.04.2021 г.	20 %
5	Оформление пояснительной записки и демонстрационного материала	17.05.2021 г.	10 %
6	Последний срок сдачи выпускной квалификационной работы	17.06.2021 г.	100 %

Студент-дипломник_____
(подпись)

Руководитель _____
(подпись)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Уральский государственный университет путей сообщения»
(ФГБОУ ВО УрГУПС)

УТВЕРЖДАЮ:
Зав. кафедрой
Гашкова Л.В., доцент
«_____»_____2021 г.

Задание

на специальный раздел ВКР

Обучающийся *Сучков Кирилл Игоревич* Группа *МТ-427*
(фамилия, имя, отчество)
Безопасность жизнедеятельности
(название специального раздела)
1 Тема *Особенности охраны труда на автотранспортном предприятии*
(название темы ВКР)
утверждена приказом по университету от «30» *апреля* 2021 г. №
Выпускающая кафедра *«Мировая экономика и логистика»*
Руководитель ВКР *Некрасов К. В., канд. эконом. наук, доцент*
(фамилия, инициалы, должность или ученое звание, ученая степень)
2 Консультант раздела *Хомякова В.С., канд. фил. наук, доцент*
(фамилия, инициалы, должность)
Кафедра, ведущая специальный раздел *Техносферная безопасность*

Исходные данные *Законодательные и нормативные документы обеспечению безопасности труда водителей, локальные документы по охране труда ООО «Спецрезерв».*

4 Срок сдачи студентом законченного раздела *19.06 2021*

5 Содержание специального раздела *4. Особенности охраны труда водителей*
4.1 Организация специальной оценки условий труда водителей
4.2. Особенности режима труда и отдыха водителей
4.3. Мероприятия пор охране труда водителей ООО «Спецрезерв»

6 Название демонстрационно-графического(их) материала(ов) *Обеспечение безопасности труда водителей*

7. Дата выдачи *15.06.2021* Консультант _____
(подпись)
Согласовано_____
(дата и подпись руководителя ВКР)

РЕФЕРАТ

В данной выпускной квалификационной работе всего: стр.61, рис. 5, табл. 10, использованных источников 26 назв.

ТОВАРОДВИЖЕНИЕ, ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ СНАБЖЕНИЯ, ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ, СБЫТОВАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ, ТРАНСПОРТНАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ, СКЛАДСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ ЛОГИСТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ ЗАПАСАМИ, ИНФОРМАЦИОННАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ, 3PL- ПРОВАЙДЕРЫ, 4PL-ПРОВАЙДЕРЫ

Объектом исследования является компания ООО «Спецрезерв».

Цель проекта – разработка эффективности организации доставки товара

В процессе работы была рассмотрена компания ООО «Спецрезерв» и проанализирована система транспортной деятельности. В результате исследования предложен способ снижения издержек при помощи внедрения информационной и транспортной системы.

Основные технико-эксплуатационные показатели: снижение затрат на ГСМ и уменьшения расходов, связанных с простоем оборудования из-за человеческого фактора

					38.03.02.006.ЭкМТ-427.01.ПЗ.			
Изм	*Лист*	*№ докум.,*	*Подп.*	*Дата*				
Разработал		*Сучков К.И..*			Анализ логистической деятельности компании	*Лит.*	*Масса*	*Масштаб*
Проверил		*Некрасов К.В.*					--	--
Консультант		*Хомякова В.С.*				***УрГУПС, ФЭУ кафедра Мэ и Л***		
Н.Контр.,		*Гашкова Л.В..*						
Утвердил								

Принято к исполнению *15.06.2021 г.* _____

(дата и подпись обучающегося)

(дата и подпись руководителя ВКР)

Принято к исполнению_____

(дата и подпись обучающегося)

-

(дата и подпись студента-дипломника)

ВВЕДЕНИЕ

Роль логистических процессов в онлайн-розничной торговле с каждым годом становится все более важной, так как для эффективной работы торгового предприятия необходимо своевременно доставить товар. Проблема организации транспорта, относящаяся, в частности, к розничным предприятиям, подробно рассматривалась в современной литературе. В этой выпускной квалификационной работе разрабатываются рекомендации по повышению эффективности системы доставки товаров конкретной фирмы, занимающейся розничной торговлей. Объектом изучения данной работы является логистическая организация ООО «Спецрезерв». Объектом исследования в этой работе является организация доставки товара и способы его совершенствования. Целью данной работы является разработка рекомендаций по повышению эффективности организации доставки товаров на основе результатов анализа существующей в организации системы доставки. Основными целями этой работы являются анализ эффективности используемой компанией системы доставки товаров «Спецрезерв», разработать рекомендации по повышению эффективности доставки товаров в эту организацию. В ходе работы применялся метод анализа и исследований, а также метод коллегиальной оценки. В качестве теоретической основы были использованы работы отечественных и зарубежных авторов в области организации транспорта, транспортной логистики и управления цепочкой поставок. В ходе исследовательской работы был проведен анализ используемой компанией системы доставки товаров «Спецрезерв». На основе этого анализа были выявлены основные проблемы системы и вынесены рекомендации по их устранению. Эта работа может найти практическое применение в исследуемом предприятии

1. Организация доставки товаров и пути ее совершенствования

1.1 Понятие товароснабжения

Товароснабжение – это так называемая система коммерческих и технологических мероприятий, которые осуществляются торговыми, транспортными, а так же промышленными организациями, направленными на доведение товаров от производителя до мест продажи.

К основным задачам оптимальной системы товароснабжения можно отнести:

1. Обеспечение полноты ассортимента товаров;

2. Сохранение оптимального уровня и структуры товарных запасов в магазинах;

3. Рост экономической эффективности товароснабжения за счет ускорения товарооборачиваемости и сокращения звенности товароснабжения;

4. Знание и обеспечение четкой взаимосвязи технологических процессов в оптовой и розничной торговле;

5. Повышение эффективности и достоверности изучения спроса;

6. Активное влияние на промышленность;

7. Использование эффективных систем управления товароснабжением.

Основные требования:[27]

1. Источники и приемлемые формы должны определяться с учетом ассортимента и объема выпускаемых предприятий, а так же другими изготовителями товаров;

2. Завоз товаров должен осуществляться в зависимости от спроса населения и обязательным ассортиментным перечнем, установленным для данного магазина;

3. Количество привезённых товаров должно определяться типом предприятия и его мощностью, которая характеризует объемом товарооборота и размерами торговых площадей.

4. Величина единовременно доставляемой партии товаров должна рассчитываться с учетом объема среднедневной реализации и установленной периодичности завоза и, конечно же, уже имеющихся товарных запасов.

5. Система товароснабжения должна быть чётко разработана, для того, чтобы обеспечивать минимальные издержки по завозу и хранению товаров. [4]

Основные принципы:

1. Планомерность – это процесс товароснабжения, направленный на завоз продукции предприятий розничной торговли, основанный на плановых графиков завоза;

2. Ритмичность снабжения предполагает завоз товаров через относительно одинаковые промежутки времени, для обеспечения оптимальных условий, предназначенных для работы оптовых и розничных торговых предприятий;

3. Оперативность определяет, как ритм завоза товаров должен нарастать или же сокращаться. Всё это зависит от изменений в спросе на них, а так же сезонных и других колебаний;

4. Экономичность товароснабжения предполагает минимальные затраты рабочего времени, а так же материальных и денежных средств на весь процесс доставки товаров в розничную торговую сеть.

Факторы:

К торгово-организационным факторам можно отнести:

– численность,
– состав и типы размещений торговой сети;
– объем товарооборота предприятий;
– торговая площадь магазинов;

– состояние и размещение складского помещения;

– уровень организаций торгово-оперативны и технологических процессов;

– характер ассортиментов товаров.[9]

К производственным факторам следует отнести:

– развитие, размещение и специализация;

К транспортным:

– состояние дорог;

– наличие транспортных связей между магазинами и пунктами поступления товаров.

Процесс товароснабжения до РТС может быть осуществлён в двух организационно-экономических формах: транзитной и складской. Выбор формы доведения товаров зависит от чётких условий покупателей и поставщика.[28]

Объем товароснабжения, норматив товарных запасов, состояние складского хозяйства.

Транзит – это форма товароснабжения, которая доводит товары от производственного продовольственного предприятия, обходя склады розничной и оптовой торговли.

Транзитная форма доведения товаров как и другие формы товароснабжения имеет свои преимущества и недостатки.

Преимущества:

1. Повторные перевозки товаров и погрузочно-разгрузочные работы исключаются и становятся невозможными;

2. Сокращаются складские операций по приемке, хранению и отпуска товаров;

3. Происходит ускорение товарооборачиваемости;

4. Снижается риск товарных потерь;

5. Снижаются издержки обращения.

Недостатки транзитного фактора товароснабжения могут возникнуть из-за избыточного расширения самого транзита и это может привести к:

1. Медленному времени обработки товара;

2. Нерациональному формированию ассортимента в РТС;

3. Образование излишних товарных запасов и неравномерное распределение в РТС.

Склад – это техническое здание, сооружение или устройство, которое состоит из взаимосвязанных элементов. Склад предназначен для хранения и накопления товаров, а так же распределения грузов между потребителями.

Складская форма товароснабжения, в отличии, от транзитной предполагает завоз товаров на склады оптовых баз, а затем в розничную торговлю. Данная форма также применяется при получении товаров от иногородних поставщиков большими партиями, которые требуют обязательного преобразования производственного ассортимента в торговлю, а также по товарам требующим длительного хранения. Складская форма применяется, но в основном товарам сложного ассортимента и для предприятия РТС закупающей товары меньшими партиями.[22]

1.2 Организация технологической доставки

Организация и технология завоза товаров в розничные торговые предприятия состоит в следующем:

1. товары могут быть доставлены в магазины и другие торговые точки централизованно и децентрализованно.

2. наиболее эффективным способом доставки товаров розничным предприятиям является централизованный импорт, при котором доставка товаров осуществляется силами и средствами поставщика на основе запросов розничных предприятий в согласованные сроки.

3. Преимущества централизованной доставки:

– Работники магазина освобождаются от поиска транспортных средств, погрузки и сопровождения товара.

– Рационально использование транспорта и рабочей силы.

– Ускоряется товароснабжение, ускоряется оборачиваемость товаров, уменьшается их порча.

– Обеспечивается широкий, устойчивый и стабильный ассортимент товаров.

– Увеличивается объем продажи товаров, сокращаются издержки обращения.

Маршруты централизованной доставки

База или промышленные предприятия (ЦУМ, ГУМ), Универмаг «Беларусь».

Линейный.

4. Оптовые предприятия и другие поставщики, поставляющие централизованный завоз товаров, проводят следующие подготовительные мероприятия:

– Анализируют расположение розничной сети, группируют ритейлеров по типу и объему выручки.

– Рассчитывают оборот, оптимальные размеры доставки и частоту ввоза товаров, потребность в многооборотных транспортных средствах и контейнерах и разрабатывает рациональные маршруты доставки товаров.

– Обеспечивают формирование механизмов, транспортных средств и экспедиционного оборудования складов и предприятий розничной торговли для управления выполнением операций, связанных с поставкой товаров.

– Устанавливают систему материально ответственных сторон за выполнение централизованной доставки.

– Управление рассчитывает эффективность применения централизованной доставки товаров и делает резервы для ее улучшения..

5. при определении частоты ввоза товаров учитываются физико - химические свойства товаров, сроки их реализации, среднесуточный объем продаж, размеры установленных сокращенных запасов и другие факторы.

6. долгосрочные непродовольственные товары могут быть импортированы каждые семь-десять дней.

7. количество заказанных товаров должно полностью обеспечить стабильность ассортимента и бесперебойную их продажу до следующего ввоза и в то же время устранить образование избыточных запасов.

8. Если запрос сделан для импорта в ассортименте, комплексе

9. (готовое платье, обувь и другие), количество продуктов по размеру, цвету и т. д. Заказ с учетом продаж их удельного веса, определяемого изучением спроса.[7]

Определяя необходимость ввоза скоропортящихся товаров, следует также учитывать возможности имеющегося в магазине холодильного оборудования.

Продукты-новинки, которыми ранее магазин не торговал и о которых средняя суточная реализация неизвестна; рекомендуется начать заказ небольших пробных партий.

Централизованная доставка товаров должна осуществляться по строго установленному графику, это график отбора и доставки товаров

1.3 Организационные работы с тарой в магазине товаров в РТС

Упаковка – это средство или комплекс средств, которые обеспечивают защиту товаров от повреждений, а окружающую среду от загрязнений.

Упаковка – это процесс подготовки товаров к транспортировке и хранению, включающий комплекс мероприятий по обеспечению сохранности товара.

Тара – элемент упаковки, особый вид промышленных изделий.

Роль и значение тары и упаковки:

1. Предохраняет товар от вредного воздействия внешней среды, а внешнюю среду от вредного воздействия товара.

2. Защищает товар от влияния других товаров.

3. Обеспечивает условия сохранности количества и качества товаров на всем пути его движения.

4. Придает товарам необходимую мобильность и создает условия для механизации трудоемких операций при погрузочно-разгрузочных работах, хранение товара.

5. Позволяет более эффективно использовать складскую и торговую площадь.

6. Создает благоприятные условия для перевозки и приемки товара.

7. Выполняет роль носителя информации и торговой рекламы.

8. Может использоваться как средство для размещения и продажи товара (тара-оборудование).[25]

Основные требования, предъявляемые к таре:

1. Технические – материал и конструкция тары отвечать свойствам помещенных в ней товар.

1. Экономические – должны быть недорогой в изготовлении, портативной и удобной в транспортировке.

2. Эстетические – должна иметь привлекательный внешний вид ее, форма и цветовое решение должны служить воспитанию эстетических вкусов у покупателей.

3. Санитарно-гигиенические- соответствие материала тары физико-химическим свойствам товара.[6]

Тара классифицируется по следующим признакам:

1. По функциям, выполняемым в процессе обращения

- транспортная

- цеховая (производственная)

- потребительская

2.По назначению:

- универсальная

- специальная.

3.По принадлежности

- тара общего пользования

- индивидуального пользования

4. По кратности использования:

- разовая

- возвратная

- многооборотная

5. По материалу изготовлению:

- деревянная

- полимерная

- бумажная

- металлическая

- текстильная

- керамическая

- стеклянная

- комбинированная

6. По конструктивным особенностям:

- неразборные

- разборная

- складская

- разборно- складская

- закрытая

- открытая

7. По прочности

- жесткая

- полужесткая

- мягкая

8. По устойчивости к внешним воздействиям:

Пыле, - свето-, жиро -, газо -, паро-, влагонепроницаемая .

9. По методу изготовления:

- бондарная
- клееная
- штампованная
- литая
- сварная и другие.[25]

Организация оборота тары включает: приемку тары – вскрытие и освобождение ее от товара – хранение – возврат тары и ее документальное оформление.

Порядок оборота тары оговаривается в договоре поставки, который заключен между поставщиком товара и розничным продавцом.

Приемка упаковки по количеству и качеству осуществляется MOL. Полученная упаковка с товаром принимается одновременно с товаром. Количество полученных упаковок проверяется с помощью данных сопроводительных документов.

Принимая качественную упаковку, нужно убедиться, что она соответствует требованиям стандартов, проверить правильность маркировки.

Проверяется правильность цен, соответствие цен данным, указанным в договоре.При выявлении расхождений в количестве (качестве) составляется акт, который служит основанием для претензии поставщика. Порядок его составления такой же, как и акт приема товара.

После принятия упаковка с товаром отправляется на склад, где при необходимости вскрывают упаковку и выпускают товар. Вскрытие контейнера производится специальными инструментами: топорами – гвоздодерами, гвоздодерами, молотками, плоскогубцами, ножницами, ножами и другими. Использование специальных инструментов предотвращает повреждение упаковки.[18]

Хранение тары:

Освобожденная от товаров тара очищается, сортируется по типу, назначению, категории.

Хранить тару в специально отведенных помещениях или под навесом, защищающим ее от воздействия прямых солнечных лучей; атмосферные осадки.

У них упаковки на побочных продуктах, террасах, решетках. Условия хранения тары определяются соответствующими стандартами. Тара хранится на торговле в поисках отгрузки партий. Уникальная упаковка пригодна для вторичной переработки. Бумажная и картонная упаковка перерабатывается в переработанную бумагу. Часть полимерной упаковки, металлическая упаковка может быть использована в качестве вторичного сырья.

Возврат тары:

Многооборотная тара возвращается поставщиком или таварособирающими организациями. Возврат тары оформляется товарно-транспортной накладной. Возвратом тары занимаются МОЛ.[21]

2. Особенности организации транспортного процесса в компании ООО «Спецрезерв»

2.1 Характеристика предприятия

ООО «Спецрезерв» - транспортная компания, осуществляющая перевозки разногабаритного груза автомобильным транспортом с 2019 года, но уже занявшая определенные позиции в сфере своей деятельности - перевозке автомобильным транспортом по территории России.

За период своей деятельности компания приобрела репутацию квалифицированного и надежного партнера по организации перевозок грузов по России. ООО «Спецрезерв» ещё находится в стадии развития, но уже успела приобрести постоянных клиентов, среди которых есть крупные заказчики из разных сфер деятельности по России.
В штате компании находится всего 10 человек. В компании созданы два отдела - транспортный и по работе с клиентами. Руководители этих отделов подчиняются непосредственно генеральному директору. Отдел по работе с клиентами включает в себя помимо руководителя, трех менеджеров по работе с клиентами и диспетчера. Транспортный отдел включается в себя руководителя отдела и четырех водителей. Юридический адрес компании Г. Екатеринбург поселок Совхозный, ул. Предельная строение 57, офис 201

Собственный автопарк представлен современными транспортными средствами:

1. Камаз грузоподъемностью более 20 тонн
2. MAN 24.422 грузоподъемностью до 15 тонн
3. Газель грузоподъемностью до 1,5 тонны

4. FAW 1031 грузоподъемностью до 1,5 тонны
5. FAW 3252 грузоподъемностью до 5 тонн

Основные направления деятельности ООО «Спецрезерв»:

1. Перевозки собственным транспортом

При оказании услуг грузоперевозок компания использует собственный парк автомобилей марки Камаз грузоподъемностью более 20 тонн, а также марки автомобилей парка MAN 24.422, Газель, FAW 3252.

Все автомобили, осуществляющие грузовые перевозки, соответствуют санитарным нормам, что подтверждается санитарными паспортами.

Автомобили проходят регулярный осмотр и необходимый ремонт

2. Транспортно-экспедиционные услуги по России

Ответственность «Спецрезерв» как автоперевозчика застрахована в страховой компании «Группа Ренессанс Страхование»

3. Транспортно-экспедиционные услуги в международном направлении

Основные направления: по России

В спектр оказываемых услуг в данном направлении входят:

- перевозка стандартных грузов
- перевозка крупногабаритных грузов
- сборные грузы
- мультимодальные перевозки
- страхование грузов на период транспортировки;

4. Проектные перевозки

На протяжении малого времени «Спецрезерв» оказывает транспортные услуги в режиме постоянных перевозок по Свердловской области.

Используя собственный транспорт «Спецрезерв» обеспечивает бесперебойную работу клиента-заказчика 365 дней в году, 24 часа в сутки.

Организационная структура ООО «Спецрезерв» состоит из следующих отделов, представленных на рисунке 2.1.



Рис. 2.1. Схема организационной структуры управления ООО «Спецрезерв»

Директор руководит и организует процесс работы. Он играет главную роль управленческой структуры, под его руководством решаются все производственные процессы. Все департаменты и структуры находятся в его подчинении.

Руководитель отдела продаж непосредственно занимается организацией продажи транспортных и логистических услуг. В отдел контрактов входят менеджеры по продажам - основная часть работы заключается в работе с клиентами, консультировании по общим вопросам, заключении контрактов и совершении сделок. Логист отвечает за упорядочение маршрутов и движения автомашин, контролирует маршрут движения груза.

Важное место в хозяйственном управлении и повышении качества деятельности предприятия отводится экономическим услугам. На основе

систематического анализа работы предприятия, поездов и других подразделений и на основе показателей объема перевозок, их снабжения ресурсами хозяйственная служба определяет способы, с помощью которых должны быть разработаны технические и организационные меры по повышению технической готовности подвижного состава и совершенствованию оперативно-хозяйственной деятельности предприятия.Удаленные сотрудники понимают бухгалтерию. Этот отдел возглавляет главный бухгалтер с учетом наличия выделенных средств в распоряжение предприятия, их сохранности и уровня использования, организует выполнение финансового плана, проверяет финансовое положение предприятия, проводит крупную оперативную работу по организации заселения с заказчиками, поставщиками и органами власти, организует первичный учет расходов материальных ресурсов и денежных средств. Главный бухгалтер отвечает за своевременность и законность расходов и соблюдение финансовой дисциплины. Отдел водителей делает упор на поддержание транспортных средств в хорошем техническом состоянии и развитие производственной базы. Основными задачами этого отдела предприятия являются: организация надлежащего хранения подвижного состава, обеспечение высокой технической готовности, своевременное выпуск автомобилей на линию и их прием. Оперативное планирование всех видов автотранспортных средств и ремонта автомобилей и шин, организация и контроль качества таких работ, ведение технического учета и отчетности по подвижному составу, шинам и другим производственным работам, а также прямая перевозка грузов.

2.2 Анализ организации технологического процесса транспортировки грузов

Рынок транспортно-логистических услуг города Екатеринбург растет примерно на 5-7% в год [29]. Этому способствует удачное географическое расположение города в Уральском районном центре, улучшает конъюнктуру и приход в город крупных международных сетей, которым необходимо строить транспортные сети. В результате уральские предприятия начинают работать непосредственно с поставщиками из Европы и Китая, минуя столичных посредников. Такая бизнес-концепция выгодна, когда можно создать непрерывную цепочку поставок. Рынок транспортных и логистических услуг переживает фазу роста, что объясняет неравномерное развитие различных сегментов. Например, в секторе воздушного транспорта, где существует государственная монополия, возможности авиакомпаний часто не удовлетворяют клиентов с точки зрения качества и стоимости услуг. Несмотря на то, что торговля в Свердловской области активно развивается, аэропорт города Екатеринбурга не принимает достаточное количество грузовых рейсов из Европы или Китая и из-за этого приходится строить сложные сети грузовых перевозок, но благодаря этому происходит бурное развитие автомобильных транспортных услуг. Аналогичная ситуация сложилась и в железнодорожном секторе: из-за права регулировать тарифы государственной собственности участники транспортного и логистического рынка лишены инструментов влияния, что приводит к росту издержек и повышению стоимости перевозок. На фоне монополии государства в области воздушного и железнодорожного транспорта в сегменте автомобильного транспорта конкуренция самая жесткая. Государство не контролирует этот сегмент ни по количеству игроков, ни по качеству услуг, что делает его привлекательным с точки зрения бизнеса.. Да и спрос на грузоперевозки с каждым годом растет, так как такой способ транспортировки удобен для заказчика.. Во-первых, на машине груз можно доставить от двери до двери. Во - вторых, перевозчики более мобильны для удовлетворения потребностей клиентов-по пути вы можете внести

коррективы в маршрут. Между тем, до сих пор рынок растет скорее количественно, нежели качественно. Небольшие компании рушат рынок, предлагая услуги по низкой цене.

Основными конкурентами компании в основной отрасли бизнеса являются логистические компании, перечень которых приведен в приложении а., в котором содержится выборка организаций города Екатеринбурга, специализирующихся на грузовых перевозках, которые можно рассматривать как конкуренты, предлагающие клиентам аналогичный комплекс услуг - тот самый, который предлагает клиентам компания. ООО «Спецрезерв», исходя из своей специализации (деятельность автомобильного грузового транспорта, транспортная обработка грузов и прочая вспомогательная транспортная деятельность, организация перевозок грузов).

Основными конкурентами компании на рынке грузоперевозок являются:

ООО «Байкал-сервис» - динамично развивающаяся компания, ведущая агрессивную рыночную политику, основанная в 2002 году. Однако, данная организация существенно старше ООО «Спецрезерв» и больше по численности персонала, следовательно, на данном этапе обладает более сильным кадровым потенциалом для захвата большей доли рынка.

По численности персонала к ООО «Спецрезерв» приближается ООО «ЮграТракт», однако у данной компании более узкий спектр предложений услуг.

Из 11-ти рассмотренных конкурентов ООО «Спецрезерв» только 3 организации имеют опыт формирования филиальных сетей. При этом, у таких компаний, как ООО «ЮграТракт» и ООО «Автомобильная Транспортная Компания» имеется опыт открытия только одного филиала. У компании ООО «А.-Транс» открыто и функционирует 4 филиала на территории России.

Далее был проведен анализ факторов конкуренции на рынке грузоперевозок г. Екатеринбург. Анализ факторов конкуренции на рынке грузоперевозок г. Екатеринбург на современном этапе в табличном виде представлен в Приложении Б.

Оценка конкурентных преимуществ предприятий на рынке транспортных услуг приводится в Приложении 2.

По результатам проведенных расчетов были сделаны следующие выводы.

В целом, рынок очень привлекателен, с растущим спросом и большими потенциальными возможностями.

Несмотря на то, что разные компании предлагают на рынке различные качественные транспортные услуги и разные сервисные услуги, затраты на «коммутацию» клиента невелики, поэтому продукт можно считать стандартизированным заказчиком.

Спрос на рынке ненасыщен, поэтому компании, как правило, не склонны проводить агрессивные стратегии (исключение - ООО «Байкал - Сервис» - динамично развивающаяся компания, основанная в 2002 году, проводящая агрессивную рыночную политику).

Высокие барьеры на пути выхода на рынок усиливают конкуренцию на рынке. В то же время на смежных рынках наблюдается сильная конкуренция, при этом наблюдается явная тенденция к усилению (предоставление транспортных услуг в качестве взаимодополняющих субъектов с различной специализацией).

Относительно высокие барьеры на пути проникновения на рынок (высокие затраты на достижение эффективного масштаба производства - покупка транспортных средств или аренда транспортных средств, амортизация, затраты на связанные с ними материалы; противодействие предприятий отрасли) приводят к низкой вероятности появления новых конкурентов на рынке. В дальнейшем эта ситуация не должна меняться.

Отсутствие "монополии" и важность предприятия как клиента в глазах поставщиков указывают на незначительное влияние со стороны поставщиков. В дальнейшем, по мнению экспертов, эта ситуация не изменится. Отсутствие важных клиентов и относительно высокая значимость обслуживания покупателя ограничивают возможность угроз со стороны покупателей. Ситуация останется стабильной и долгосрочной.

Рынок Свердловской области в сфере грузовых перевозок характеризуется как привлекательный, с растущим спросом. Появление крупного лидера в ближайшее время, по мнению экспертов, не ожидается. К числу благоприятных факторов, определяющих уровень конкуренции, относится отсутствие влияния потенциальных конкурентов, поставщиков и покупателей. К числу факторов, повышающих уровень конкуренции, относятся высокие барьеры на пути выхода на рынок.

Для оценки и определения конкурентных преимуществ компании был проведен SWOT-анализ. Результаты представлены в таблице 2.1

Таблица 2.1 SWOT-анализ деятельности ООО «Спецрезерв»

Сильные стороны	Слабые стороны
1 рост спроса на транспортные перевозки; · большой стаж водителей; · продуманное ценообразование; · система доставки сборных грузов, позволяющая экономить средства клиентов; · услуга доставки по адресу получателя; · срочная доставка	1 отсутствие проработанной клиентской базы; · Слабая известность компании в регионе

груза.	

Продолжение таблицы 2.1

Возможности	Угрозы
улучшение сервиса и сокращение времени обслуживания; · создание гибкой системы скидок; · повышение узнаваемости бренда; · внедрение на корпоративный рынок (B2B).	конкуренция и вытеснение со стороны более крупных игроков рынка; · спад спроса; · нестабильность экономической ситуации.

Итак, исходя из результатов SWOT-анализа, в качестве основных проблем деятельности ООО «Спецрезерв» можно рассматривать: нехватку оборотных средств для расширения деятельности, падение прибыли как следствие «застоя» в развитии компании.

Технология процесса перевозки грузов ООО "Спецрезерв" состоит из следующих этапов:

предварительные переговоры с клиентом. После получения компанией заказа товара, менеджер "Спецрезерв" должен связаться с заказчиком заранее и договориться с ним о содержании и месте приема, характере и количестве товара (для определения класса автомобиля, который будет отправлен вам вслед за ним), следует оформить документы, если есть какие-либо препятствия для получения товара, менеджер общается с заказчиком.;

экспедиторские услуги. Заказчику отправляется машина с водителем и экспедитором. На руках экспедитора будет-заказ, выданный накануне

менеджером, со всеми документами и данными, необходимыми для получения товара, согласованный с заказчиком накануне. Товар будет получен в зависимости от количества упакованных и неделимых посылок, маркированных и составленных в двустороннем документе-накладной. Минимальный вес нагрузки: 100 кг;

экспедиторские услуги. По прибытии груза в пункт назначения он будет доставлен на склад (офис) в черте города. Груз будет сдан грузополучателю в соответствии с транспортной накладной, составленной совместно с поставщиком;

погрузочно-разгрузочные работы. На разных этапах транспортного процесса грузы загружаются и выгружаются несколько раз. В момент получения товара от поставщика и доставки грузополучателю в пункт назначения ООО "Спецерезерв" может обеспечить эти работы самостоятельно за отдельную плату.

Поскольку основу материальной базы предприятия, обеспечивающую осуществление производственного процесса (оказание транспортных услуг) составляет подвижной состав, проанализируем эффективность его использования.

Из таблицы 2.2 видно, что большую часть грузового транспорта (31,11%) составляют машины грузоподъемностью более 15 тонн. Это положительно характеризует подвижной состав компании, поскольку большая часть клиентов испытывает потребность в перевозках грузов крупнотоннажным транспортом на большие расстояния.

Таблица 2.2. Структура подвижного состава по грузоподъемности

Грузоподъемность а/м	Кол-во, шт.	Удельный вес в общем объеме, в %
До 1.5 тн	2	40

Свыше 5.0 до 7.0 тн	1	20
Свыше 10.0 до 15.0 тн	1	20

Продолжение таблицы 2.2

Более 15,0 тн	1	20
Итого	5	100.00

В таблице 2.3 показаны основные показатели использования транспортных средств, их состояние, изношенность, приобретение.

Таблица 2.3 Показатели использования транспортных средств

№ п/п	Показатели	2019г.	2020г.
1	Первоначальная стоимость ТС (тыс. руб)	40126,1	44 288,4
2	Остаточная стоимость ТС (тыс. руб)	30897,09	29 066,5
3	Сумма износа за 2020 год (тыс. руб)	9229,003	15221,9
4	Стоимость вводимых ТС (руб)	4162,3	20456,7
5	Коэф.износа (стр.3/стр.1)	0,23	0.34
6	Коэф. годности (стр.2/стр.1)	0,61	0.66
7	Коэф.обновления (стр.4/стр.1)	0,1	0.46

Коэффициент износа на декабрь 2020 года показывает, что 34% стоимости транспортных средств уже перенесены на готовую продукцию, а также степень изношенности имеющихся на предприятии транспортных средств.

Коэффициент годности характеризует техническое состояние транспортных средств - 66%, хороший показатель. Коэффициент обновления составляет 46 %.

Показатели эффективности использования принадлежащих ООО «Спецрезерв» транспортных средств приведем в таблице 2.4.

Таблица 2.4 Показатели эффективности использования транспортных средств

№	Показатели	Способ расчета	2019	2020	2020/2019
1	Среднесписочное количество, ед. (Nср)	-	58,0	69,0	119,0
2	Автомобиле-дни в хоз-ве, ед. (Дх)	-	21170,0	25254,0	119,3
3	Автомобиле-дни в работе, ед. (Др)	-	7738,5	10757,4	139,0
4	Автомобиле-дни в ремонте, ед. (Дрем)	-	1574,5	2600,1	165,1
5	Автомобиле-дни простоя, ед. (Дпр)	-	11857,0	11896,5	100,3
6	Общая грузоподъемность,	-	5	6	1

	тн. (Гп)		01,2	07,6	21,2

Продолжение таблицы 2.4

7	Средняя грузоподъемность, тн. (Гпср)	-	8,6	8,8	101,9
8	Авто-тонно-дни в хозяйстве, тыс. тн. (Дтх)	-	182,9	222,4	121,6
9	Объем перевозок, тыс. тн. (W)	-	308,8	356,1	115,3
10	Грузооборот, тыс. ткм. (Го)	-	10121,7	9514,9	94,0
11	Авто-часы в наряде, тыс. час. (Чн)	-	118,3	140,8	119,0
12	в т.ч. в движении, тыс. час. (Чнд)	-	51,6	70,5	136,6
13	Общий пробег, тыс. км. (По)	-	2433,8	2529,8	103,9
14	Пробег с грузом, тыс. км. (Пг)	-	688,1	700,1	101,7
15	Количество ездок, тыс. езд. (Q)	-	24,1	29,2	121,2
16	Коэф. технической готовности	Ктг = (Дх-Дрем)/Дх	0,926	0,897	96,9
17	Коэф. выпуска	Квып = Др/Дх	0,366	0,426	116,5
18	Коэф. использования грузоподъемности	Киг = Пг/Го/Гпср	0,258	0,223	86,6

Продолжение таблицы 2.4

19	Коэф. использования пробега	Кип = Пг/По	0,283	0,277	97,9
20	Время в наряде, час	Тн = Чн/Др*1000	15,3	13,1	85,6
21	Среднесуточный пробег , км	Пср = По/Др*1000	314,5	235,2	74,8
22	Эксплуатационная скорость, км/час	Vэ = По/Чн	20,6	18,0	87,4
23	Техническая скорость км/час	Vтех = По/Чнд	47,2	35,9	76,1
24	Коэф. использования времени для движения	Киспв =Vэ/Vтех	0,436	0,501	114,8
25	Среднее расстояние перевозки км	Lпер = Го/W	32,8	26,7	81,5
26	Выработка на 1 среднесписочную автотонну, тн	Втон = W/Гп*1000	616,1	586,1	95,1
27	Выработка на 1 среднесписочную автотонну, ткм.	Вткм = Го/Гп*1000	20194,9	15659,8	77,5

Первые 15 показателей, представленных в таблице, взяты из докладов отдела операций, а остальные показатели рассчитаны на основе полученных данных. Расчетные данные таблицы 2.4. мы видим, что эффективность использования автомобилей снизилась. Объем выполненных работ сократился на 6%. Результаты анализа раскрывают причины снижения выручки, которое вызвано снижением среднего суточного пробега автомобиля на 25,2%, снижением эффективности использования парка транспортных средств и значениями полученных коэффициентов. Уровень технической готовности парка снизился на 3,1%, но за счет сокращения

простоев автомобилей в гараже скорость выпуска автомобилей увеличилась на 16,5%. Наблюдается тенденция к снижению недогруза транспорта, коэффициент грузоподъемности очень мал, а также уменьшается на 13,4% (всего на 28% от уровня номинальной стоимости в техническом паспорте). Коэффициент использования пробега очень мал, составляет 28% (этот показатель настолько мал в основном из-за расчета общего пробега всего транспорта, а не только грузов). Использование среднего суточного пробега менее 50% от уровня экономически нецелесообразно, так как характеризует движение автомобилей в обоих направлениях без нагрузки, возможно, даже их использование в личных интересах водителя. В целом эффективность использования транспортных средств снизилась, в результате чего объем производства в тонно-километрах сократился на 22,5%.

Затраты на содержание гаража в ООО «Спецрезерв» увеличились по сравнению с 2019 годом на 7 976 130 руб. (15,8%). Большую долю затрат составляют такие статьи, как заработная плата (38,97%), топливо (30,74%), ЕСН (10,53%), амортизация и ремонт транспортных средств. Соответственно, при учете использования транспортных средств особое внимание следует уделять расходу топлива. Таким образом, результаты анализа показали, что увеличение расходов на содержание гаража в период исследования связано, в частности, со значительным увеличением расхода топлива (30,74%) с уменьшением объемов СМР на 9,08%. одной из причин этого является недостаточность системы регистрации транспортных средств.

Основным документом, по которому учитывается работа автомобилей, является дорожная карта. По данным дорожной карты автомобиля регистрируется работа автомобиля, расход топлива, начисляются заработная плата водителя и других работников, связанных с перевозкой грузов, и производятся расчеты за выполненную транспортную работу. Дорожная карта выдается водителю каждый день перед отъездом из гаража. По окончании рабочего дня водитель возвращает его диспетчеру. Если в случае деловой поездки дорожная карта выдается на более длительный срок,

водитель возвращает дорожную карту по прибытии. Записи в дорожной карте в части производственной задачи делает диспетчер, фактический расход топлива указывает водитель, все остальные данные о проделанной работе и технических и эксплуатационных показателях заполняются сотрудниками соответствующих подразделений и заказчиком. Перед выпуском машины автомеханик осматривает ее, удостоверяет правильность технической работы машины в дорожной карте и подписывает разрешение на выезд. В дорожной карте заранее фиксируются порядковый номер, дата выпуска, штамп фирмы. На лицевой стороне фамилия, отчество водителя и сопровождающего лица, в распоряжение которого выделено транспортное средство, а также марка, номер автомобиля, место получения и доставки груза, количество водителей с грузом, расстояние перевозки и время выхода из гаража. Проездные листы пронумерованы последовательно с 1 января каждого года.Расход топлива регистрируется соответственно в специальном разделе дорожной карты, где указано оставшееся топливо при выезде из гаража, количество топлива, выданного, а остальное при возвращении автомобиля в гараж. Водитель заполняет обратную сторону дорожной карты. Он отдельно регистрирует каждый рейс с грузом и без него, с указанием пунктов назначения, наименования и количества доставленных грузов, времени прибытия в транспортный пункт. Все эти данные удостоверяются лицом, в распоряжение которого было выделено транспортное средство, и подтверждаются накладными и другими документами, которые водитель вручает вместе с дорожной картой.

Заполняя эту часть дорожной карты, водители часто допускают неточности. Не всегда (или почти никогда) указывается время простоя при погрузке-разгрузке, номер накладной. Это является нарушением и, в конечном счете, неточностью реестров. Маршрутные карты сгруппированы, указаны табличные номера водителей. Диспетчер составляет для каждого водителя отчет об обороте за весь месяц, в котором указываются марка транспортного средства, номер разрешения, дневной пробег, расход топлива,

объем перевозимого груза. Оборотный документ зашивается дорожными листами и передается экономисту. Экономист, в свою очередь, проверяет этот лист, а потом выплачивает зарплату водителям. Кодекс заработной платы передается бухгалтеру расчетной таблицы. Так, в проездных листах ООО "Спецрезерв" отражены только самые общие сведения, например марка автомобиля, имя водителя и объем потребленного бензина.

Организацию учета транспортных средств в ООО «Спецрезерв» можно посмотреть в Приложении 3. Здесь конкретно просматривается движение первичного документа (путевого листа), ответственные за его заполнение, сроки отчетности. Как видно, документооборот четко расписан, конкретные сроки сдачи, но необходимо возложить ответственность за достоверность и правильность заполнения первичного документа именно на водителя, т.к. он является основным участвующим в процессе заполнения путевого листа.

Данная блок-схема описана в Положении о транспортной службе, но фактически не выполняется. Заполнение путевого листа достаточно субъективно и реальные данные проследить фактически невозможно. Показания спидометра механиком зачастую не проверяются (механик работает по 8-часовой рабочей неделе, а некоторые водители по вахте).

Указанные выше недостатки в системе учета, как показала практика за последние 2 года, привели к следующим зафиксированным нарушениям дисциплины со стороны водителей.

Продажа излишков топлива на сторону. Очень часто норма расхода топлива завышена, и сэкономленное топливо продают, на трассах встречается много предложений по продаже топлива за 60% от номинала.

Покупка поддельных чеков. Водитель покупает чек и сдает его в бухгалтерию предприятия. Бухгалтерия выплачивает водителю необходимую сумму, либо списывает из подотчетных средств.

Заправка по своей топливной карте другого автомобиля.

Сговор с оператором АЗС. Если водитель заправляется по топливной карте, то «левый» чек он купить не может, т.к. данные по чеку не совпадут с

ежемесячным отчетом топливной компании. Водитель договаривается с оператором АЗС об «обналичке» средств с топливной карты; можно договориться с оператором о распечатке чека, к примеру, на 200 литров, в бак реально попадает 100 литров, а разницу оператор отдает водителю наличными по 18-20 рублей за литр топлива.

Заправка более дешевым топливом. Водитель заправляется дешевым топливом (например, из трактора), а привозит чек по рыночной стоимости. Разницу в стоимости водитель кладет в карман, а предприятие расплачивается ремонтом топливной аппаратуры, т.к. часто на трассах продают суррогат.

Водители выполняют «левые» рейсы в своих интересах. Использование техники в личных целях.

Подкручивание одометра. Водителям, которым платят за километраж, выгодно его увеличивать. Они подкручивают показания одометра. При этом можно списать и дополнительное топливо. Этот способ также работает на реальных нормах расхода топлива.

2.3 Анализ экономических показателей деятельности предприятия

Для оценки эффективности деятельности компании большое значение имеет организация постоянной оценки и анализ основных технико - экономических и финансовых показателей.

Основные показатели приведены в таблице 2.5 и на рис.2.2.

Таблица 2.5 Технико-экономические показатели деятельности предприятия ООО «Спецрезерв»

Показатель	2019	2020	Отклонение	
			абсолютное, тыс. руб.	Относительное, %
Выручка от реализации, тыс. руб.	57682,5	63234	5551,5	+9,6
Себестоимость, включая управленческие издержки, тыс. руб.	46542	55587	9045	+19,4
Прибыль, тыс. руб.	11140,5	7647	-3493,5	-31,4
Рентабельность, %	19,3	12,1	-	-7,2
Численность работающих, чел.	8	10	2	+25
Производительность труда, тыс. руб. / чел.	1392,56	764,7	-627,86	-

Из таблицы 2.5 видно, что за анализируемый период оборот от продажи услуг вырос на 5551,5 тыс. руб., а стоимость-на 9045 тыс. руб. Повышение тарифов на перевозку со стороны ООО «Спецрезерв» такого же размера с учетом жесткой конкуренции на рынке транспортных услуг было бы бессмысленным, так как можно было бы потерять клиентов, уехавших на других автомобилях компании, поэтому цены на доставку ООО «Спецрезерв» были повышены в результате роста цен на топливо. Это сказалось на размере прибыли, который снизился на 3493,5 тысячи рублей.

Анализ доходов от оказанных услуг (в процентах) представлен на рис. 2.2.

Анализ товарооборота по направлениям показывает, что большую долю товарооборота (42%) составляют перевозки собственным транспортом, за которыми следуют услуги ответственного хранения товаров (19%),

транспортные и экспедиционные услуги в России (16%). Этот анализ в данном пункте следует дополнить анализом структуры затрат (таблица 2.6).

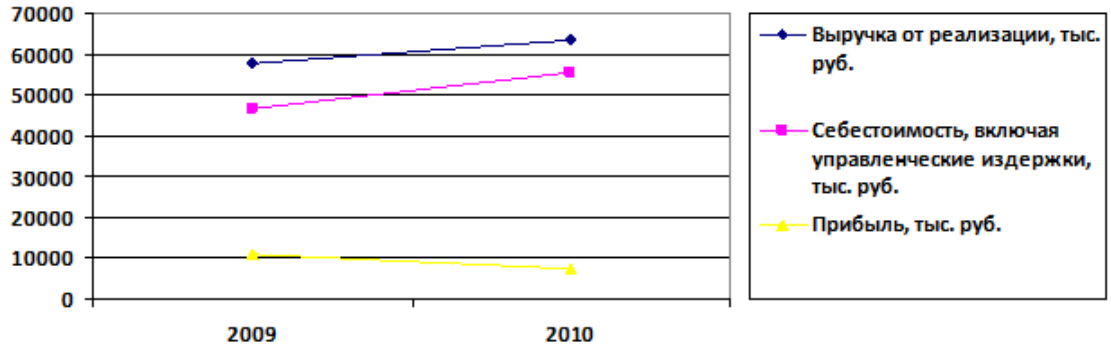


Рис. 2.1. Динамика основных экономических показателей деятельности ООО «Спецрезерв»



Рис. 2.2. Структура выручки ООО «Спецрезерв» в 2020 году по направлениям деятельности

Таблица 2.6 Затраты ООО «Спецрезерв»

Статья затрат	2019 г., тыс.руб.	Удельный вес, %	2020г., тыс.руб.	Удельный вес, %

Продолжение таблицы 2.6

Амортизация	2266,59	4,87	3524,21	6,34
Зарплата	19542,98	41,99	21662,25	38,97
Командировочные расходы	232,71	0,5	366,87	0,66
Лизинговые платежи	428,18	0,92	1350,76	2,43
Медосмотры	93,08	0,2	38,91	0,07
Охрана труда и техника безопасности	27,92	0,06	33,35	0,06
Прочие производственные расходы	65,15	0,14	289,05	0,52
Ремонт машин и механизмов	242,01	0,52	11,11	0,02
Ремонт текущий и капитальный ОС	3253,28	6,99	3463,07	6,23
Страхование	1251,97	2,69	1467,49	2,64
ТО, диагностика, технадзор ОС	65,15	0,14	138,96	0,25
Топливо.	13725,23	29,49	17087,44	30,74
Отчисления на социальные нужды	5091,69	10,94	5853,31	10,53
Электроэнергия	200,13	0,43	227,90	0,41
Итого	46542	100	55587	100,00

Из анализа затрат можно сделать следующие выводы. Максимальная доля в структуре затрат приходится на заработную плату (39% в 2019 году и 42% в 2020 году) и топливо (30,7% и 29,5% соответственно).

На основе анализа процесса организации грузовых перевозок и основных экономических показателей транспортной службы можно сделать следующие выводы.

Компания "специальный резерв" была создана в 2019 году. За 2 года Спецрезерв сумел зарекомендовать себя как надежный партнер в автомобильном секторе транспортных и экспедиторских услуг для многих предприятий и частных клиентов Свердловской области.

Основные виды деятельности ООО " Спецрезерв»

- чистый транспорт

- транспортные и транспортные услуги в России

- перевозка собственным транспортом (при использовании арендованного автомобиля

Рост продаж автосервиса по сравнению с 2019 годом на 9,6 %; сопровождается снижением прибыли из-за роста транспортных расходов.

Произошло снижение значений практически всех технических и эксплуатационных показателей транспортной службы в 2020 г. по сравнению с 2019 годом (коэффициент технической готовности снизился на 3,1%; коэффициент использования грузоподъемности-на 13,3%, производство 1 среднего тоннажа - на 22,5%).

Необоснованное увеличение расходов на топливо и ГСМ из-за низкой дисциплины водителей и плохого состояния системы учета.

Это вызывает необходимость адаптации стратегии компании, связанной со снижением эксплуатационных расходов транспортных средств в целях снижения затрат и повышения эффективности деятельности транспортной компании, сопровождающейся ростом соответствующих технико-экономических показателей.

3. Совершенствование технологии и повышение эффективности организации процесса грузоперевозок

3.1 Предложения по совершенствованию организации грузоперевозок

Любая транспортная компания или компания, имеющая собственный флот, сталкивается с проблемой контроля за применением транспорта. Соответственно, необходимо сократить выявленные нецелевые затраты. Эти события сегодня называются "транспортным мониторингом" или, другими словами, внедрена система слежения за транспортными средствами.

Эффективному управлению грузом на предприятии препятствуют следующие проблемы:

- непредвиденные расходы для постоянных объемов трафика;
- невозможность установить факт совершения водителем поездки по своему или незарегистрированному маршруту;
- трудность определения адреса машины в промежутке между посещениями конечных пунктов маршрута, которые выделены в счетах;
- точное определение текущего пробега транспорта и количества потребляемого топлива.

Важность мониторинга транспорта для любого успешного бизнеса трудно переоценить: своевременно полученные и обработанные данные в самом современном и динамичном деловом мире-это деньги.

Существует несколько способов введения процедуры мониторинга в функции диспетчеров. Самые современные системы мониторинга автомобильного транспорта - это совокупность навигационных,

корпоративных и научно-исследовательских элементов автомобильного транспорта. Бесспорным лидером по спросу и эффективности является система слежения GPS/GSM (спутниковая система слежения).

Система управления транспортом обеспечивает:

отслеживание, управление и анализ текущего состояния отслеживаемых объектов;

- транспортный контроль - соблюдение режимов работы;

повышение эффективности транспортных средств и специальной техники;

предотвращение кражи топлива;

сокращение расходов на ремонт транспорта;

выявление недобросовестных работников;

совершенствование планирования маршрутов и безопасности на транспорте;

накопление и систематизация всей информации в базе данных.

Система транспортного контроля контролирует транспорт в соответствии со следующими параметрами:

текущее местоположение;

- маршрут, пройденный в указанных контрольно-пропускных пунктах;

скорость хода;

количество топлива в баках;

расход топлива;

расход топлива, заправка и опорожнение;

загрузка, положение механизмов (для специального оборудования), открытие дверей и т. д.;

время движения;

время и место стоянки;

число оборотов двигателя;

количество часов работы автомобиля.

Система управления движением также позволяет:

просмотр маршрутов ответственных объектов за определенный период времени;

- отображение на карте местоположения транспортных средств в настоящее время (онлайн-мониторинг транспорта);

сохранить всю информацию в локальной базе данных системы управления трафиком, что позволяет не иметь постоянного подключения к интернету;

сохранить всю информацию в течение месяца при выходе из сети GSM;

создать путевые листы в обычном виде и сохранить их в базе данных;

создание отчетов о посещениях и автоматическое сопоставление их с дорожными картами;

создание табличных и графических отчетов о расходе топлива, пробеге, скорости, времени в пути и т. д. за определенный период времени для каждого транспортного средства или водителя.

Набор бортового оборудования (GPS / GSM терминал, или GPS трекер) установлен на контролируемом транспортном средстве. трекер определяет местоположение, скорость, направление движения, а также состояние подключенных датчиков (уровень топлива, число оборотов двигателя, его температура и т. д.), положение различных механизмов. Все отчеты о положении объекта и показания датчиков (GPS-трекеров) с заданной частотой архивируются в энергонезависимой памяти, независимо от наличия соединения с сервером. Это позволяет полностью контролировать автомобиль.

Связь мобильных терминалов GPS / GSM (GPS Tracker) с сервером осуществляется по технологии GPRS, что гарантирует минимальную стоимость работы системы на максимальной скорости и гарантирует доставку отчетов на сервер и, следовательно, своевременное управление транспортными средствами вашего флота.

На сервере телематики, предоставленном поставщиком, имеется база данных, в которой хранятся данные, полученные от терминалов GPS/GSM.

Центр управления-это обычный компьютер, имеющий доступ в интернет. На нем, как и на сервере, есть база данных, в которой хранятся данные о регулируемых машинах (для любого автоматического управления осуществляется индивидуально). Репликация данных выполняется периодически (передача новых данных из базы данных сервера в диспетчерскую). Такая конструкция системы мониторинга позволяет менеджеру периодически подключаться к Интернету и не накладывает никаких условий на скорость соединения. профессия устанавливает маршруты на карте, сообщает о расходе топлива, пробеге, простом и т.д., применяя данные местной базы данных, делает анализ статистики, принимает решения.

Центр управления способен находиться автономно на стороне клиента либо на стороне покупателя с безопасным доступом посредством сети Интернет.

Общим недостатком применения любой радионавигационной системы считае тся то, что при определенных условиях сигнал может либо никак не достигать до приемника, или попадать со значительными искажениями ли бо приостановками. Так-как рабочая частота Gps располагается в дециметров ом спектре радиоволн, уровень приема сигнала с спутника способен серьезно ухудшиться около густой листвы деревьев или из-за особенно большой облачности. Обычный прием сигналов Gps может подпортить препятствия от множества наземных радиосигналов, а также магнитные бури.

Факторы, влияющие на снижение точности:

- расположение спутников;
- наличие паразитных объектов, покрывающих необходимые участки неба;
- влияние атмосферы;
- отражение радиоволн.

По минимальным оценкам, по опыту других компаний, система спутникового мониторинга водителей позволяет экономить до 25% стоимости автопарка.

Внедрение системы мониторинга дорожного движения (SMDA) позволяет снизить затраты на топливо и контролировать деятельность водителей.

Подключившись к системе мониторинга и диспетчеризации транспортных средств, которая включает учет расхода топлива, ООО " Спецрезерв» сможет:

1) повышение качества транспортных услуг и объема перевозок путем:

мгновенного доступа к местоположению и состоянию транспортных средств, прибытия и отправки грузов;

- быстрое реагирование на чрезвычайные ситуации;

управление маршрутами и долгосрочное планирование транспорта;

увеличение срока службы транспортных средств.

2) повышение транспортной безопасности за счет:

отправить тревожное сообщение водителю в любое время;

- оперативный контроль отклонения транспортного средства от указанного маршрута и выхода из указанного района;

мониторинг различных состояний транспортного средства (включая открытие грузового отделения), а также дистанционное включение/выключение контроллером исполнительных механизмов (дверных замков, системы зажигания).

3) значительно снизить эксплуатационные расходы за счет:

исключения нецелевого использования транспортных средств, присвоения пройденного пути;

- сокращение непродуктивного пробега и холостого хода;

экономия по линии GPS и других ресурсов, связанных с эксплуатацией транспортных средств;

повышение дисциплины персонала;

сокращение несчастных случаев;

управленческие решения, основанные на надежных статистических данных.

Как показал анализ (Глава 2), статья расходов на грузовые перевозки ООО «Спецрезерв» 1 является одной из важнейших, а именно стоимостью топлива. Это в значительной степени связано с плохим управлением транспортными средствами, что приводит к потреблению топлива и следстве нно к увеличению расходов.

Сначала нужно настроить систему учета «на бумаге". Кроме того, ведение та кой записи необходимо для проверки, сравнения параметров и проверки сист емы средствами GPS.

Обработке данных, содержащихся в дорожных картах, должна проводиться е жедневно завершения расчетов.

При выводе команды менеджеру следует открыть на экране компьютера фай л, с более давними сохраненными данными команды, которые привязаны к водителю. Так диспетчер увидит, какое расстояние преодолел водитель, опре делит правильное расстояние, которое потом отразится в пути. Используя да нные компьютера, менеджер уже имеет возможность получить все данные о последующей работе при выводе машин на линию. А по возвращении трансп орта из рейса он заходит в компьютер, где уже создал рабочее состояние для любой машины, данные о мощности поездки: показания спидометра, оставше еся топливо и т.

Информация о любых водительских действия может обрабатываться во время пребывания водителя и отображаться на экране. Это займет не больше минуты. На рисунке 3.1 показана иерархическая структура работ.

Сравнивая реальный расход времени также потребление горючего со л учшим, оператор станет ежедневно узнавать об абсолютно

всех случаях нарушения правил эксплуатации машины и невыполнения граф ика трудового объема. Это сможет помочь увеличить дисциплину водителей,

результативность использования автомобильного транспорта.

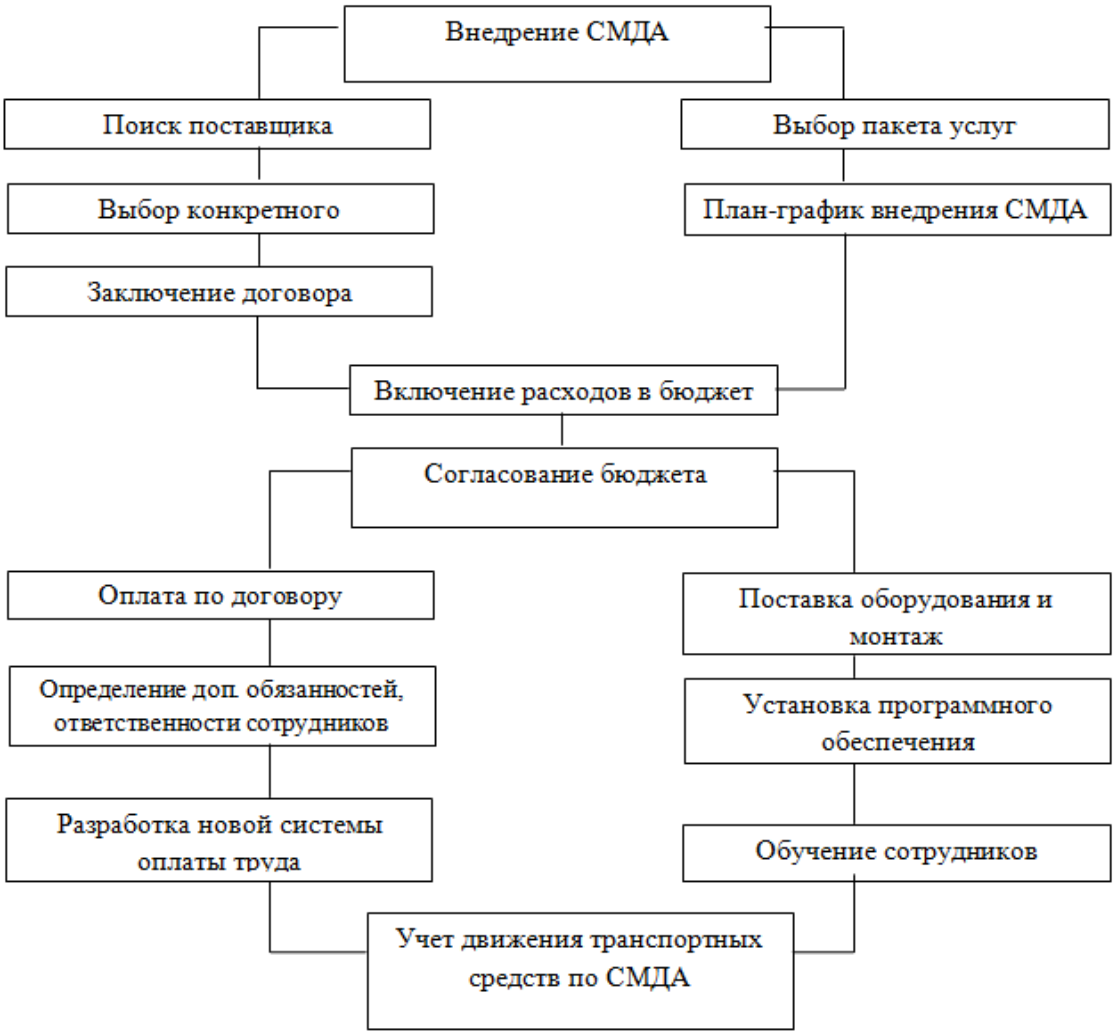


Рис. 3.1. Иерархическая структура работ

Источником финансирования данной системы является прибыль организации.

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

Перечень работ процесса представлен в таблице 3.1.

Таблица 3.1 Перечень работ процесса

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

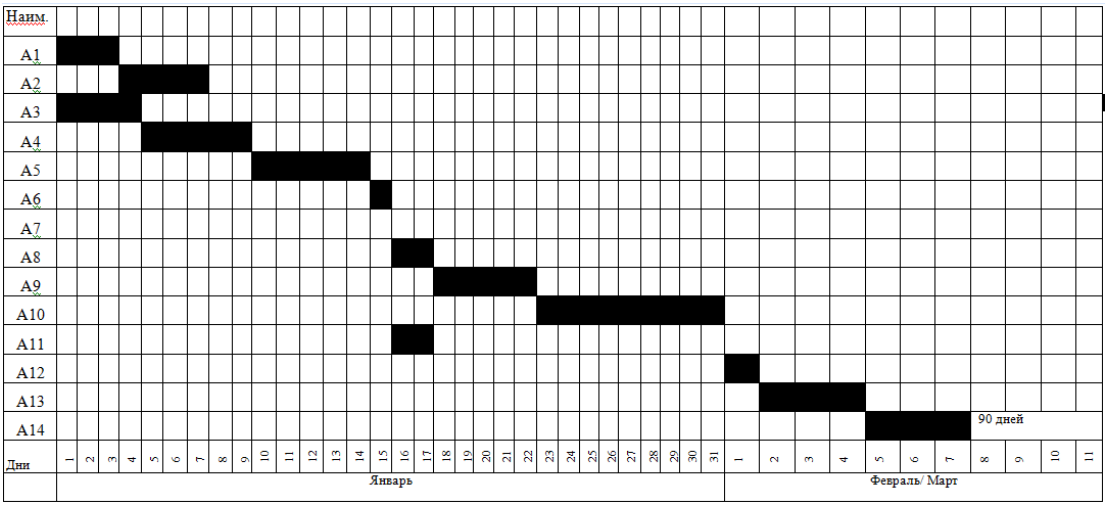
Для визуализации работ процесса по времени выполнения работ был составлен график Ганта (рис. 3.2.).

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

Таблица 3.2 Матрица ответственности

Матрица ответственности - связывает пакеты работ с исполнителями, может учитывать календарные сроки выполнения работ. В таблице 3.2 показана матрица ответственности (О - ответственный, И - исполнитель, У - участник)

Рис. 3.3. Этапы выполнения работ



Среди всех рассматриваемых поставщиков ООО " Сталмаш.РФ", которая расположена в Екатеринбурге, была выбрана, самые короткие сроки доставки, самое короткое время для расчетов, обмена документами.

В таблице 3.3. представлены затраты на внедрение системы спутникового мониторинга.

Таблица 3.3 Затраты на СМДА (за год)

Затраты на 1 автотранспортное средство	Сумма
Стоимость оборудования (1 GPS-трекера), руб.	14500
Монтаж и установка системы , руб.	1400
Итого: руб.	15900
Обучение персонала , руб.	2500
Абонентская плата на 1 ТС, руб.	1050
Общее количество машин, ед.	4
единовременные затраты (общие) (15900*4+2500), руб.	66100
затраты в месяц (общие) (1050*4), руб.	4200
Годовые затраты по обслуживанию (общие) (4200*12), руб.	50400

Итого затрат на весь автотранспорт за первый год (66100+4200), руб.	70300

Следует поменять концепцию оплаты труда водителей. С Целью увеличения производительности работы водителей следует, для того чтобы их заработная оплата была подчинена выполняемой работе. В наше время в них воздействует система оплаты работы во срок, также следует внед рить премию за штуку.

3.2 Расчет экономической эффективности внедрения предложенных мероприятий

В феврале 2021 года было введено первое оборудование на автомобиля В таблице 3.4 представлены свежие результаты внедрения СМДА. Заметно, ч то автопробег по дорожным картам выше пробега по системе навигатора на 1 639; 1599; 734,2 тысячи рублей за февраль, март, апрель одинаково.

Общий разрыв за 3 месяца составляет 36,4%. Данная система не позволяет установить достоверный контроль топлива, так как система учитывает любое время работающей машины.

В следствии этого, по данным, можно ожидать дальнейшего снижения затрат ГСМ в среднем до 25%

(10% будет потрачено на работу по транспортировке автомобиля, система установлена на автомобилях в разное время и не все необходимые устройства

(только на 3 машины), также произошли сбои.



Рис. 3.3. Схема процесса мониторинга движения автотранспорта по средствам GPS

Если затраты ООО «Спецрезерв» на топливо за 2020 год составили 7 824,19 тыс.руб., то при помощи СМДА можно добиться снижению расходов в последующих годах до 5868,68 тыс. руб. (это при условии полного внедрения системы и нормального функционирования):

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

Экономия составит:

Э = 7824,9-5868,14= 1956,22

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

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

Таблица 3.4. Сравнение показателей по путевым листам и по СМДА

	февраль						март						апрель					
автотранспорт	Пробег по ПЛ	Пробег по GPS	Разница в пробеге м/у ПЛ и GPS	Расход топлива по ПЛ	Расход топлива по GPS	Разница по ГСМ м/у ПЛ и GPS	Пробег по ПЛ	Пробег по GPS	Разница в пробеге м/у ПЛ и GPS	Расход топлива по ПЛ	Расход топлива по GPS	Разница по ГСМ м/у ПЛ и GPS	Пробег по ПЛ	Пробег по GPS	Разница в пробеге м/у ПЛ и GPS	Расход топлива по ПЛ	Расход топлива по GPS	Разница по ГСМ м/у ПЛ и GPS
Faw 3252																		
Камаз							122	25	97	135	30	105	809	678	131	978	752	226
MAN	4645	3254,9	1390,1	4774	3135	1639	3342	2572	770	3637	2472,2	1164,8	628	500,5	127,5	769	441,5	327,5
Газель/ Faw1030							532	339,2	192,8	629	299,8	329,2	630	474,2	155,8	632	451,3	180,7
Итого по автомобилям	4645	3254,9	1390,1	4774	3135	1639	3996	2936,2	1059,8	4401	2802	1599	2067	1652,7	414,3	2379	1644,8	734,2

Таким образом, экономическое воздействие внедрения системы мониторинга GPS достигается следующими процессами оптимизации:

сокращение автомобильного движения достигается за счет более быстрого оперативного управления движением, транспортной логистики, устранения несущественных простоев. снижение расхода ГСМ (топлива), во-первых, из-за счет снижения пробега.

Во-вторых, при подключении датчика значения горючего в приложении и отображается все сведения об этом, какое количество горючего было заполнено (либо сливалось), со подтверждением точного месторасположения и момента заправки (либо слива). Непосредственно этот фактор дал главный финансовый результат.

результативное руководство персоналом. Уже После конструкции концепции слежения из-за GPS также ее функционирования во протяжение месяца управление компании выполняет значительную предупредительную службу из числа авиационного состава.

В общем экономическом плане эффект от работы с системой GPS слежения за автотранспортом можно обнаружить в улучшении качества связи с клиентами, снижению затрат , а следовательно, и в повышении позиции на своем рынке и развитии скорости и, как следствие, развитии прибыли.

4 Особенности охраны труда на автотранспортном предприятии

4.1 Организация специальной оценки условий труда водителей

ООО «Спецрезерв» – транспортная компания, осуществляющая перевозки разногабаритного груза автомобильным транспортом с 2019 года.

В штате компании находится всего 10 человек. В компании созданы два отдела - транспортный и по работе с клиентами. Руководители этих отделов подчиняются непосредственно генеральному директору.

Отдел по работе с клиентами включает в себя помимо руководителя, трех менеджеров по работе с клиентами и диспетчера. Транспортный отдел включается в себя руководителя отдела и четырех водителей.

Собственный автопарк представлен современными транспортными средствами:

1. Камаз грузоподъемностью более 20 тонн.
2. MAN 24.422 грузоподъемностью до 15 тонн.
3. Газель грузоподъемностью до 1,5 тонны.
4. FAW 1031 грузоподъемностью до 1,5 тонны.
5. FAW 3252 грузоподъемностью до 5 тонн.

Все автомобили, осуществляющие грузовые перевозки, соответствуют санитарным нормам, что подтверждается санитарными паспортами.

Автомобили проходят регулярный осмотр и необходимый ремонт

Ответственность «Спецрезерв» как автоперевозчика застрахована в страховой компании «Группа Ренессанс Страхование»

Используя собственный транспорт «Спецрезерв», руководитель ООО «Спецрезерв», в соответствии с требованиями ст. 212 1. Трудового кодекса Российской Федерации от 30.12.2001 N 197-ФЗ (ТК РФ), обязан, провести специальную оценку условий труда на каждом транспортном средстве [1].

Результаты специальной оценки условий труда на рабочем месте водителя, представлены в таблице 4.1.

Таблица 4.1 – Результаты специальной оценки условий труда на рабочем месте водителя.

Наименование факторов производственной среды и трудового процесса	Класс (подкласс) условий труда	Эффективность СИЗ *, +/-/не оценивалась	Класс УТ при использов. СИЗ
Химический	2	не оценивалась	1
Биологический	-	не оценивалась	-
АПФД	-	не оценивалась	2
Шум	2	не оценивалась	2
Инфразвук	-	не оценивалась	-
Ультразвук воздушный	-	не оценивалась	-
Вибрация общая	2	не оценивалась	2
Вибрация локальная	2	не оценивалась	2
Неионизирующие излучения	-	не оценивалась	00
Ионизирующие излучения	-	не оценивалась	00
Параметры микроклимата	2	не оценивалась	2
Параметры световой среды	2	не оценивалась	2
Тяжесть трудового процесса	2	не оценивалась	2
Напряженность трудового процесса	3.1	не оценивалась	3.1
Итоговый класс условий труда	3.1 вредные первой степени)	не заполняется	3.1

По результатам специальной оценки можно сделать вывод, что общий класс условий труда на рабочем месте водителя – 3.1 вредные условия труда первой степени. Это значит, что на водителя компании воздействует комплекс производственных факторов, уровни воздействия которых, превышают уровни, установленные гигиеническими нормативами условий труда. На рабочем месте водителя вредность обусловлена наличием неустранимого фактора – напряженность трудового процесса, связанная с движением транспортных средств на дороге.

Проведенный анализ результатов специальной оценки условий труда на рабочем месте водителя, позволяет сделать вывод, что водители испытывают повышенные эмоциональные нагрузки, которыми и обусловлены профессиональные вредности на данном рабочем месте.

4.2 Особенности режима труда и отдыха водителей

В настоящее время вступают в силу новые правила об установлении режима работы и отдыха водителей на автомобилях предприятий, которые утверждены Министерством транспорта России от 16.10.2020 N 424 «Об утверждении Особенностей обустройства рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей» [1].

Настоящим документом устанавливаются особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условия труда водителей автомобилей, управление которыми входит в их трудовые обязанности, и водителей автомобилей, являющихся индивидуальными предпринимателями и управляющих автомобилем самостоятельно (далее - водителей), за исключением водителей, оказывающих транспортные услуги на коммунальных легковых автомобилях при обслуживании государственных органов и органов местного самоуправления, водителей, занятых на международных перевозках, водителей транспортных средств, осуществляющих перевозки в пределах территории предприятия, не выезжающих на общественные дороги, водителей автомобилей ведомственной охраны, водителей пожарных и аварийно-спасательных транспортных средств, в том числе автомобилей, предназначенных для оказания медицинской помощи гражданам, в том числе автомобили, участвующие в ликвидации последствий или предотвращении чрезвычайных ситуаций, водители транспортных средств органов, осуществляющих

оперативно-розыскную деятельность, военные водители при исполнении ими служебных обязанностей.

Указанные характеристики обязательны для исполнения юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, зарегистрированными на территории Российской Федерации, являющимися работодателями (далее - работодателями) и на основании пункта 1 статьи 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 года N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" обязательны для соблюдения индивидуальными предпринимателями, не являющимися работодателями [1].

3.в случаях, предусмотренных настоящими признаками, при принятии местного нормативного акта работодателя, содержащего нормы трудового законодательства (далее - местное регулирование работодателя), утверждение графиков ротации с учетом мнения представительного органа работников (если таковой является представительным органом), а в случаях, предусмотренных коллективным договором и (или) соглашениями, принятие местного нормативного акта работодателя осуществляется по согласованию с представительным органом работников.

В случае введения работодателем смены работы в соответствии со статьей 103 Трудового кодекса РФ графики смены устанавливаются с учетом этих особенностей.

5. В обычный рабочий день водителя не может превышать 40 часов в неделю.

В тех случаях, когда условия труда не позволяют соблюсти установленный дневной или еженедельный срок, водители должны учитывать накопленное рабочее время с отчетным периодом в один месяц.

Срок отчетного периода может быть увеличен до трех месяцев по согласованию с выборным органом первичной профсоюзной организации, а при отсутствии такового-с другим представительным органом трудящихся.

Суммарный учет рабочего времени вводится работодателем с учетом мнения представительного органа работников.

6. Если рабочее время суммируется, продолжительность ежедневной работы (смены) водителей не может превышать 10 часов. Увеличение этого времени, но не более чем на 2 часа, допускается с учетом требований, изложенных в пунктах 10-12 этих характеристик, для того, чтобы завершить транспорт и / или добраться до стоянки.

Водители, осуществляющие перевозки для медицинских учреждений, коммунальных организаций, телеграфных, телефонных и почтовых организаций, обязательных государственных вещателей, телевизионных и радиоканалов, операторов связи, эфирных цифровых наземных вещательных организаций, обязательных государственных, теле-и радиоканалов, экстренных служб, перевозки на коммунальных легковых автомобилях при обслуживании руководителей транспортных организаций на транспортных средствах, перевозки легковых автомобилей и т.д., у таксомоторов, а также у водителей, работающих в составе надзорных групп по методу мониторинга организации труда, продолжительность ежедневной работы (смены) может быть увеличена работодателем до 12 часов.

Для водителей, работающих на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа в городском и пригородном транспорте, продолжительность ежедневной работы (смены) может быть увеличена работодателем до 12 часов по согласованию с представительным органом работников.

С согласия водителей рабочий день (смена) можно разделить на части. Разделение рабочего дня (смены) производится на основании местного нормативного акта работодателя, принятого с учетом мнения выборного органа первичной профсоюзной организации.

Перерыв между частями рабочего дня (смены) устанавливается не позднее чем через пять часов после начала работы.

При делении рабочего дня (смены) на части общее время перерывов между частями рабочего дня (смены) не может превышать:

для водителей, осуществляющих регулярную перевозку пассажиров и багажа в городском и пригородном транспорте,-3 часа;

для других водителей - 5 часов.

Перерыв между частями рабочего дня (смены) предоставляется в местах, которые позволяют водителю использовать время отдыха по своему усмотрению.

Время перерыва между частями рабочего дня (смены) в рабочее время не включено.

В порядке, предусмотренном статьей 101 Трудового кодекса, для водителей легковых автомобилей (за исключением такси), а также для водителей легковых автомобилей, занятых геологическими, топографическими и геодезическими работами на местах, может быть установлен ненормированный рабочий день.

Решение об установлении ненормированного рабочего дня принимается работодателем с учетом мнения представительного органа работников.

Количество и продолжительность смены для нерегулярных рабочих дней устанавливаются на основе обычной продолжительности рабочей недели, а дни непрерывного еженедельного отдыха (далее - еженедельный отдых) предоставляются по общим причинам.

Рабочее время водителя включает:

- время управления автомобилем;

- специальное время перерыва для отдыха от вождения (далее-специальный перерыв);

- время работы, не связанное с вождением автомобиля.

Время вождения в течение периода, не превышающего 24 часов после окончания дневного или еженедельного отдыха и начала следующего дневного или еженедельного отдыха (далее-дневного периода), не должно превышать 9 часов. Разрешено увеличить это время до 10 часов, но не более чем в два раза в течение календарной недели.

По достижении времени движения, предусмотренного в пункте 10 характеристик, водитель имеет право увеличить это время, но не более чем на 2 часа, для того чтобы завершить транспорт и / или добраться до места стоянки.

Работодателю запрещается устанавливать время вождения для водителей с учетом исключений, изложенных в настоящем пункте.

Время вождения в течение одной календарной недели не должно превышать 56 часов, а в течение двух календарных недель подряд - 90 часов.

Не позднее 4 часов 30 минут времени вождения, после окончания времени отдыха или специального перерыва, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 14 настоящих характеристик, водитель обязан сделать специальный перерыв продолжительностью не менее 45 минут, за исключением случаев, когда время отдыха или перерыва (пункт 16 настоящих характеристик).

Специальный перерыв можно разделить на несколько частей, первая из которых должна длиться не менее 15 минут, а последняя-не менее 30 минут, а для регулярных перевозок пассажиров и багажа по городу и пригородам каждая часть должна длиться не менее 10 минут.

Превышение времени управления автомобилем, упомянутого в пункте 13 настоящего пункта, носит Животный характер, но не более чем за 1 час, с тем чтобы проследить за автомобилем до места ближайшей стоянки для отдыха или до конечного пункта назначения.

Рабочие часы водителя, не связанные с вождением, включают:

а) время подготовки и закрытия для выполнения работ до отправления и после возвращения линии, а также для междугородних перевозок для выполнения работ в точке движения или транзита (в месте стоянки) до начала и после окончания смены;

Б) время медицинского осмотра водителя до, до и после смены, после смены, а также время в пути от места работы до места медицинского осмотра и обратно;

В) время стоянки в ожидании погрузки и разгрузки, в ожидании посадки и высадки пассажиров, при оказании технической помощи;

d) время простоя не является виной водителя;

рабочее время по устранению неисправностей автомобиля, выполняемое водителем самостоятельно;

д) иной срок, предусмотренный законодательством РФ, трудовым договором, заключенным с водителем и (или) коллективным договором или местным нормативным актом работодателя, принятым с учетом мнения представительного органа работников.

Состав и продолжительность времени, указанного в подпунктах "а" и " Б " настоящего пункта, определяются работодателем с учетом мнения представительного органа работников.

Время отдыха и перерывы (за исключением специальных перерывов) водителей включают:

перерыв на отдых и питание в течение рабочего дня (смены);

ежедневный непрерывный отдых (взаимообмен) (далее-ежедневный отдых);

еженедельный отдых.

Время отдыха и перерыва водителей может также включать время перерыва между частями рабочего дня (смены), требования к которому устанавливаются в соответствии с пунктом 7 настоящих характеристик.

Время отдыха и приема пищи должно быть не менее 30 минут и не более двух часов и должно быть предоставлено водителям, как правило, в середине дня (смена).

Если продолжительность ежедневной работы (смены) превышает 8 часов, водитель может воспользоваться двумя перерывами на отдых и питание общей продолжительностью не более 2 часов и не более 30 минут.

Продолжительность и продолжительность перерыва на отдых и питание (общая продолжительность перерывов) устанавливаются в соответствии с правилами внутреннего распорядка труда.

Продолжительность дневного отдыха, а также время перерыва на отдых и питание в дневной период должны быть не менее чем в два раза больше продолжительности рабочего времени до отдыха (смены).

При учете совокупного рабочего времени продолжительность суточного отдыха должна составлять не менее 11 часов, которые необходимо использовать до окончания дневного периода.

Допускает:

сократить это время как минимум до 9 часов, но не более трех раз между концом одного еженедельного отдыха и началом другого;

разделите ежедневный отдых на две или более части, причем первая имеет продолжительность не менее 3 часов, а последняя-не менее 9 часов.

Водители, работающие в составе группы водителей (далее - экипаж), обязаны одновременно и в полном объеме использовать ежедневный отдых не менее 9 часов до окончания дневного периода, который экипажу разрешается увеличить до 30 часов.

Время, в течение которого водитель находится в экипаже и не управляет транспортным средством, не активируется в рабочее время. За указанный срок выплачивается дополнительное вознаграждение, размер которого определяется коллективным договором или местным нормативным актом работодателя, принятым с учетом мнения представительного органа работников.

Любой ежедневный отдых может быть заменен еженедельным отдыхом.

Разрешается прерывать ежедневный отдых не более двух раз для совершения прибытия (отправления) на пароме или железнодорожном подвижном составе. При этом общая продолжительность этого перерыва (пауз) не должна превышать одного часа, суточное время отдыха должно составлять в общей сложности не менее 11 часов.

Еженедельный отдых должен составлять не менее 45 часов. Этот отдых должен начаться не позднее шестого дня после окончания предыдущего еженедельного отдыха.

Допускается сокращение еженедельного отдыха не менее 24 часов, максимум один раз в течение двух последовательных календарных недель. Разница во времени, на которую был сокращен еженедельный отдых, должна в полной мере использоваться водителем для отдыха от вождения в течение трех календарных недель подряд после окончания календарной недели, в течение которой был сокращен еженедельный отдых. Этот период отдыха должен быть связан с ежедневным отдыхом не менее девяти часов или регулярным еженедельным отдыхом.

В случае работы экипажа еженедельный отдых может быть сокращен не менее чем до 24 часов в календарную неделю с учетом условий компенсации, предусмотренных в настоящем пункте.

Таким образом, можно сделать вывод, что режим труда и отдыха водителей четко регулируется законом и что каждый работодатель обязан следить за соблюдением требований безопасности работников.

4.3 Мероприятия по охране труда водителей ООО "Спецрезерв"

Работа водителя сопровождается серьёзными психо-эмоциональными нагрузками, которые могут привести к нештатным ситуациям на дороге. Поэтому работодатель обязан уделять серьезное внимание подбору водителей, подготовке работников к безопасной работе и их охране труда.

Рассмотрим основные мероприятия по охране труда , реализуемые в ООО "Спецрезерв".

1. Профессиональный отбор и профессиональная подготовка работников, которые непосредственно связаны с движением транспортных средств.

2. Подготовка работников в соответствии с профессиональными и квалификационными требованиями.

3. Стажировка водителей при переводе на новый маршрут, новый тип (модель) транспортного средства.

4. Инструктаж водителей по охране труда и безопасности дорожного движения в соответствии с ГОСТ 12.0.004-2015 Система стандартов безопасности труда (ССБТ). Организация обучения безопасности труда. Общие положения [1].

5. Обязательные медосмотры водителей в соответствии с Приказом Минздрава России от 15.06.2015 N 344н "О проведении обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств)" [1].

6. Мероприятия по совершенствованию водителями навыков оказания первой помощи пострадавшим в ДТП.

7. Соблюдение режима труда и отдыха водителей и соответствующий контроль? согласно Приказа Минтранс России от 16.10.2020 N 424 «Об утверждении Особенностей режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей» [1].

Мероприятия по подготовке транспортных средств к безопасной эксплуатации

1. Проверка соответствия транспортных средств по назначению и конструкции техническим требованиям.

2. Проверка наличия действующих разрешительных документов:

— свидетельство о регистрации транспортного средства;

— страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

— лицензия на осуществление пассажирских перевозок;

— путевой лист;

—иные документы.

3. Поддержание транспортных средств в технически исправном состоянии в соответствии с инструкцией по эксплуатации изготовителя транспортного средства.

4. Техническое обслуживание и ремонт транспортных средств в порядке и объемах, соответствующих технической и эксплуатационной документации.

5. Ежедневный технический контроль транспортных средств перед выездом на линию и по возвращении к месту стоянки с отметкой в путевом листе.

6. Хранение транспортных средств с исключением доступа к ним посторонних лиц и самовольного использования водителями

В заключении можно сделать вывод, что в ООО "Спецрезерв" реализуется полный комплекс мероприятий в целях обеспечения безопасности дорожного движения и охраны труда водителей.

Заключение

Автомобильный транспорт играет важную роль в развитии экономики страны, связывая промышленность с сельским хозяйством, обеспечивая условия для нормального производства и движения, а также способствуя развитию межрегиональных отношений. Эффективное функционирование торговых организаций и предприятий во многом зависит от функционирования транспорта, так как затраты на перевозку грузов занимают значительную долю транспортных расходов. Кроме того, рациональное использование транспортных средств позволяет; быстрее доставлять миллионы тонн товаров с производства конечным потребителям.

Основное различие между транспортными услугами и другими компонентами третичного сектора заключается в том, что транспортные услуги не всегда являются автономными. Часто они являются частью гораздо

более широкого процесса-строительства, потребления промышленных и пищевых продуктов и т. транспортные услуги не всегда являются целью, поэтому они зависят от степени развития рыночной ситуации и влияют на нее.

Анализ деятельности транспортных средств актуален не только для автотранспортных компаний. Многие компании, занимающиеся различными видами деятельности, имеют собственный автопарк или пользуются услугами наемных автомобилей, грузовиков, специального оборудования и строительного оборудования. Кроме того, у компании часто возникают вопросы о том, что выгоднее: покупка или аренда автомобиля, аренда, с экипажем или без него, расширение или сокращение флота, есть ли резерв в сокращении затрат, росте прибыли или все возможности исчерпаны полностью и т.д.

ООО «Спецрезерв» для организации грузовых перевозок используется собственное транспортное средство, в ближайшее время рост грузовых перевозок, создает необходимость увеличения парка подвижного состава. Сопоставив всю информацию о ООО "Спецрезерв", можно сказать, что подвижной состав предприятия находится в хорошем состоянии, износ автомобилей в настоящее время находится в пределах нормы и их использование в коммерческих целях экономически осуществимо и выгодно. Техническое обслуживание подвижного состава осуществляется своевременно, что позволяет избежать неисправностей и поломок, что снижает затраты на техническое обслуживание.

К негативным моментам организации грузоперевозок относится сокращение прибыли от основной деятельности компании в 2020 году за счет опережения роста себестоимости перевозок роста выручки. Однако улучшить финансовое состояние предприятия реально за счет:

.сокращения издержек по транспортировке, для этого необходимо:

- разработать наиболее удобные и оптимальные схемы движения транспортных потоков

- внедрить систему контроля за расходов топлива на предприятии.

В этой связи в третьей главе предлагается внедрение систем слежения GPS / GSM в транспортных средствах. Так, по полученной информации, можно ожидать в будущем снижения затрат на топливо, в среднем, до 25% с учетом того, что затраты ООО «Спецрезерв» на топливо в 2020 году составила 7 824,19 тыс.руб., с помощью ООО "Спецрезерв " можно добиться сокращения расходов на следующий год, до 5868,68 тыс. руб. (это при условии полной реализации системы и нормального функционирования). Экономия составит 1956,22 тысячи рублей. Затраты на внедрение системы будут возмещены уже в первый год.

Список использованной литературы

Законодательные и нормативно-методические документы

1. Гражданский кодекс РФ. Часть вторая от 26.01.1996 N 14-ФЗ, (ред. от 07.02.2011) // Собрание законодательства РФ.1996. N 5. Ст. 410.
2. Положение по бухгалтерскому учету «Учет материально - производственных запасов» ПБУ 5/01, утверждено Приказом Министерства финансов РФ от 09.06.2001 № 44н. (в ред. от 27.11.2006 № 156н).

Специальная научная литература

3. Алексеев С. Оптимизация графика поставок при случайных задержках в пути // Логистика - 2009, № 12.- С. 48-52
4. Альбеков А.У., В.П.Федько, О.А.Митько. Логистика коммерции: Учебное пособие для студентов вузов - Ростов: Феникс+, 2008. - 212 с.
5. Аникин Б.А. Логистика: Учебник для вузов.- М.: ИНФРА-М, 2009. - 372с.
6. Афанасьев Л.Л. Автомобильные перевозки. М.: Академия, 2008. - 240 с.
7. Баркалов С.А., Бурков В.Н. Задачи управления материально-техническим снабжением в рыночной экономике: Учебник. - М: ИПУ РАН, 2010. - 408 с.

. Белоусов А.Г., Стаханов Д.В., Коммерческая логистика: учеб. пособие для экон. спец. высших и средних спец. учебных заведений. - Ростов: Феникс+, 2008. - 198 с.

9. Гаджинский А.М. Логистика: Учебник для вузов / Отв.редактор А.М. Гаджинский.-16-е изд., перераб. и доп. - М.: Дашков и К, 2009. - 420с.

10. Гаджинский А.М. Практикум по логистике. - 7-е изд., перераб. и доп. - М.: Дашков и Ко, 2009. - 299 с.

11. Голиков Е.А. Маркетинг и логистика: Учеб. Пособие - М.: Дашков и Ко, 2008. - 289 с.

. Горбачева В. Структура услуг логистических операторов// ЛОГИНФО -- 2009, № 7-8. - С.54-58

. Дыбская В.В. Логистика для практиков - М.: ИПТИЛ ВИНИТИ РАН, 2010. - 89 с.

. Костоглодов Д.Д., Харисова Л.М. Распределительная логистика - М.: Экспертное бюро, 2008. - 250 с.

15. Кристофер М. Логистика и управления цепями поставок / Под общ. ред. В.И. Лукинского. - СПб.: Питер - 2008. - 245 с.

16. Курганов В.М. Логистика: Транспорт и склад в цепи поставок - М.: Книжный мир, 2009. - 512 с.

. Логистика: Учебник / Под ред. Б.А. Аникина. - 3-е изд., перераб. и доп. -М.: ИНФРА-М, 2008. - 368 с.

. Миротин Л.Д. Эффективная логистика - М.: Экзамен, 2009. - 160 с.

. Миротин Л.Д., Ташыбаев Ы.Э. Логистика для предпринимателя: основные понятия, положения, процедуры: Учебное пособие. - М.: Инфра-М, 2009. - 301 с.

. Неруш Ю.М., Логистика: Учебник для вузов. - 4-е изд. перераб. и доп. - М.: ЮНИТИ - ДАНА, 2009. - 501 с.

21. Николайчук В.Е. Логистика: Учеб. Пособие - С-Пб.: Питер, 2008. - 324 с.

22. Новиков О.А. Логистика: Учеб. пособие.- СПб.: СЭПИ, 2008. - 112 с.

23. Организация и управление торговым предприятием: Учебник / Под ред. д-ра экон. наук, проф. Т.П. Данько. - М.: ИНФРА-М, 2009. - 303 с.
24. Основы логистики: Учеб. Пособие / Под ред. Л.Б. Миротина и В.И. Сергеева. - М: ИНФРА-М, 2010.- 200 с.
25. Саркисов С.В. Управление логистикой: Учеб. Пособие. - М.: Бизнес и сервис «Интел-Синтез», 2009. - 348 с.
26. Смехов А.А. Введение в логистику. - М.: Транспорт, 2003. - 112 с.
. Стерлигова А.Н. Управление запасами в цепях поставок. Учебник. - М.: Инфра-М, 2009. 342 с.
. Транспортная логистика: Учебное пособие. - М.: Бранусс, 2006. - 145 с.
. Шевченко Н.С., Черных А.Ю., Тиньков С.А., Кузьбожев Э.Н. Управление затратами, оборотными средствами и производственными запасами / Под ред. д. э. н., проф. Э.Н. Кузьбожева.-Курск: Курск. гос. тех. ун-т. 2010. - 154с.

Приложение 1

Анализ конкурентов ООО «Спецрезерв»

№	Название организации	История и численность персонала	Виды услуг
1	ООО ПЭК	Образована в 1994 году В штате 10 чел.	Грузоперевозки, Попутный транспорт в любом городе России от 1 -до ЕВРОФуры
2	ООО «ЮграТракт»	образована в 2010 году, в штате 15чел.	Грузоперевозки по всем регионам России, СНГ, Екатеринбург и автомобильным транспортом. Негабаритные, крупнотоннажные грузы
3	ООО	Нет	Автоперевозки

	«Метатрансстрой»	информации	
4	ИП Шишковский А.В.	Образована в 2006 году, в штате 22 чел.	Грузоперевозки
5	ООО «А-Транс»	Нет информации	Автоперевозки, железнодорожные перевозки
6	ООО «АВТО-Прогресс»	образована в 1998 году, в штате 12 чел.	Грузоперевозки
7	ООО Автомобильная Транспортная Компания	Нет информации	Автомобильная перевозка и экспедирование грузов. Перевозка негабаритного груза по России
8	ООО «АРТ Логистик»	образована в 2008 году, в штате 5 человек	Грузоперевозки по России от 1 кг до 40 тонн, офисные переезды, грузчики. Быстрая и качественная доставка вашего груза. автомобили от 1-до 40 тонн, тентованные, рефрижераторы, изотермические, контейнеры, бортовые
9	ООО «КИТ»	Нет информации	Перевозки грузов и автомобилей по России
10	ООО «Байкал-Сервис»	образована в 2002 году, в штате 35 человек	Грузоперевозки по России и странам ближнего зарубежья, Страхование грузов, Организация Охраны груза, экспедирование, Погрузо-разгрузочные работы.

			Компания предлагает широкий спектр транспортно-логистических услуг

Приложение 2

Факторы конкуренции на рынке грузоперевозок города Екатеринбург на современном этапе

№ п/п	Факторы конкуренции	Экспертная оценка	Прогноз изменения фактора
1. Ситуация в отрасли			
1.1	Число и мощность фирм, конкурирующих на рынке	слабо проявляется	останется стабильным
1.2	Изменение платежеспособного спроса	не проявляется	останется стабильным
1.3	Степень стандартизации услуг, предлагаемых на рынке	слабо проявляется	останется стабильным
1.4	Издержки переключения клиента с одного производителя на другого	четко проявляется	останется стабильным
1.5	Унифицированность сервисных услуг по предложению в отрасли	слабо проявляется	останется стабильным
1.6	Барьеры ухода с рынка (затраты фирмы на перепрофилирование)	четко проявляется	останется стабильным
1.7	Барьеры проникновения на рынок	слабо проявляется	останется стабильным

1.8	Ситуация на смежных товарных рынках (рынки товаров с близкими технологиями и сферами применения)	четко проявляется	определенно усилится
1.9	Стратегии конкурирующих фирм (поведение)	слабо проявляется	останется стабильным
1.10	Привлекательность рынка данного продукта	четко проявляется	определенно усилится
	2. Влияние потенциальных конкурентов		
2.1	Трудности входа на отраслевой рынок	слабо проявляется	останется стабильным
2.2	Доступ к каналам распределения	слабо проявляется	останется стабильным
2.3	Отраслевые преимущества	слабо проявляется	останется стабильным
	3. Влияние поставщиков		
3.1	Уникальность канала поставок	слабо проявляется	останется стабильным
3.2	Значимость покупателя	слабо проявляется	останется стабильным
3.3	Доля отдельного поставщика	слабо проявляется	останется стабильным
	4. Влияние покупателей		
4.1	Статус покупателей	слабо проявляется	останется стабильным
4.2	Значимость услуги у покупателя	слабо проявляется	останется стабильным
4.3	Стандартизация услуги	четко проявляется	останется стабильным