Оглавление

Введение.....5
1. Теоретические аспекты планирования логистики на уровне международных перевозок.....7
1.1 Основные понятия транспортной логистики.....7
1.2 Особенности планирования транспортной логистики.....10
1.3 Особенности логистики на уровне международных перевозок.....17
2. Анализ планирования логистики на уровне международных перевозок в ООО «Премьер Автотранс»».....25
2.1 Организационно-экономическая характеристика предприятия.....25
2.2 Анализ осуществления на предприятии международных перевозок.....38
2.3 Разработка рекомендаций по совершенствованию планирования международных перевозок в ООО «Премьер Автотранс» Расчет экономическкого эффекта от предложенных мероприятий.....47
Заключение.....55
Список использованных источников.....57
Приложения.....61

Введение

Актуальность работы. Проблема выбора логистических посредников актуальна, и её правильное решение будет способствовать снижению рисков и укреплению позиций компании на рынке. За последние десятилетия транспортный сектор существенно изменил жизни миллионов людей по всему миру, повышая мобильность и способствуя экономическому развитию. Организовать все перемещения, сведя затраты к минимуму - в этом и заключается основная задача транспортной логистики.

Логистика представляет собой часть процесса системы поставок предприятия, в которой эффективное планирование, выполнение и контроль над ее главными этапами, заключает в себе также и хранение, и движение товаров и продукции производимых предприятием. Кроме того, логистическая система предприятия включает в себя направленность сопряженных с этим услуг и информационных потоков с места поставки вплоть до конечного магазина, с осуществлением всех требований клиента.

Транспорт является одной из главных составляющих логистической системы предприятия, так как ни одна организация не может должным образом функционировать без услуги доставки готовых товаров и производимой продукции магазинам. Действия в области логистики управления ресурсами позволяет обеспечить высокий уровень приспособленности предприятия и затраты времени на реорганизационный процесс или процесс производства в соответствии с внешними факторами воздействия.

Транспортная логистика играет главную роль, которая связана не только с большой долей транспортных издержек в общей структуре логистических расходов, но и по причине того, что продвижение материального потока невозможно без транспортировки. Целесообразность совершенствования транспортной логистики зависит от постоянно изменяющихся факторов внешней среды и от конкуренции складывающейся на рынке. Необходимость в

совершенствовании системы транспортной логистики предприятия обуславливает актуальность и объективность рассматриваемой темы.

Степень разработанности темы представлена трудами таких авторов, как И.Д. Афанасенко, Д. Бауэрсокса, Н.И. Войткевича, М.В. Виноградовой, А.А. Гайдаенко, А.И. Голощаповой и др.

Объект исследования – ООО «Премьер Автотранс».

Предмет исследования – логистика на уровне международных перевозок.

Цель работы – разработка мероприятий по совершенствованию планирования логистики на уровне международных перевозок.

Задачи:

- рассмотреть основные понятия транспортной логистики;

- описать особенности планирования транспортной логистики;

- выявить особенности логистики на уровне международных перевозок;

- рассмотреть организационно-экономическую характеристику предприятия;

- провести анализ осуществления на предприятии международных перевозок;

- рекомендации по совершенствованию планирования международных перевозок в ООО «Премьер Автотранс».

Методы исследования – анализ, обобщение полученной информации.

Теоретическая значимость работы заключается в исследовании особенностей логистики на уровне международных перевозок.

Практическая значимость работы в применении полученных результатов в деятельности организации.

Научная новизна исследования разработке предложений по улучшению логистики на уровне международных перевозок..

Структура работы состоит из введения, двух глав, заключения, списка литературы и приложения, выполнена на 60 страницах машинописного текста, содержит 14 таблиц, 8 рисунков.

1. Теоретические аспекты планирования логистики на уровне международных перевозок

1.1 Основные понятия транспортной логистики

Транспорт представляет собой отрасль материального производства. Особенностью является тот факт, что он не производит материальное сырье, а лишь предоставляет услуги по его перевозке. Так же можно выделить две категории пользования транспорта: общие и не общие (специализированные). Первый случай включает в себя городской транспорт и транспорт коммерческих организаций, которые оказывают платные услуги населению. Специализированные - являются составной частью производственных или торговых предприятий и не исполняют услуги внешним организациям.

Понятие транспортной логистики как подсистемы и функциональной области логистики различными авторами трактуется следующим образом:

– наука о системной интеграции транспортных и логистических потоков в форме услуг в целях оптимизации грузоперевозок на основе действующего законодательства [10];

– особый вид логистики, исследующий перемещение необходимого количества товара в нужную точку, оптимальным маршрутом, за требуемое время и с наименьшими затратами [15];

- система по организации доставки груза с минимальными временными затратами и оптимизацией расходов на доставку [2];

– сфера организации доставки предварительно заказанной продукции в строго установленное место за согласованное время по оптимальным маршрутам с предельно низкими финансовыми расходами [4];

- транспортная логистика – это подсистема результатом деятельности, которой является перемещение предметов из одной точки пространства в другую в приемлемые сроки с минимальными затратами [1].

Основными операциями транспортной логистики являются [8]:

- погрузка;
- разгрузка;
- затаривание;
- экспедирование грузов;
- перевозки и хранения грузов;
- прием и отпуск товаров со склада;
- перегрузка;
- сортировка и комплектация;
- консолидация грузов, сбор;
- хранение и передача информации о грузах, расчеты с поставщиками;
- страхование грузов;
- передача прав собственности на товар;
- таможенное оформление и другие логистические операции, которые осуществляются на предприятии.

Свою деятельность транспортная логистика осуществляет при помощи транспортной системы, которая состоит из: технической и организационной составляющих, а также персонала, обеспечивающего функционирования всей системы.

Техническая составляющая транспортной логистики – это все те элементы, которые обеспечивают физическое перемещение грузов в пространстве:

- основная инфраструктура:
- пути сообщения (автомобильные и железные дороги, водные пути и воздушные линии, трубопроводные сети);
- транспортные узлы (порталы, хабы, логистические центры);
- промежуточные пункты транспортных сетей.
- транспортные средства;
- вспомогательная инфраструктура:
- системы энергоснабжения;
- коммуникационные системы;
- системы обеспечения безопасности.

Пути сообщения и транспортные узлы образуют транспортную сеть. Транспортные средства, движущиеся в этой сети, образуют транспортные потоки, грузы, перемещаемые в этих транспортных средствах, образуют грузопотоки, а путь, по которому все это перемещается, называют маршрутом.

Транспортные узлы – места, где встречаются различные грузопотоки и происходит их перераспределение [39]. Транспортные узлы могут быть унимодальными, если обслуживаются одним видом транспорта, или мультимодальными, если обеспечивают взаимодействие двух или более видов транспорта.

Различают два основных типа транспортных узлов:

- портал обеспечивает взаимодействие транспортной системы с территориями, на которых появляются и потребляются грузопотоки. Порталы размещают в территориальных точках, наиболее подходящих для выполнения данных функций [38];
- в хабе в основном происходит перевалка грузов, большую часть из которых составляют грузы, перевозимые в укрупненных грузовых единицах. Месторасположение хаба определяется параметрами и потребностями транспортной системы;
- терминал представляет собой место, где потребители транспортных услуг получают к ним доступ. Терминалы размещаются в транспортных узлах и промежуточных пунктах транспортной сети [37].

Необходимо дать определения следующим понятиям: транспортировка, перевозка, транспортный процесс и перевозочный процесс.

Транспортировка является понятием более широким, чем перевозка. Чтобы не повторяться, раскрывают их через следующие понятия:

- транспортный процесс представляет собой функционирование всей транспортной системы, результатом деятельности является перемещение грузов со всеми сопутствующими операциями, в том числе и дополнительными услугами;

- перевозочный процесс тоже направлен на перемещение грузов, но ограничен погрузочно-разгрузочными (терминальными) операциями и операциями по перемещению груза.

Терминальные операции: погрузка, разгрузка, подготовка грузов и транспортных единиц к перевозке, оформление документов [36].

Транспортные операции заключаются в перемещении груза, они могут включать некоторые дополнительные услуги, например, поддержание определенной температуры при транспортировке грузов под температурным контролем [35].

Таким образом, транспортную логистику или транспортное обеспечение в логистике следует рассматривать с двух позиций. С одной стороны, все составляющие транспортной логистики должны удовлетворять потребности потребителей транспортных услуг, с другой, транспортная инфраструктура является мощным развивающим элементом экономики территорий, на которых она создается.

В результате можно заключить следующее, транспортная логистика - это система по организации доставки, а именно по перемещению каких-либо материальных предметов, веществ и пр. из одной точки в другую по оптимальному маршруту. В современных условиях организация транспортного процесса играет важную роль. Со стороны потребителя предъявляются все более жесткие требования в отношении скорости и качества доставки грузов.

1.2 Особенности планирования транспортной логистики

Транспортная логистика - это система по организации доставки, а именно по перемещению каких-либо материальных предметов, веществ и пр. из одной точки в другую по оптимальному маршруту [10]. Одно из основополагающих направлений науки об управлении информационными и материальными потоками в процессе движения товаров.

Другими словами, транспортная логистика — это часть логистической науки, направленная на управление перевозками, поставками и доставкой товаров и компонентов.

Функции транспортной логистики:

1. Планирование и организация доставки груза;
2. Оформление необходимых документов и юридическое сопровождение перевозки;
3. Погрузка и разгрузка товара;
4. Информационное сопровождение;
5. Оптимизация процесса с целью улучшения качества транспортировки и минимизации затрат

Грамотно сформированная транспортная логистика помогает производственному предприятию решить следующие задачи:

1. Анализ мест доставки, характеристика груза и построение предварительного маршрута;
2. Подбор подходящего вида транспорта, учитываю специфику перевозимого товара;
3. Выбор перевозчика и логистических партнёров, если у производственного предприятия существует собственный автотранспортный парк, то задачей выступает выбор подходящего транспортного средства;
4. Подробное построение маршрута со всеми точками доставки;
5. Отслеживание груза во время транспортировки;
6. Совершенствование показателей перевозки [33].

В целом транспортная логистика - это сфера деятельности, которая отвечает за организацию доставки товара при перемещении его с места производства к месту конечного потребления по оптимальному маршруту в утвержденное время с наименьшими затратами [12]. То есть это хорошо организованная перевозка грузов.

Транспортная логистика решает множество задач, связанных с управлением транспортными и складскими процессами с использованием

различных средств связи [32]. Характеристики груза, такие как размеры и вес, напрямую влияют на выбор подходящей грузоподъемности транспортного средства и вида транспорта (автомобильного, воздушного, морского, железнодорожного). Достоинства и недостатки видов транспорта представлены в таблице 1.

Таблица 1 - Достоинства и недостатки отдельных видов транспорта [5]

Вид транспорта	Достоинства	Недостатки
1.Автомобильный	- Большая маневренность; - Высокая скорость; - Возможность доставить груз от двери к двери; - Оперативная замена сломавшегося автомобиля; - Поставка небольшими партиями.	- Высокая стоимость перевозок; - Вероятность кражи груза и угон автомобиля; - Меньшая грузоподъемность по сравнению с железнодорожным транспортом; - Плохое состояние дорог; - Дорогое обслуживания транспортного средства; - Загрязнение окружающей среды.
2.Железнодорожный	- Перевозка на большие расстояния; - невысокая себестоимость перевозок; - высокая провозная и пропускная способность железных дорог; - осуществляется перевозка массовых грузов.	- Продолжительность перевозки; - Ограниченная маневренность; - Хищение грузов.
3.Воздушный	- Скорость доставки грузов; - Высокая сохранность грузов; - Возможность достижения отдаленных районов.	- Высокая себестоимость перевозок, поэтому воздушный транспорт не пользуется высоким спросом; - Зависимость от метеоусловий.
4.Водный(морской)	- Низкая себестоимость перевозок; - Неограниченная пропускная способность; - Разнообразие товаров	- Зависимость от природных и навигационных условий; - Большие капиталовложения; - Низкая скорость доставки грузов; - Жесткие требования к упаковке товаров.
5.Трубопроводный	- Низкая себестоимость; - Высокая пропускная способность; - Большая степень сохранности грузов.	- Небольшое количество грузов подлежат данной транспортировке; - Большие капиталовложения при строительстве трубопроводов.

Транспорт, как неотъемлемая часть логистики, потребляет около 50% всех затрат. Затраты на транспортную логистику суммируются из стоимости

транспортировки товара (тариф или ставка фрахта). Правильное управление перевозками требует серьезных знаний в области экономики и права, а также хорошего понимания всех нюансов логистического сектора [11].

При выборе перевозчика или экспедитора лучше всего выбирать тех, кто имеет опыт работы с нужным вам типом груза. Могут возникнуть ситуации, когда для размещения груза до прибытия транспорта необходим склад. В этом случае планирование процесса в соответствии со всеми необходимыми нормами играет важную роль. Составляется смета, в которой будет указана стоимость перевозки, и оформляются все необходимые документы (приложение А).

Маршрут, по которому будет осуществляться доставка товара, рассчитывается от пункта отправления до пункта назначения. Более того, она должна быть как можно короче. Задача создания маршрута позволит минимизировать пробег транспортных средств и снизить стоимость перевозки. Компании используют современные навигационные устройства, чтобы избежать задержек в маршруте или вовремя скорректировать его.

Цель управления транспортной логистики заключается в перемещении требуемого количества ресурсов (товаров), определенного качества, в нужную точку, оптимальным маршрутом за требуемое время и с оптимальными издержками [31].

Основные задачи управления транспортом связаны с принятием оптимальных решений и связаны с выбором. Они включают в себя:

- решение задачи «сделать» или «купить», то есть использовать собственный или наемный транспорт;
- выбор вида транспортировки грузов;
- выбор вида транспорта;
- выбор перевозчика и логистических партнеров по транспортировке;
- оптимизация параметров транспортного процесса – выбор оптимального маршрута в целях минимизации времени и затрат на транспортировку грузов;
- разработка транспортно-технологической схемы доставки груза [7].

На начальном этапе необходимо определиться с выбором - собственный или наемный транспорт будет использоваться организацией для транспортировки.

Выбор вида транспорта, оптимального для конкретной перевозки, определяется информацией о характерных особенностях различных его видов, а также их преимуществах и недостатках.

Также важной задачей управления транспортом является выбор перевозчика и других логистических посредников.

Простейшая схема выбора перевозчика с помощью ранжированных систем критериев заключается в прямом сравнении суммарного рейтинга перевозчиков [32].

Критериями выбора перевозчика могут быть: надежность доставки груза, затраты на транспортировку грузов от «двери до двери», общее время доставки грузов, готовность перевозчика к регулированию тарифов, финансовая стабильность перевозчика, наличие оборудования по грузопереработке, наличие дополнительных услуг по комплектации и доставке груза и др. [6].

Выбор подвижного состава для перевозки грузов зависит от выбранных маршрутов, в свою очередь, выбор маршрута зависит от состава автомобилей.

Процесс автоматизации транспортной логистики контролируется логистическими программами TMS (Система управления транспортом). Они позволяют выбрать маршрут, скорректировать его и следить за состоянием транспортного средства. Удобство использования TMS заключается в том, что с его помощью можно рассчитать стоимость перевозки различными видами транспортных средств, учесть таможенные издержки и затраты на погрузочно-разгрузочные операции. Возможно установить нецелевое использование транспорта и необоснованные простои. Кроме того, у них есть функции создания расписания работы объектов, от таможенных документов до маршрутных листов [8].

Благодаря управлению цепочками поставок, программному обеспечению для составления маршрутов и обширным прочным отношениям с

соответствующими международными регулирующими сторонами почти всегда гораздо выгоднее использовать специализированного стороннего поставщика логистики (3PL), чем использовать всю функциональность в рамках собственного бизнеса [9].

Одна из самых простых вещей для минимизации затрат на транспортные и логистические услуги - это устранение ненужных действий, связанных с этим [7]. Примеры-поиск поставщиков, которые находятся ближе к месту обработки или производства продукции. Другой способ - быть умным в цепочке поставок, консолидируя поставки и сокращая количество поездок, через которые проходят материалы. Большинство деталей, которые устраняются, считаются затратами на рабочую силу без добавленной стоимости.

Отслеживание отправлений в настоящее время является необходимостью в транспортно-логистической отрасли. Важно знать, где находится доставка, чтобы предвидеть и быстро принимать решения об изменениях, которые имеют решающее значение деятельности. В целом транспортная логистика - это сфера деятельности, которая отвечает за организацию доставки товара при перемещении его с места производства к месту конечного потребления по оптимальному маршруту в утвержденное время с наименьшими затратами. То есть это хорошо организованная перевозка грузов [6].

Внутренняя логистика организует перемещение товаров между складами и магазинами компании, а внешняя логистика-между различными предприятиями, поставщиком и продавцом. Перевозка может осуществляться одним транспортом (одномодальным), несколькими видами под управлением одного перевозчика (мультимодальным), двумя или более видами транспорта (комбинированным).

Транспорт, как неотъемлемая часть логистики, потребляет около 50% всех затрат. Затраты на транспортную логистику суммируются из стоимости транспортировки товара (тариф или ставка фрахта). Правильное управление перевозками требует серьезных знаний в области экономики и права, а также хорошего понимания всех нюансов логистического сектора [12].

Транспортная логистика решает множество задач, связанных с управлением транспортными и складскими процессами с использованием различных средств связи. Характеристики груза, такие как размеры и вес, напрямую влияют на выбор подходящей грузоподъемности транспортного средства и вида транспорта. При выборе перевозчика или экспедитора лучше всего выбирать тех, кто имеет опыт работы с нужным вам типом груза. Могут возникнуть ситуации, когда для размещения груза до прибытия транспорта необходим склад. В этом случае планирование процесса в соответствии со всеми необходимыми нормами играет важную роль. Составляется смета, в которой будет указана стоимость перевозки, и оформляются все необходимые документы.

Благодаря транспорту логистический процесс перемещения товаров преобразуется в единую технологическую цепочку. Транспортировка является одной из ключевых логистических функций, а планирование и организация доставки товаров, оформление необходимых документов являются дополнительными функциями. Для предприятий, которые сильно зависят от возможностей доставки, понимание того, как максимизировать транспортные и логистические услуги, может помочь далеко продвинуться в конкурентной борьбе. И одним из ключевых факторов успеха в сфере транспортных и логистических услуг является определение середины между эффективностью и затратами. И только крупнейшие и успешные компании способны это понять [4].

Таким образом, управление расходами на логистику может иметь большое значение для повышения прибыльности. Но низкие затраты не могут быть за счет качественных услуг. Именно здесь становится важным знать, какие виды затрат можно понести, как обычные, так и скрытые. Можно определить наиболее эффективные способы ведения переговоров и снижения цен, предварительно определив, что входит в расчет общих ставок доставки.

Интеграция системы мониторинга с ERP-системой позволяет автоматизировать большинство процессов автопарка, например: получать объективные показатели эффективности и динамику их изменения за разные

периоды; настраивать уведомления об аварийных и нештатных ситуациях ответственным сотрудникам; автоматически выгружать данные по любым ТС за любой период для сравнения показаний пробега по спидометру с реальным пробегом по GPS, маршрутам и показателям расхода топлива; автоматическое оформлять, выписывать и заполнять «путевые листы» [31].

Таким образом, в разы сокращается время на выполнение рутинных операций, что дает возможность значительно сократить трудозатраты и повысить точность получаемой информации.

1.3 Особенности логистики на уровне международных перевозок

Особенность международной логистики состоит в том, что производитель и потребитель продукции пребывают в разных странах и поэтому цепь поставок логистики составляется так, чтобы учитывать пересечение государственных границы и прохождение таможни [30].

Общепринятым является следующее разделение логистики: закупочная, производственная, распределительная, транспортная, информационная. Кроме того, существует складская логистика и логистика запасов.

Мультимодальные перевозки - это удобный и экономичный вариант перемещения товаров с использованием различных видов транспорта [7].

Безупречная торговля требует эффективного планирования маршрута, надлежащего оформления таможенных документов, сертификации товаров, складирования и многого другого.

Мультимодальные перевозки - это смешанный вид перемещения грузов с использованием нескольких видов транспорта – воздушного, железнодорожного, морского, автомобильного. Перевозка осуществляется по единому документу. Товары должны быть надлежащим образом упакованы и маркированы в соответствии с международными транспортными правовыми нормами. Как правило, транспортное средство используется для доставки

посылки или большого контейнера в порт, аэропорт, железнодорожную станцию или конечный пункт назначения [6].

По сравнению с другими видами транспорта железнодорожные перевозки более экономичны и экологичны, а преимущества надежности и безопасности перевозок более очевидны. В то же время железнодорожный транспорт как участник мультимодальных перевозок имеет хорошие условия транспортировки. Данные показывают, что в 2020 году национальные железные дороги перевезли 3,19 миллиарда тонн грузов, что на 9,3% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, что увеличило перевозки на 272 миллиона тонн. С формированием сетей высокоскоростных железных дорог ”четыре вертикали и четыре горизонтали" и продвижением сети высокоскоростных железных дорог “восемь вертикалей и восемь горизонталей” эксплуатационный пробег железной дороги достиг 131 000 километров, из которых эксплуатационный пробег высокоскоростной железной дороги составил 31 000 километров. Спрос на мультимодальные перевозки обусловлен расстоянием между странами. Одного вида транспорта недостаточно. Самый дешевый способ транспортировки товаров - морским, а затем наземным транспортом [29].

Рынок транспортных услуг даже в условиях отдельных кризисных явлений ежегодно растёт, поэтому роль транспорта в экономических связях внутри страны и международных постоянно увеличивается.

К транспорту предъявляются требования по надёжности, бесперебойности, ритмичности, повышению скорости перевозки, а также доставки «точно в срок» без потерь и с минимальной стоимостью перевозки.

Важной проблемой для транспорта в настоящее время является организация логистических систем управления перевозками с взаимодействием различных видов транспорта, а также развитие транспортной инфраструктуры со строительством терминальных комплексов и портов, обеспечивающих мультимодальные перевозки и интермодальные технологии.

Доставка груза от продавца к покупателю не всегда может быть осуществлена одним видом транспорта в силу географической расположенности

компании-отправителя и компании получателя. Мультимодальная перевозка - это транспортировка товара с задействованием нескольких видов транспорта, при этом договор заключается между двумя сторонами: поставщиком и логистической компанией [5]. Именно в мультимодальной перевозке проявляется роль экспедитора как лица, связующего всех участников процесса. Именно от экспедитора, контролирующего данную перевозку, зависят сроки и качество оказания услуги [4].

Мультимодальность как понятие относится и к транспортной инфраструктуре, и к транспортным средствам и грузовым единицам, а также к терминалам и управлению.

Эффективность мультимодальных перевозок в значительной степени зависит от правильности планирования маршрута. Чтобы избежать непредвиденных простоев, транспортному оператору необходимо тщательно просчитать график движения каждого вида транспорта с учетом времени, требуемого для остановки в пунктах перегрузки и стоянками в пути [3].

В настоящее время мультимодальные перевозки являются одним из приоритетов транспортной политики.

Смешанные перевозки органично вписываются в получившую в последние годы большое практическое применение концепцию логистики, которая подразумевает при доставке грузов осуществление принципов "точно в срок" (Just In Time) и "от двери до двери" (Door-to-Door), применяя для этого укрупнение грузовых мест (грузы в контейнерах, пакетах и т.п.).

Любая мультимодальная перевозка требует принятия определённых форм взаимодействия видов транспорта, поэтому для её организации требуется комплексное развитие всех видов транспорта, а также терминального и складского хозяйства, таможенной инфраструктуры, технологий информационного и телекоммуникационного обеспечения и страхового сопровождения грузов [2].

Для мультимодальных перевозок важным является наличие крупных транспортных узлов с наиболее полным сервисом для обслуживания

транспортного процесса. Развитие контейнерных перевозок способствует расширению мультимодальных сообщений, развитию транспортной экспедиции.

Для РФ морской транспорт - важная составная часть транспортной системы, обеспечивающая внешнеэкономические связи нашей страны, прежде всего со странами, не имеющими с Россией общей сухопутной границы и в сообщениях, с которыми возможно использование морских путей. Важную роль играет морской транспорт и в транспортном обслуживании районов Дальнего Востока и Крайнего Севера, обеспечивая жизнедеятельность регионов.

На фоне глобального снижения деловой активности из-за ограничений, введенных в связи с пандемией коронавируса, экспорт из России в разные страны за 2020 год составил $49.1 млрд, уменьшившись по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 14.4% [28].

Несколько изменилась номенклатура взаимных поставок: увеличился импорт фармацевтической продукции, моющих средств, смазочных материалов, мебели и предметов коллекционирования, антиквариата. Выросли закупки мяса и пищевых мясных субпродуктов, керамических изделий, готовых текстильных изделий, произведенных в России. Помимо роста российских поставок черных металлов, парфюмерных и косметических средств, бумаги и картона, изделий из бумажной массы увеличился экспорт фармацевтической продукции, печатных книг, газет и других изделий полиграфической промышленности.

Развитие терминально-логистической инфраструктуры, сопряженной с сетью железных дорог по оси - ЕАЭС - ЕС, решает задачи обеспечения современными логистическими услугами грузоотправителей и грузополучателей как на внутренних перевозках, так и на внешнеторговых, включая транзитные [27].

На практике чаще всего перевозка грузов осуществляется автомобильным и железнодорожным транспортом из-за значительной протяженности сухопутной границы между странами. Также часть пути товарные контейнеры могут транспортировать по морю, если это экономически обосновано. Такой

подход позволяет сократить время и расходы на транспортировку за счет выбора наиболее короткого пути и выгодного способа доставки [26].

Перевозка морским транспортам особо выгодна при транспортировке негабаритных грузов - в этом случае экономия достигается за счёт отсутствия расходов на получение разрешительной документации и поиск спецтехники для выполнения погрузочно-разгрузочных работ. Это связано с тем, что порты оборудованы самой современной крановой техникой, а для транспортировки крупных и массивных грузов могут использоваться специально оборудованные суда.

Впрочем, имеются у этого метода грузоперевозок и несколько очевидных минусов: низкая скорость доставки, которая из-за необходимости придерживаться графика отправки может достигать одного месяца; далеко не все страны граничат с морем, поэтому такой способ подходит не всем; при поставках в Россию большинство регионов расположено вдалеке от портов разгрузки, что требует использования других видов транспортных средств для доставки груза в конечный пункт; достаточно большой ассортимент товаров морским путём перевозить нельзя (продукты питания, цветы, грузы, требующие оперативной доставки) [25].

Главная особенность автоперевозок по России - плохое состояние дорог, особенно в регионах, удалённых от центра. Обычно этот вид доставки комбинируют с другими. Поскольку за границей с качеством дорожного полотна проблем практически нет, распространённой является схема, при которой от места дислокации поставщика до российской границы товар доставляется автотранспортом, а после оформления таможенных процедур перегружается в вагоны и дальше следует по Транссибирской магистрали.

Большинство международных перевозок не обходится без применения комбинированных методов доставки. Все остальные виды имеют ограничения географического характера (морские, авиаперевозки и доставка ж/д транспортом), возможны не везде и только до промежуточного пункта -железнодорожной станции, морского порта, аэропорта. Для доставки до

конечного пункта приходится использовать дополнительный транспорт, и зачастую - не один [24].

Стоит отметить, пандемия коронавируса нарушила обычные связи между производителями и потребителями во всем мире и внесла серьезные изменения в бизнес транспортных и логистических компаний. Пандемия изменила не только жизни многих людей, но и ситуацию на глобальном и местных рынках. Во всем мире произошло значительное сокращение производственных мощностей в связи с закрытием границ между странами и введением режима самоизоляции. Но можно отметить положительную сторону. Логисты отмечают, что в настоящее время мировым трендом является смещение грузопотоков на железнодорожный транспорт [23].

Именно поездами перемещалась значительная часть противоэпидемических и медицинских грузов. Железнодорожные группы работали в круглосуточном режиме и помогли заводам, фабрикам, строительным и торговым компаниям своевременно вернуться к работе.

Удавалось решать и проблемы на морских линиях несмотря на то, что морская логистика менее эластична и требует больше времени на восстановление нормального ритма. Но и здесь операторы старались гибко реагировать на ситуацию, развертывая экстренные фидерные сервисы. Эффективно работали в нелегких условиях и отдельные автомобильные компании [22].

Эффективно работают в условиях эпидемии и таможенные службы, которые существенно сократили время оформления приоритетных грузов, открыли «зеленые коридоры» для противоэпидемических и медицинских грузов, а также для сырья и запчастей, необходимых для восстановления производства. Многие таможни перешли на режим «сначала выпуск - потом окончание таможенных процедур». Это также помогло возобновить работу предприятий и нормализовать внешнюю торговлю [21].

Усиление карантинных мер при прохождении таможни провоцирует задержки и увеличение сроков доставки. Как следствие, меняются логистические цепи международных перевозок и растет внутрироссийский трафик.

Наблюдается тенденция к уменьшению партий доставляемых грузов и увеличение количества отправляемых сборных грузов. Существенные ограничения на авиаперевозки «перебросит» часть спроса со стороны грузовладельцев на перевозку сборных грузов. Развитие аутсорсинга научит игроков рынка «заполнять» транспортные средства и группировать отправки на взаимовыгодных условиях. В логистике началась IT-революция. Стоит отметить использование IT-платформ для логистических компаний с целью обмена тарифами и ставками.

Среди тех, кому пандемия дала новые возможности, часто указывают железнодорожных перевозчиков. Ж/д транспортные операторы не реагируют на изменение спроса увеличением ставок, в связи с чем этот вид транспорта представляется наиболее надежным и эффективным при перевозке товаров между Россией, ЕС и Китаем в сложившихся условиях. Именно железная дорога в ближайшие несколько лет станет одним из основных логистических каналов для обеспечения бесперебойной торговли между РФ, Китаем и Европой и доставки противоэпидемических средств [20].

До развития бизнеса мультимодальных перевозок операторы многих транспортных компаний работали независимо и создавали свои собственные системы [19].

Таким образом, объем проделанной работы очень ограничен. В связи с развитием нескольких судов и средств трансграничной транспортировки можно предположить, что каждый поставщик может выбрать наилучшее местоположение и маршрут, наладить эффективную транспортировку, повысить уровень организации перевозок и скоординировать подключение нескольких линий электропередачи [18].

Перевозчик будет комбинировать несколько видов транспорта для определения наилучшего маршрута перевозки и предоставлять единый

транспортный документ, единый лимит ответственности и единый тариф, когда позволят условия. В результате спрос грузовладельцев на дополнительные перевозки продолжает расти, и они сотрудничают с международными транспортными компаниями для поддержки развития многоходовых перевозок.

Вывод по главе

Основной метод логистики при определении оптимального маршрута движения груза заключается в анализе полной стоимости, применение которого означает учет всех затрат в логистической системе, а также такую их перегруппировку, что позволит снизить суммарные затраты. При этом предполагается, что в одной области можно повысить затраты, если это приведет к экономии в целом по системе. После выбора способа транспортировки, вида транспорта и транспортного средства, перевозчика и логистических партнеров по транспортировке и оптимизации параметров транспортного процесса необходимо составить транспортно-технологическую схему доставки груза, которая в основном включает следующий ряд основных этапов.

2. Анализ планирования логистики на уровне международных перевозок в ООО «Премьер Автотранс»

2.1 Организационно-экономическая характеристика предприятия

ООО «Премьер Автотранс» - транспортно-логистическая компания. С 2004 года ООО «Премьер Автотранс» оказывают услуги по перевозке грузов как организациям, так и частным лицам. В настоящий момент компания оказывает услуги по перевозке грузов по всей России и за границу.

ООО «Премьер Автотранс» предоставляют услуги по достав сборного груза автомобильным транспортом, перевозке грузов евро фурами и малотоннажными автомобилями, контейнерным перевозкам.

Компания разрабатывает и предлагает клиентам индивидуальные логистические решения для транспортировки крупногабаритных грузов и грузов, требующих особых условий перевозки.

Основная миссия ООО «Премьер Автотранс» — сделать сложное простым. Компания движется в ногу со временем и стремится сформировать фундамент транспортно — логистической отрасли т.к. данный вид деятельности особо сложен, и требует высоких профессиональных качеств, и непрерывного совершенствования процессов. В работе применяются новейшие технологии, что позволяет формировать стандарты данной деятельности. Так же в ООО «Премьер Автотранс» есть свой Устав.

ООО «Премьер Автотранс» находится по адресу 241016, Брянская область, город Брянск, Гвардейская ул., д.61а.

Директор, специалисты и рабочие организационной структуры предприятия выполняют свои обязанности на основе Трудового кодекса Российской Федерации» от 30.12.2001 N 197-ФЗ и в соответствии с Должностными инструкциями.

Графическое представление организационной структуры ООО «Премьер Автотранс» показано на рисунке 1:



Рисунок 1 - Организационная структура управления

Генеральный директор представляет интересы своего предприятия, обеспечивает высокий уровень эффективности производственной деятельности, контролирует рациональное использование все своих ресурсов: материальных, трудовых и финансовых, следит за обновлением технического и технологического потенциала.

Управление по производству, качеству и планированию ресурсов организует управление, контроль, нормирование и планирование основной производственной деятельности предприятия, разрабатывает решения по важнейшим вопросам и задачам текущей деятельности предприятия и вносит предложения по стратегии развития производства на перспективу.

Управление логистики и сбыта организует и контролирует транспортировку продукции и пассажиров, занимается транспортировкой и сбытом продукции, работает в направлении улучшения конкурентных преимуществ предприятия.

Управление по информационным технологиям осуществляет сферой связи, телекоммуникаций и информационных технологий и контролирует всю информационную сеть предприятия.

Динамика возрастного состава персонала ООО «Премьер Автотранс» представлена на рисунке 2.

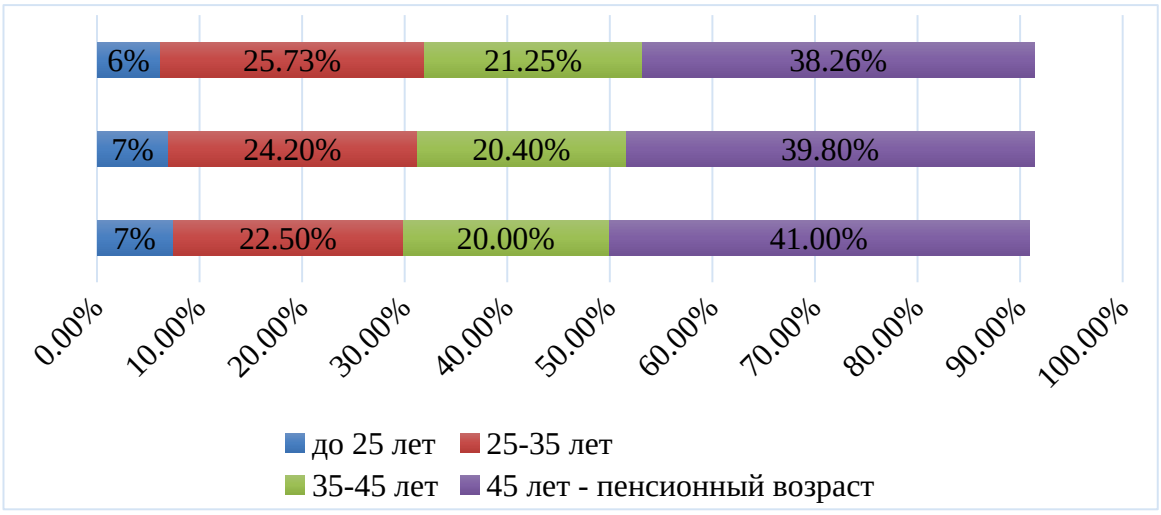


Рисунок 2 - Динамика возрастного состава персонала ООО «Премьер Автотранс»

Динамика возрастного состава персонала позволяет говорить о наметившейся тенденции омоложения персонала – доля возрастных групп «до 35» лет растет и на конец 2022 г. составила 21%.

Рассмотрим квалификационный состав персонала ООО «Премьер Автотранс» на рисунке 3.

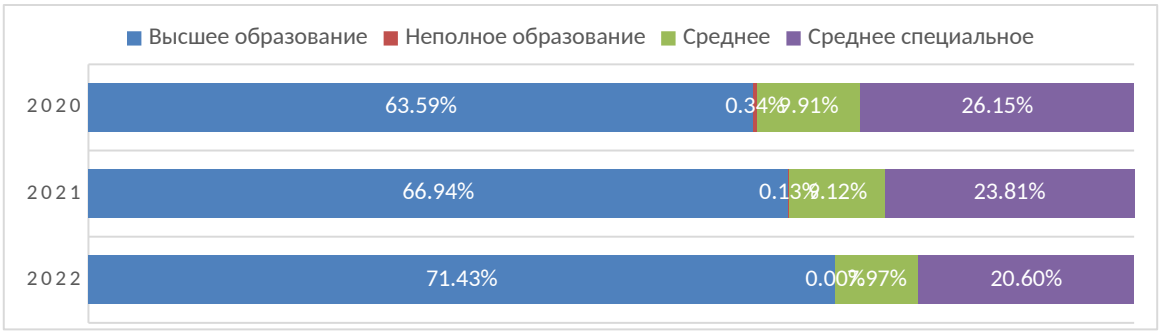


Рисунок 3 - Квалификационный состав персонала ООО «Премьер Автотранс»

Квалификационный состав персонала отвечает потребностям ООО «Премьер Автотранс». Растет доля работников, имеющих профессиональное образование, чей вес в общей численности на конец 2022 г. составил 71,43%.
Был проведен анализ основных экономических показателей деятельности ООО «Премьер Автотранс» с помощью которого проводятся исследование динамики и структуры показателей, характеризующих эффективность функционирования организации представлен в таблице 2.

Таблица 2 - Экономические показатели деятельности ООО «Премьер Автотранс»

	Год		Отклонение 2022 к 2021	
Показатели	2021	2022	Абсолютное	Относительное, %
Выручка от реализации услуг	10 142 162	10 784 430	642 268	106
Себестоимость	8 862 985	9 417 232	554 247	106,25
Прибыль	920 456	1 367 860	447 404	148,6
Рентабельность услуг %	11	15	3	136
Среднесписочная численность	20	22	2	110
Фондовооруженность	490 201	507 108	16 907	103,4
Среднемесячная ЗП 1 работника	20 460	22 852	2 392	111,7
ФОТ	4 910 400	6 032 928	1 122 528	122,8

Анализ транспортных затрат и издержек организации должны в первую очередь определит основные резервы и снижения и соответственно выработать и предложить комплекс мероприятий по решению поставленной задачи .

Был проведен финансовый анализ компании в котором можно увидеть источники экономических показателей организации, представлен в таблице 3.

Таблица 3 - Анализ компании ООО «Премьер Автотранс»

Наименование показателя	Код строк	31.12.2021 тыс. руб.	31.12.2022 тыс. руб.	Отклонение +/- тыс. руб.
1. Внеоборотные активы				
1.2. Основные средства	1150	27 966	31 813	3 847
Итого по I разделу	1100	27 966	31 813	3 847
2. Оборотные активы				
2.1. Запасы	1210	-	-	-
2.3. Дебиторская задолженность	1230	17 697	88 743	71 046
2.4. Денежные средства	1250	22 216	35 585	13 369
2.5. Прочие оборотные активы	1260	371	493	122
Итого по разделу II	1200	40 284	124 821	87 537
БАЛАНС	1600	68 250	156 634	88
3. Капитал и резервы				384
3.1. Уставной капитал	1310	646	646	0
3.2. Переоценка внеоборотных активов	1340	-	-	-
3.4 Резервный капитал	1360	-	-	-
3.5. Нераспределенная прибыль	1370	195 582	228 310	32 728
Итого по разделу III	1300	196 228	228 956	32 728
4. Долгосрочные обязательства				
4.1. Заемные средства	1410	-	-	-
Итого по разделу IV	1400	-	-	-

Продолжение таблицы 3

5. Краткосрочные обязательства				
5.1. Заемные средства	1510	-	-	-
5.2. Кредиторская задолженность	1520	4 022	1 678	0
Итого по разделу V	1500	4 022	1 678	0

Компания работает за счет основных средств, которые немного увеличились, за счет амортизации. Дебиторская задолженность увеличилась , но необходимо сохранить тенденцию ее уменьшения. Так же существует положительный фактор увеличения денежных средств, что увеличивает ликвидность активов.

Нераспределенная прибыль является очень высокой, при этом имеет тенденцию роста. Необходимо начать ее распределение и уменьшение.

Ключевым этапом финансового анализа стало изучение показателей, характеризующих платежеспособность и ликвидность ООО «Премьер Автотранс». В таблице 4 показаны результаты анализа ликвидности бухгалтерского баланса предприятия.

Таблица 4 - Группировка активов и пассивов бухгалтерского баланса ООО «Премьер Автотранс» в 2022 г., тыс. руб.

Активы		Пассивы		Условия ликвидности	Выполнение условия
А1	Наиболее ликвидные активы (Денежные средства + Краткосрочные финансовые вложения)	П1	Наиболее срочные пассивы (Кредиторская задолженность + Прочие пассивы)	А1≥П1	Нет
	951957 + 67500 = 1019457		14663241 + 367 = 14663608		

Продолжение таблицы 4

А2	Быстрореализуемые активы (Дебиторская задолженность + Прочие активы)	П2	Краткосрочные пассивы (Краткосрочные кредиты + Заемные средства)	А2≥П2	Нет
	10238345 + 51281 = 10289626		17710272		
А3	Медленно реализуемые активы (Запасы + Долгосрочные финансовые вложения)	П3	Долгосрочные пассивы (Долгосрочные кредиты + Заемные средства)	А3≥П3	Да
	8278103 + 20349040 = 28627143		21878356		
А4	Трудно реализуемые активы (Внеоборотные активы – Долгосрочные финансовые вложения)	П4	Постоянные пассивы (Капитал + Резервы – Расходы будущих периодов)	А4≤П4	Нет
	26027356 - 20349040 = 5678316		124587 + 18688 - 0 = 143275		

Среди четырех условий платежеспособности соблюдается только одно – долгосрочные пассивы ООО «Премьер Автотранс» меньше, чем медленно реализуемые активы. Остальные условия платежеспособности не соблюдаются, что характеризует ликвидность предприятия как недостаточную. Для получения более конкретных выводов осуществим расчет коэффициентов ликвидности за 2020-2022 гг. деятельности предприятия.

Коэффициент абсолютной ликвидности [19]:

$$К_{ал} = (ДС + КФВ) / КО \quad (1)$$

где ДС –денежные средства;

КФВ – краткосрочные финансовые вложения;

КО – краткосрочные обязательства.

$К_{ал}(2020) = (1418000 + 1388000) / 23817000 = 0,11$

$К_{ал}(2021) = 2699000 / 19598000 = 0,13$

$К_{ал}(2022) = (951957 + 67500) / 17710272 = 0,05$

Коэффициент абсолютной ликвидности имеет нестабильную динамику. В 2020-2021 гг. он незначительно увеличился, но в 2022 году снизился в два раза по сравнению с 2020 годом и составил 0,05 ед. при том, что для данного коэффициента нормативным значением считается 0,2 ед. и выше.

Следовательно, во всем анализируемом периоде абсолютная ликвидность предприятия находится на низком уровне.

Коэффициент промежуточной ликвидности:

$$К_{пл} = (ДС + КФВ + ДЗкс) / КО \quad (2)$$

где $ДЗ_{кс}$ – краткосрочная дебиторская задолженность;

КФВ – краткосрочные финансовые вложения;

КО – краткосрочные обязательства.

$К_{пл}(2020) = (1418000 + 1388000 + 15025000) / 23817000 = 0,74$

$К_{пл}(2021) = (2699000 + 15030000) / 19598000 = 0,90$

$К_{пл}(2022) = (951957 + 67500 + 10238345) / 17710272 = 0,63$

В 2020 и 2021 годах коэффициент промежуточной ликвидности соответствовал нормативному значению (от 0,7 ед.), но в 2022 году стал ниже нормативного и составил 0,63 ед. Впрочем, отклонение от нормативного значения несущественно, однако тенденция к его снижению должна быть во внимании руководства предприятия.

Коэффициент общей платежеспособности:

$$К_{опл} = СА / (КО + ДО) \quad (3)$$

где СА – валюта баланса (совокупные активы);

ДО – долгосрочные обязательства.

$К_{опл}(2020) = 32681000 / (23817000 + 255000) = 32681000 / 24072000 = 1,35$

$К_{опл}(2021) = 32492000 / (19598000 + 4696000) = 32492000 / 24294000 = 1,33$

$К_{опл}(2022) = 45625237 / (17710272 + 21878356) = 45625237 / 39588628 = 1,15$

Коэффициент общей платежеспособности, как и двое предыдущих, характеризуется динамикой к снижению. В 2020 году его значение было на уровне 1,35 ед., в 2022 году – 1,15 ед. Нормативное значение коэффициента – от 2,0 ед. Тем самым можно констатировать несоблюдение условий общей платежеспособности.

Коэффициент текущей ликвидности [18]:

$$К_{тл} = ОА / КО \quad (4)$$

где ОА – оборотные активы.

$К_{тл}$ (2020) = 25778000 / 23817000 = 1,08

$К_{тл}$ (2021) = 26528000 / 19598000 = 1,35

$К_{тл}$ (2022) = 19597881 / 17710272 = 1,11

Коэффициент текущей ликвидности, который должен быть меньше 2,0 ед., соответствует нормативному значению в 2020-2022 гг. В 2020 году коэффициент составил 1,08 ед., в 2021 году 1,35 ед., и в 2022 году 1,11 ед.

Систематизируем результаты оценки коэффициентов ликвидности для ООО «Премьер Автотранс» в таблице 5 и на рисунке 4.

Таблица 5 - Результаты оценки коэффициентов ликвидности для ООО «Премьер Автотранс»

№п	Коэффициент	Нормативное значение	2020 г.	2021 г.	2022 г.
1	Коэффициент абсолютной ликвидности	0,2-0,25	0,11	0,13	0,05
2	Коэффициент промежуточной ликвидности	0,7-1,0	0,74	0,90	0,63
3	Коэффициент общей платежеспособности	2,0-3,0	1,35	1,33	1,15
4	Коэффициент текущей ликвидности	2,0 и менее	1,08	1,35	1,11

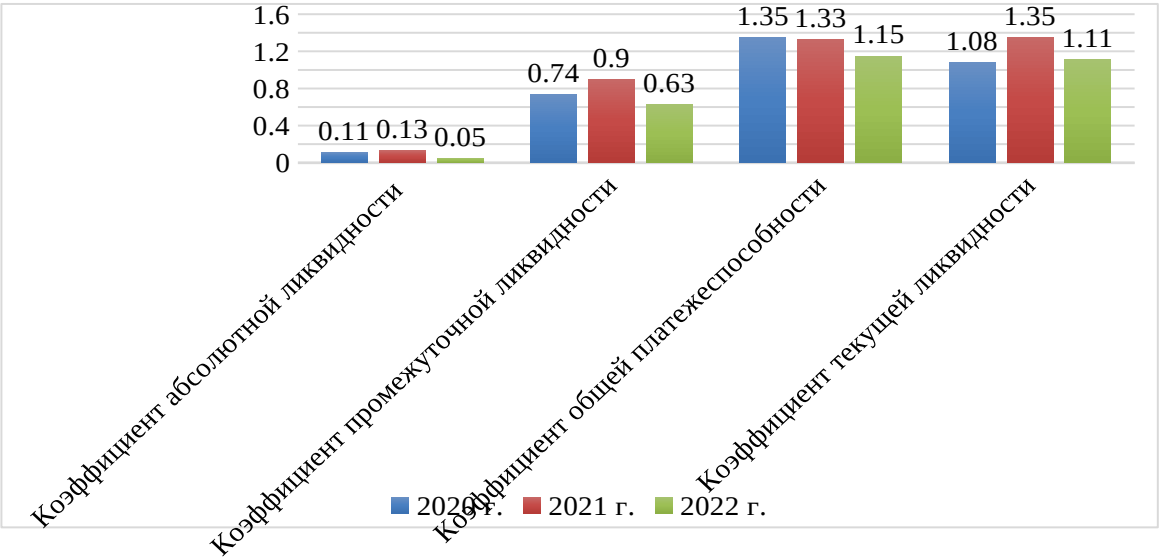


Рисунок 4 - Результаты оценки коэффициентов ликвидности для ООО «Премьер Автотранс»

Трое из четырех коэффициентов ликвидности не соответствуют нормативным значением в большинстве анализируемых периодов. Следовательно, ликвидность предприятия находится на низком уровне. Это подчеркивается и несоблюдением условий платежеспособности, выявленных при анализе бухгалтерского баланса предприятия. Таким образом, платежеспособность и ликвидность ООО «Премьер Автотранс» имеют неблагоприятное состояние.

Следующая группа коэффициентов характеризует финансовую устойчивость ООО «Премьер Автотранс».

Коэффициент обеспеченности собственными средствами:

$$К_{осс} = (СК – ВА) / ОА \quad (5)$$

где СК – собственный капитал;

ВА – внеоборотные активы;

ОА – оборотные активы.

$К_{осс}$ (2020) = (8608000 - 6903000) / 25778000 = 0,06

$К_{осс}$ (2021) = (8198000 - 5964000) / 26528000 = 0,08

$К_{осс}$ (2022) = (6036609 - 26027356) / 19597881 = -1,02

Ни в одном из рассматриваемых периодов коэффициент обеспеченности собственными средствами не соответствует нормативному значению. Он должен составлять не менее 0,1ед., что не соблюдается в 2020-2022 гг. В 2020 году коэффициент составил 0,6 ед., в 2021 году увеличился до 0,08 ед., а в 2022 году вовсе имел отрицательное значение.

Коэффициент обеспеченности материальных запасов собственными средствами:

$$К_{омз} = СОС / З \quad (6)$$

где СОС – собственные оборотные средства (ОА – КО);

З – запасы.

$К_{омз}$ (2020) = (25778000 - 23817000) / 7876000 = 0,25

$К_{омз}$ (2021) = (26528000 - 19598000) / 8578000 = 0,81

$К_{омз}$ (2022) = (19597881 - 17710272) / 8278103 = 0,23

Нормальным значением коэффициента обеспеченности материальных запасов собственными средствами считается 0,6-0,8 ед. Только в 2021 году этот коэффициент соответствовал нормативному (0,81 ед.), в 2020 и 2022 гг. коэффициент не достиг нормативного значения.

Коэффициент маневренности собственного капитала:

$$К_{мк} = ЧОК / СК \quad (7)$$

где ЧОК – чистый оборотный капитал (ОА – ДС – КО).

$К_{мк}$ (2020) = (25778000 - 23817000 - 1418000) / 8608000 = 0,06

$К_{мк}$ (2021) = (26528000 - 19598000 - 2699000) / 8198000 = 0,51

$К_{мк}$ (2022) = (19597881 - 17710272 - 951957) / 6036609 = 0,15

Аналогичная ситуация наблюдается в отношении коэффициента маневренности собственного капитала. Коэффициент должен иметь 0,2-0,5 ед., и это условие соблюдается только в 2021 году (0,51 ед.). В остальных периодах коэффициент не достигает нормативного значения.

Коэффициент автономии (финансовой независимости):

$$К_{а} = СК / ВБ \quad (8)$$

где ВБ – валюта баланса.

$К_{а}$ (2020) = 8608000 / 32681000 = 0,26

$К_{а}$ (2021) = 8198000 / 32492000 = 0,25

$К_{а}$ (2022) = 6036609 / 45625237 = 0,13

Коэффициент автономии, отражающий финансовую независимость ООО «Премьер Автотранс», должен составлять 0,5-0,7 ед. В 2020-2022 гг. финансовая независимость предприятия находится на низком уровне и не достигает нормативного значения. В 2020 году коэффициент составил 0,26 ед., в 2021 году 0,25 ед., в 2022 году 0,13 ед.

Коэффициент соотношения заемных и собственных средств:

$$К_{сзс} = ЗК / СК \quad (9)$$

где ЗК – заемный капитал.

$К_{сзс}$ (2020) = 24072000 / 8608000 = 2,79

$К_{сзс}$ (2021) = 24294000 / 8198000 = 2,96

$К_{сзс}$ (2022) = 39588628 / 6036609 = 6,55

Также весьма важным представляется коэффициент соотношения заемных и собственных средств, показывающий то, какие источники преобладают в структуре капитала. В норме коэффициент должен составлять около 0,7, и в 2020-2022 гг. он существенно превышает нормативное, особенно в 2022 году (6,55 ед.). Следовательно, заемный капитал преобладает в структуре источников финансовых ресурсов ООО «Премьер Автотранс».

Коэффициент финансовой напряженности:

$$К_{фн} = КЗК / ВБ \quad (10)$$

где КЗК – краткосрочный заемный капитал.

$К_{фн}$ (2020) = 17710272 / 32681000 = 0,54

$К_{фн}$ (2021) = 19598000 / 32492000 = 0,60

$К_{фн}$ (2022) = 23817000 / 45625237 = 0,52

Нормативное значение коэффициента финансовой напряженности – 0,5-0,8 ед. И во всех трех периодах он соответствует нормативному: в 2020 году коэффициент составил 0,54 ед., в 2021 году 0,60 ед., в 2022 году – 0,52 ед.

Коэффициент соотношения мобильных и иммобилизованных активов:

$$К_{ми} = ОА / ВА \quad (11)$$

где ОА – оборотные активы;

ВА – внеоборотные активы.

$К_{ми}$ (2020) = 25778000 / 6903000 = 3,73

$К_{ми}$ (2021) = 26528000 / 5964000 = 4,44

$К_{ми}$ (2022) = 45625237 / 26027356 = 1,75

Для коэффициента соотношения мобильных и иммобилизованных активов нормативное значение отсутствует – его качество оценивается в динамике, и в 2020-2022 годах она является негативной: 3,73 ед. в 2020 году, 4,44 ед. в 2021 году и 1,75 ед. 2022 году.

Коэффициент финансовой устойчивости:

$$К_{фу} = (СК + ДО) / ВБ \quad (12)$$

где ДО – долгосрочные обязательства.

$К_{фу}$ (2020) = (8608000 + 21878356) / 32681000 = 0,93

$К_{фу}$ (2021) = (8198000 + 4696000) / 32492000 = 0,39

$К_{фу}$ (2022) = (6036609 + 255000) / 45625237 = 0,14

Коэффициент финансовой устойчивости считается благоприятным, если находится на уровне 0,8-0,9 ед. В 2020 году это условие соблюдалось – коэффициент составил 0,93 ед. А в 2021 году коэффициент снизился до 0,39 ед., покинув диапазон нормативных значений. В 2022 году коэффициент стал еще ниже и остался на уровне 0,14 ед. Тем самым коэффициент негативно характеризует финансовую устойчивость предприятия.

Результаты оценки коэффициентов финансовой устойчивости систематизированы в таблице 6.

Таблица 6 - Результаты анализа коэффициентов финансовой устойчивости для ООО «Премьер Автотранс»

№п	Коэффициенты финансовой устойчивости	Нормативные значения	2020 г.	2021 г.	2022 г.
1	Коэффициент обеспеченности собственными средствами	≥0,1	0,06	0,08	-1,02
2	Коэффициент обеспеченности материальных запасов	от 0,6 до 0,8,	0,25	0,81	0,23
3	Коэффициент маневренности собственного капитала	от 0,2 до 0,5	0,06	0,51	0,15
4	Коэффициент автономии	от 0,5 до 0,7	0,26	0,25	0,13
5	Коэффициент соотношения заемных и собственных средств	менее 0,7	2,79	2,96	6,55
6	Коэффициент финансовой напряженности	от 0,5 до 0,8	0,54	0,60	0,52
7	Коэффициент соотношения мобильных и иммобилизованных активов	отсутствуют	3,73	4,44	1,75
8	Коэффициент финансовой устойчивости	от 0,8 до 0,9	0,93	0,39	0,14

Резюмируя результаты оценки финансовой устойчивости, можно сделать вывод о том, что лишь 1 из 8 коэффициентов финансовой устойчивости соответствует нормативному значению (рисунок 5). Более того, большинство коэффициентов характеризуются негативной динамикой к увеличению отклонений между фактическими и нормативными значениями коэффициентов

финансовой устойчивости, что позволяет говорить об усугублении неблагоприятного экономического положения предприятия в 2020-2022 гг.

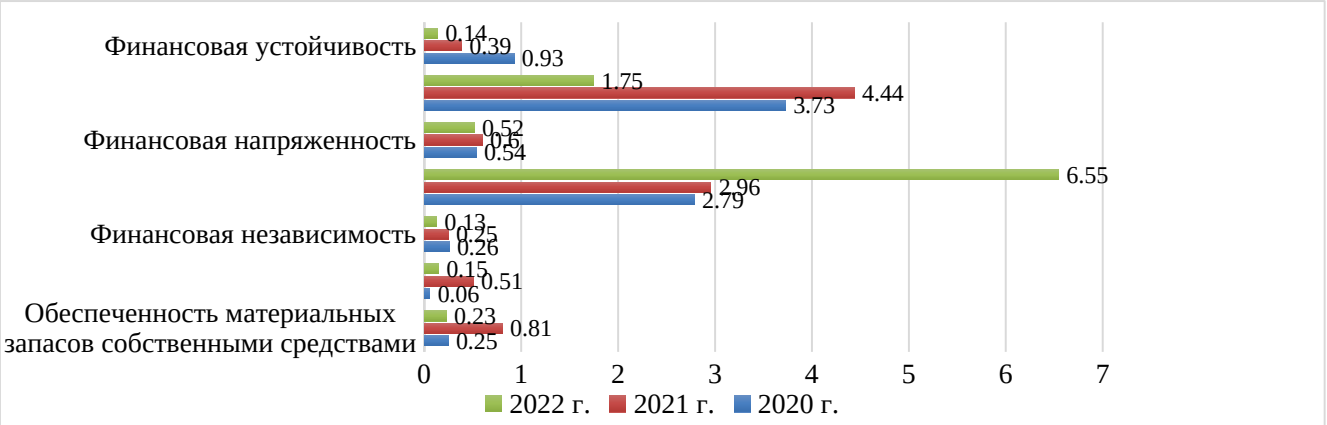


Рисунок 5 - Результаты анализа коэффициентов финансовой устойчивости для ООО «Премьер Автотранс»

Таким образом, финансовая устойчивость ООО «Премьер Автотранс», как и платежеспособность предприятия, характеризуется негативным состоянием и нуждается в оптимизации, поэтому у организации могут возникнуть проблемы при осуществлении международных перевозок, как правило, достаточно затратных.

2.2 Анализ осуществления на предприятии международных перевозок

Перевозки в ООО «Премьер Автотранс» осуществляются за счет:

- решения задачи «сделать», то есть использовать собственный транспорт;

- выбора оптимального для ООО «Премьер Автотранс» вида транспортировки грузов;

- выбора эффективного для перевозок товаров ООО «Премьер Автотранс» вида транспорта;

- выбора логистических партнеров по транспортировке товаров ООО «Премьер Автотранс»;

- оптимального выбора маршрута в целях минимизации времени и затрат на транспортировку грузов;

- разработанной транспортно-технологической схемы доставки груза.

Рассмотрим основные бизнес-процессы отдела логистики ООО «Премьер Автотранс», приведенные в таблице 7. Проведя анализ основных бизнес-процессов службы логистики ООО «Премьер Автотранс», следует отметить, что ключевыми бизнес-процессами данной службы являются процессы, связанные с обеспечением экономичной и эффективной доставки продукции ООО «Премьер Автотранс» конкретным потребителям, поиск наиболее выгодного поставщика транспортных услуг для осуществления доставки груза клиента в необходимое место и время, а также обеспечение своевременного и качественного таможенного оформления, и декларирования товаров.

Таблица 7 - Анализ бизнес-процессов отдела логистики ООО «Премьер Автотранс»

Выполняемые функции	Состав процедур по функциям	Основные документы	Исполнители
Заключение договоров на транспортировку	Получение от клиента необходимых документов, необходимых для организации перевозки грузов; Подписание договора с клиентом; Регистрация договоров в реестре договоров	Положение об отделе логистики; Технология процесса работы отдела логистики	Начальник отдела логистики; менеджер по логистике
Организация перевозки груза клиента	Получение заявки на перевозку от клиента; Оформление перевозки во внутрифирменном программном обеспечении; Направление заявки на перевозку; Получение подтверждения заявки на перевозку клиента	Должностная инструкция специалиста по транспортной работе отдела логистики; Технология процесса работы отдела логистики	Специалисты по транспортной работе отдела логистики
Контроль перевозки	Контроль своевременной подачи транспорта; Контроль соответствия транспорта требованиям клиента; Контроль своевременной загрузки транспорта грузоотправителем; Контроль своевременной доставки груза грузополучателю;	Положение об отделе логистики; Технология процесса работы отдела логистики	Начальник отдела логистики; менеджер по логистике

	Контроль своевременной разгрузки транспорта грузополучателем		

Продолжение таблицы 7

Работа по претензиям	Регистрация входящих претензий от клиента; Регистрация исходящих претензий клиентам; Выставление претензии поставщику по входящей претензии клиента;	Технология процедуры обработки претензий; Технология процесса работы отдела логистики	Начальник отдела логистики
Работа по претензиям	Выставление претензии клиенту по входящей претензии поставщика; Контроль разрешения претензии	Технология процесса работы отдела логистики	Специалисты по транспортной работе отдела логистики
Работа по завершению перевозки	Оформление перевозки во внутрифирменном программном обеспечении; Передача в бухгалтерию данных для выставления счета в комплекте с другими необходимыми документами	Технология процесса работы отдела логистики	Специалисты по транспортной работе отдела логистики

В таблице 8 приведены характеристики процесса учета транспортных операций, осуществляемых отделом логистики ООО «Премьер Автотранс».

Количество ошибок, совершенных во время осуществления операций по учету транспортных услуг за анализируемый период увеличилось на 18,9%. Это привело к росту дополнительных расходов предприятия на 50,1 тыс.руб. или 13,7%, а также дополнительно затраченного времени на исправление данных ошибок на 28%.

Таблица 8 - Характеристика процесса учета транспортных операций, осуществляемых отделом логистики ООО «Премьер Автотранс»

Показатели	2020 г.	2021 г.	2022 г.	Абсолютное отклонение (+,-)		Темп роста, %	
				2022 /2020	2022/ 2021	2022 /2020	2022/ 2021

Продолжительность осуществления учетных операций в смену, мин	258	275	340	82,	59,4	131,8,	123,6
- нормативное	120	120	120	0	0	0	0
- фактическое	138	155	220	82	65	59,4	41,9

Продолжение таблицы 8

Количество ошибок, совершенных во время учета, ед.	37	39	44	7	5	18,9	12,8
Дополнительно понесенные расходы предприятия в связи с ошибками учета, тыс.руб.	365,5	358,9	415,6	50,1	56,7	13,7	15,8
Фактическое время, затраченное работниками на исправление ошибок (за год), час	12,5	13,5	16	3,5	2,5	28,0	18,5

Основной проблемой в работе транспорта ООО «Премьер Автотранс» является неэффективная организация системы учета транспортных операций, вызванная отсутствием на предприятии современных логистических информационных систем. Далее проведем анализ затрат на осуществление грузоперевозок ООО «Премьер Автотранс» за 2020 – 2022 гг. (таблица 9).

Таблица 9 - Затраты на осуществление транспортного обслуживания ООО «Премьер Автотранс», тыс.руб.

Статья затрат	2020	2021	2022	Темп роста/снижения, %		
				2021 к 2020	2022 к 2021	2022 к 2020
Топливо	910707,5	854007,4	940621,5	93,7	110,1,	103,3
Прочие материалы	323154,3	353382,4	344894,6	9,4	-2,4	6,7
Оплата труда персонала	558175,5	588970,6	595727,0	5,5	1,1	6,7
Отчисления в социальные фонды	167452,7	176691,2	178718,1	5,5	1,1	6,7
Услуги сторонних организаций	179203,7	191415,4	238290,8	6,8	24,5	33,0
Прочие затраты	411287,2	412279,4	470310,8	0,2	14,1	14,4

Всего	2937766	2944853	3135405	0,2	6,5	6,7

Данные таблицы 9 указывают на рост затрат предприятия на 6,7% по сравнению с уровнем 2020 г. и на 6,5% – по сравнению с уровнем 2021 г.

Существенной проблемой, характеризующей осуществление транспортной логистики в ООО «Премьер Автотранс» является неэффективная организация учета транспортных операций. В результате анализа было установлено, что: в анализируемом периоде фактическая продолжительность работ по осуществлению учета транспортных операций в ООО «Премьер Автотранс» превышает нормативные показатели. Другим недостатком транспортной логистики ООО «Премьер Автотранс» в области осуществления автомобильных перевозок являются чрезмерно высокий уровень коэффициента использования транспортного средства. Это может привести к тому, что предприятию в дальнейшем может не хватить имеющегося транспорта для того, чтобы выполнить все заявки. Это приведет к потерям предприятием потенциальной прибыли.

В категории малотоннажных автомобилей, осуществляющих перевозки, лидируют преимущественно автомобили японского производства, такие как HINO, Mitsubishi, Isuzu (таблица 10). Это 32%, 28% и 24% соответственно от перевозок осуществленных малотоннажными автомобилями.

Таблица 10 - Автомобильный транспорт ООО «Премьер Автотранс», шт.

Транспорт	Кол-во
HINO	3
Mitsubishi	4
Isuzu	3

Динамика специализации (назначения/марки) транспорта ООО «Премьер Автотранс» представлена на рисунке 6.

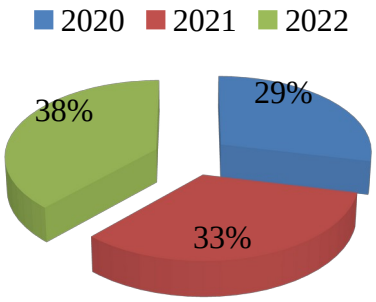


Рисунок 6 – Динамика специализации (назначения/марки) транспорта ООО «Премьер Автотранс»

Таким образом, динамика специализации транспорта ООО «Премьер Автотранс» увеличилась в 2021 году по отношению к 2021 и 2022 гг. Увеличение крупнотоннажных перевозок от перевозок, осуществленных малотоннажными автомобилями.

Задач транспортной логистики в ООО «Премьер Автотранс» осуществляются за счет:

- решения задачи «сделать», то есть использовать собственный транспорт;

- выбора оптимального для ООО «Премьер Автотранс» вида транспортировки грузов;

- выбора эффективного для перевозок товаров ООО «Премьер Автотранс» вида транспорта;

- выбора логистических партнеров по транспортировке товаров;

- оптимального выбора маршрута в целях минимизации времени и затрат на транспортировку грузов;

- разработанной транспортно-технологической схемы доставки груза.

Основными подразделениями компании являются отдел экспедирования, отдел перевозок, транспортный участок. Центр управления движением автопоездов – это отдел логистики. Также в структуре компании находятся круглосуточная диспетчерская служба, отдел информационных технологий, ремонтно – техническая база и другие важные службы.

За анализируемый период показатель количества выполненных заявок увеличился на 2689 единиц или 8,6% (Рис. 7).

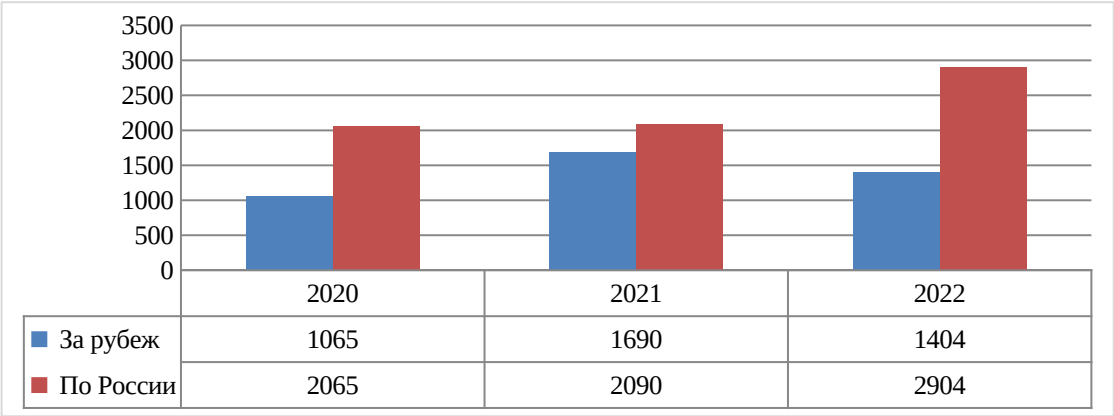


Рисунок 7 - Количество выполненных заявок ООО «Премьер Автотранс», шт.

В анализируемом периоде наблюдается значительный рост объема грузов, перевезенных ООО «Премьер Автотранс». За анализируемый период данный показатель увеличился на 15% (Рис. 8, таблица 11).

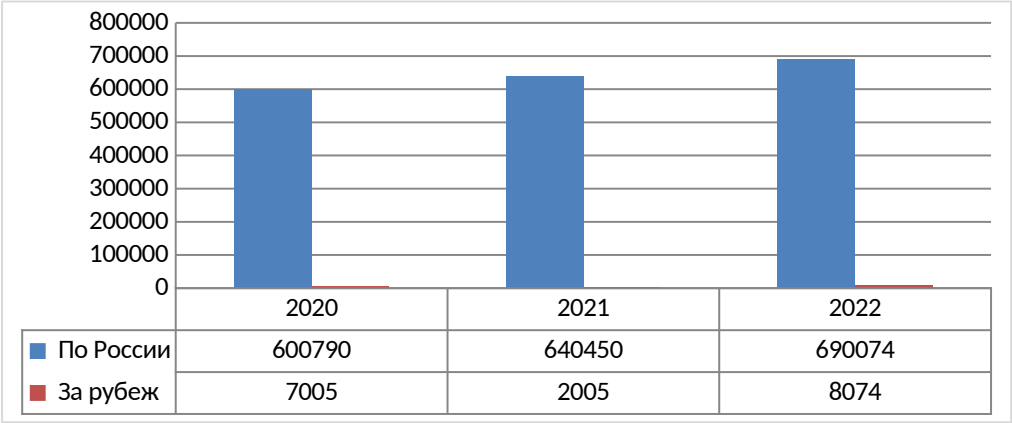


Рисунок 8 - Объем перевезенных грузов ООО «Премьер Автотранс», тонн

Таблица 11 – Динамика перевезенных грузов ООО «Премьер Автотранс»

Год	2020	2021	2022	Темп роста, 2020/2022	Абс, % 2020/2022
По России	600790	640450	690074	89284	10,95
За рубеж	7005	2005	8074	10069	3,6

Превышение темпов прироста грузооборота над темпами прироста количества автотранспорта привело к увеличению показателя производительности транспортного средства с 14,1 тонны/час до 14,7 тонны/час или на 4,3%.

Проведенный анализ позволил сделать ряд выводов:

– анализ технико-экономических показателей выявил рост большинства из них. Однако настораживает негативная тенденция снижения численности работников;

– наиболее высокими темпами произошел рост объема транспортных услуг по перевозке промышленных грузов. Это связано со значительным увеличением спроса на данную продукцию со и соответствующим ростом спроса на услуги перевозки данных грузов. При этом объем транспортных услуг ООО «Премьер Автотранс» по перевозке строительных грузов снизился на 21,4%, прочих грузов – на 15,5%;

– наибольшую долю в общем объеме услуг, оказанных данной транспортной компанией, занимают транспортные услуги по перевозке промышленных грузов;

– наиболее высокими темпами произошел рост объема транспортных услуг по перевозке промышленных грузов. Это связано со значительным увеличением спроса на данную продукцию со и соответствующим ростом спроса на услуги перевозки данных грузов. При этом объем транспортных услуг ООО «Премьер Автотранс» по перевозке строительных грузов снизился на 21,4%, прочих грузов – на 15,5%. Это вызвано снижением спроса на данные виды услуг ООО «Премьер Автотранс» со стороны клиентов компании;

– логистическая система ООО «Премьер Автотранс» включает в себя одну из самых главных подсистем – транспортную. Именно по слаженности и эффективности функционирования данной подсистемы можно судить об уровне развития транспортной логистики на предприятии. Основные функции транспортной логистики ООО «Премьер Автотранс» (в области перевозок автомобильным транспортом) выполняет отдел логистики, находящийся в подчинении у заместителя генерального директора по коммерческим вопросам;

– при проведении анализа транспортной логистики ООО «Премьер Автотранс» выявлены недостатки, которые в значительной степени влияют на развитие логистических принципов управления предприятием.

Затраты ООО «Премьер Автотранс» на транспортное обслуживание складываются из следующих групп затрат: затраты на топливо; затраты на прочие

материалы; расходы на оплату труда персонала; отчисления в социальные фонды; затраты на услуги сторонних организаций; затраты на осуществление погрузочно-разгрузочных работ; амортизационные отчисления; прочие затраты. Наиболее значимыми статьями являются затраты на топливо и затраты на оплату труда.

Существенной проблемой, характеризующей осуществление транспортной логистики в ООО «Премьер Автотранс» является неэффективная организация учета транспортных операций. В результате анализа было установлено, что:

– в анализируемом периоде фактическая продолжительность работ по осуществлению учета транспортных операций в ООО «Премьер Автотранс» превышает нормативные показатели. При этом данное отклонение с каждым годом увеличивается: если в 2020 году фактическое время продолжительности данных операций составляло 138 мин в смену, то в 2022 году оно увеличилось до 220 мин.;

– количество ошибок, совершенных во время осуществления операций по учету транспортных услуг за анализируемый период увеличилось на 18,9%. Это привело к росту дополнительных расходов предприятия на 50,1 тыс.руб. или 13,7%, а также дополнительно затраченного времени на исправление данных ошибок на 28%.

Другим недостатком транспортной логистики ООО «Премьер Автотранс» в области осуществления автомобильных перевозок являются чрезмерно высокий уровень коэффициента использования транспортного средства. Это может привести к тому, что предприятию в дальнейшем может не хватить имеющегося транспорта для того, чтобы выполнить все заявки. Это приведет к потерям предприятием потенциальной прибыли.

Основные проблемы логистических процессов организации в таблице 12.

Таблица 12 - Основные проблемы логистических процессов организации

Проблемы	Описание	Потери
1.Управленические, в том числе	Не эффективность контрольной деятельности	Бензин, время
2.Финансовые, в том числе	Увеличение транспортных затрат	Топливо, заработная плата
3. Технические,	Амортизация транспорта	Износ деталей

в том числе		
4. Технологические, в том числе	Не эффективность автоматизации управления	Потеря клиентов
5. Логистические, в том числе	Расстояние на доставку груза	Время, топливо

Таким образом, выявлены основные проблемы организации в логистических процессах.

2.3 Разработка рекомендаций по совершенствованию планирования международных перевозок в ООО «Премьер Автотранс» Расчет экономического эффекта от предложенных мероприятий

Независимо от своего местоположения, заказчик должен быть четко уверен в исполнении работы в срок и в полном объеме. Добиться этого позволяет автоматизация процесса перевозок и транспортно-экспедиционной работы, в том числе внедрение систем управления транспортировками (TMS). Однако для получения наилучшего результата необходимо не только введение систем в работу организации, но и их улучшение, то есть интеграция с другими информационными технологиями, которые значительно повышают скорость и качество принятия решений и без которых невозможно представить современный мир.

Возможности систем управления транспортом. Система управления транспортом — часть структуры управления цепями поставок (Supply Chain Management). TMS-системы представляют собой многофункциональный инструмент, включающий в себя весь спектр решений для сферы транспортной логистики Он обладает огромным запасом гибкости, который позволяет достаточно точно описать любой процесс и создать необходимый набор функционала планирования маршрутов на стратегическом, тактическом и операционном уровнях.

На стратегическом уровне возможно решение таких важных задач, как выбор оптимального расположения нового склада, центра распределения или размещения гаража. Также здесь достаточно точно прорабатывается структура

всей цепочки поставок от ее начала и до конца, представлены инструменты для ее управления.

На тактическом уровне происходит установление потенциалов, представлены возможности создавать различные модели транспортных сетей. Здесь представлены все инструменты для работы с алгоритмами оптимизации. На операционном уровне идет работа по планированию, основанная на выбранном сценарии транспортного процесса. Планирование доставки на этом уровне ведется до конечного получателя.

TMS-системы обладают широким диапазоном возможностей, включающим в себя:

- планирование без территориальных ограничений, возможность одновременно планировать рейсы как в пределах города, так и международные;

- учет временных окон доставки, обеденных перерывов персонала, времени погрузочно-разгрузочной работы;

- расчет стоимости доставки до каждого клиента и стоимости всего рейса;

- планирование мультимодальных перевозок, которые включают в себя перегрузки (например, с водного транспорта на автомобильный). Есть возможность выбора оптимального маршрута.

- постоянный учет всех расходов при организации перевозок.

Использование систем управления транспортировками увеличивают скорость обработки информации, необходимой для эффективной работы.

Компания на рынке транспортных услуг давно убедились в целесообразности внедрения систем управления транспортировками. В настоящее время ведется поиск путей повышения производительности и снижения затрат организации, связанных с перевозкой товаров. Одним из способов является интеграция TMS-систем с другими информационными технологиями, такими как «интернет вещей» и мобильными приложениями средств мониторинга и управления.

Скорость, с которой информация попадает в диспетчерский центр компании, часто определяет успех всей организации. Наиболее эффективными

решениями при планировании и управлении перевозками будут те, которые приняты на основании актуальной и достоверной информации.

TMS-системы для мобильных телефонов (смартфонов) расширяют набор функций центральной системы TMS, с которой работают в офисе. Диспетчерский центр предлагает поддержку операций, связанных с выполнением маршрута водителями. TMS-системы для мобильных телефонов (смартфонов) выводят водителю на экране всю информацию о ходе выполнения маршрута и осуществления запланированных остановок, влияющих на эффективность перевозки.

Мобильное приложение для водителей значительно облегчает взаимодействие с диспетчером и повышает качество данных, переданных для анализа и принятия управленческих решений, так как поступают они непосредственно с мобильного приложения в офис диспетчера без посредников.

Рассмотрим основные преимущества использования мобильного приложения.

1. Телефон как GPS-трекер. Современные мобильные телефоны оборудованы GPS-датчиком, с помощью которых в режиме реального времени становится возможно определить местоположение водителя, а также исключить возможность преждевременной отметки о начале работы. Это позволяет без вмешательства диспетчера проводить контроль работы водителей. Использование телефона позволяет диспетчеру оперативно получить информацию об отклонении водителя от маршрута, а затем связаться с водителем и установить причину смены маршрута.

2. Своевременное получение данных. Приложение позволят фиксировать момент исполнения поставленной задачи водителем, то есть существует возможность отмечать в интерфейсе программы всю необходимую информацию: что было выгружено, в каком количестве, когда и где это происходило, возникли ли какие-либо проблемы при исполнении задачи, если да то какой характер они носили. Также помимо информации о погрузке и выгрузке

в интерфейсе возможно зафиксировать выполнение других задач, таких как инкассация, передача документов, оформление документов и прочее.

3. Использование камеры мобильного телефона. Сегодня трудно встретить мобильный телефон без встроенной камеры, преимуществами использования которыми нельзя пренебрегать. Применение видеокамеры позволяет отчитаться о грузе или документах только отсканировав штрихкод, указанный на них. Это дает возможность значительно снизить вероятность ошибки при передаче груза или какого-либо документа.

4. Изменение или корректировка маршрута во время исполнения рейса, в зависимости от новых условий или других факторов, которые непосредственно влияют на успешное выполнение плана. Во время исполнения рейсов часто возникает необходимость изменить маршрут следования. Для этого диспетчеру требуется внести коррективы в системе. Затем все изменения о маршруте в режиме реального времени отразятся у водителя в приложении. Таким образом увеличивается скорость сообщения между диспетчером и водителем. Также возможно построение в приложении маршрутов с учетом текущей дорожной обстановки. Для этого достаточно задать одну команду, чтобы приложение построило маршрут с учетом заторов, участков находящимся в ремонте, временно закрытых участков дорог и пр. Это позволяет осуществлять доставку в срок и максимально быстро реагировать на изменение дорожной ситуации.

Все вышеперечисленные преимущества позволяют значительно повысить производительность предприятия. Взаимодействие между диспетчерами и водителем становится проще и быстрее. Возможность получать информацию при внесении изменений или ходе выполнения маршрута в приложение на мобильном телефоне (смартфоне) помогает оптимизировать процесс сообщения.

Помимо совместного применения TMS-систем и мобильных приложений, возможно применение «интернета вещей» (Iot) — это концепция вычислительной сети физических предметов, оснащённых встроенными технологиями для взаимодействия друг с другом или с внешней средой.

Примером применения «интернета вещей» при перевозках служат устройства, размещенные в транспортном средстве, для передачи данных помимо местоположения. Могут использоваться термометры, подключенные к интернету и передающие данные, благодаря которым клиент может убедиться в соблюдении всех норм перевозок.

Так же для организации ООО «Премьер Автотранс» на официальном сайте можно внедрить калькулятор стоимости перевозок в зависимости от вида транспорта и вида груза.

Калькулятор грузоперевозки онлайн будет доступен в любое время и с любого устройства – где предварительно можно узнать цену доставки.

Процесс транспортировки груза, независимо от расстояния, подразумевает различные этапы подготовки. Это выбор способа перевозки (автомобиль, железнодорожный транспорт), создание маршрута, а также расчет грузоперевозки.

Предварительная информация о стоимости перевозки позволяет правильно распределить имеющийся бюджет, что актуально любому заказчику. Расчет грузовой перевозки особенно актуален в случае необходимости доставки крупных объемов груза.

На сайте организации можно будет самостоятельно узнать стоимость транспортировки. В данном разделе предлагается возможность выполнить расчет грузовой перевозки, потратив минимум время и сил. Достаточно заполнить предложенную форму и получить актуальный результат.

От пользователя требуется точно следовать инструкции, а именно заполнить электронную форму (нужно указать необходимые данные в свободных полях):

- Выбрать тип груза - нужно нажать на стрелочку для развертывания контекстного меню, в котором предложены все возможные виды грузов.

- Приблизительную массу груза - чтобы более точно выполнить расчет доставки.
- Указать город, где будет выполняться загрузка, а также город выгрузки.
- Заполнить номер мобильного телефона, на который поступит смс-сообщение
- Нажать кнопку - Рассчитать

Дополнительно можно оставить комментарий относительно транспортируемого груза - особые пожелания, требования или его особенности. Эта информация позволит обеспечить качественную доставку груза. Указывать электронный ящик также можно, что будет вспомогательным вариантом связи с клиентом.

Для создания автоматизированного рабочего места необходимо, помимо создания программной части, еще и техническое ее оснащение. К техническим средствам относятся: персональный компьютер, монитор, клавиатура, мышь и принтер. Так как программа нетребовательна к аппаратным ресурсам, то для работы с ней подойдет и бюджетная конфигурация компьютера, такая как в таблице 13.

Таблица 13 - Системные требования автоматизированного рабочего места

Системный блок	Кол-во, шт.
1. Процессор - Celeron Dual Core E1400 (3,46 ГГц)	1
2. Оперативная память (ОЗУ) - 1024 Мб DDR2	1
3. Жесткий диск - 160 Гб	1
4. Видеокарта - встроенная Intel GMA 3100	1
5. Сетевая карта - встроенная GbLAN	1
6. Звуковая карта - встроенная (HD Audio 5.1)	1
7. Устройство записи информации - DVD-RW	1
8. Блок питания - 350 Вт	1
9. Клавиатура и мышь - A4Tech	1

Стоимость системного блока - 25987 рублей, в том числе: операционная система - Microsoft Windows XP Professional Rus SP2 -12978 рубля; монитор - ViewSonic VA 703b (17”, 1280×1024, 700:1, 300 кд/м^2, 160/160, 8ms, D-Sub, черный) -12058 рубля; лазерный принтер - Brother HL-2030R (A4, 2400×600 dpi,16 ppm, 8 Mb, USB) - 11124 рубль; сетевой кабель - «Эликс» (категория 5е, экранированный, для наружной прокладки с тросом, 50 м) - 5280 рублей.

Таким образом, общая стоимость аппаратного обеспечения ($С_{ап.об.}$) для автоматизированного рабочего места, составляет: $С_{ап.об.}$ = 25987 + 12978 + 12058 + 11124 + 5280 = 67427 рубля. Амортизационные отчисления в год в среднем составят 12000 руб. Итого капитальные затраты по внедрению системного оборудования и созданию автоматизированного рабочего места ($З_{кап.}$) равны: $З_{кап.}$ = 12000 + 67427 + 541189 = 620616 (руб.).

Также были подсчитаны расходы на эксплуатацию автоматизированного рабочего места. К эксплуатационным затратам относятся такие затраты, которые связанны с обеспечением нормального функционирования проекта. Это могут быть затраты на ведение информационной базы, эксплуатацию комплекса технических средств, эксплуатацию систем программно-математического обеспечения, реализацию технологического процесса обработки информации по задачам, эксплуатация системы в целом и т. д.

В данном случае эксплуатационные затраты это: сопровождение программного продукта разработчиком - 3000 руб./мес.; картридж для принтера - 5000 руб./мес.; материалы (бумага и т. д.) - 1500 руб./мес.

Всех этих показателей достаточно, чтобы рассчитать расходы на эксплуатацию автоматизированного рабочего места работника ($З_{экс.}$): $З_{экс.}$ = 3000 + 5000 + 1500 = 9500 руб./мес. Далее проведем анализ сравнения результатов до и после внедрения системного оборудования (таблица 14).

Таблица 14 - Результаты внедрения системной программы в ООО «Премьер Автотранс»

Показатель	До внедрения	После внедрения
	-	620616
	-	541189
2. Прочие затраты	-	3 000
3 Перемещение продукции	800	800
4. Время перевозок	60-90 минут	20-40 минут
5. Экономия времени	40-50 минут	40-50 минут
6. Коммерческие затраты, тыс. руб.	21 584	20 734,6

7. Экономия затрат, тыс. руб.	-	18 490,4

Таким образом, результат внедрения предложения, отраженный в таблице 14, свидетельствует о том, что экономия затрат по коммерческой деятельности ООО «Премьер Автотранс» составит 18490,4 тыс. руб., то есть по сравнению с 2022 годом затраты на организацию взаимоотношений между ООО «Премьер Автотранс» и покупателями его продукции снизятся.

Вывод по главе

Таким образом, ООО «Премьер Автотранс» необходимо совершенствование ИТ-системы управления перевозками, т.к. существующая система устарела и не эффективна.

Заключение

По результатам написания сделано ряд выводов, основными из которых являются: 1) Логистическая система на предприятии представляет собой целостную совокупность элементов, которые владеют определенными характеристиками, разнородные по качеству, взаимодействуют между собой и могут быть объединенные в подсистемы. 2) Создание логистической системы на предприятии преследует цель обеспечения снабжения продукцией в заданное время в нужном количестве с максимально возможным качеством и минимальными затратами. 3) Сложность оптимизации логистических систем будет зависеть от структуры системы, т.е. совокупности элементов и связей между ними. Поэтому так важно иметь эффективную модель логистической системы, чтобы учесть названные изменения в процессе ее оптимизации. Реализация отдельных логистических целей может обеспечиваться системой отраслевых логистических функций, а именно: планирование использования мощности; планирование материального потока. Разработку оптимального проекта логистической системы ООО «Премьер Автотранс» как высокоорганизованной, гибкой логистической системы можно представить как типичный процесс, который начинается с определения главной специфической цели функционирования системы и предусматривает ее типичную диспозицию и рыночную границу логистической системы.

Компания устраняет внутренние барьеры, а не укрепляют их, и сосредотачиваются на тактических решениях (например, рационализация деятельности, не добавляющей ценности, оборотного капитала, товарно-материальных запасов, обслуживания клиентов и т. д.). Это может перерасти во внутреннюю интеграцию, когда разные компании в рамках одной корпоративной структуры объединяют помещения, оборудование, системы и персональные данные.

Наиболее обширной интеграцией является рыночный канал или внешняя интеграция. Этот уровень требует, чтобы предприятия расширили свой

внутренний процесс цепочки поставок как вверх по течению от поставщиков сырья, так и вниз по течению до конечных потребителей. Таким образом, все компании в цепочке поставок интегрируют свою деятельность с деятельностью других компаний для достижения экономии от совместной работы. Рыночный канал теперь становится виртуальным предприятием с общими целями, системами, организациями, объектами и общим управлением. Фирмы этого уровня работают в проектной организации с поставщиками и заказчиками, а инвестиции осуществляются совместно. Компании, достигшие такого уровня интеграции, имеют потенциал для достижения более высоких уровней производительности.

В то время как относительно небольшие группы инновационных компаний внедрили методы и инструменты логистики и внедрили передовые ИКТ, упор для большинства делается на достижение оптимальных потоков между двумя последовательными компаниями в цепочке. Многие компании все еще борются с проблемами внутренней интеграции как в отношении физической деятельности, так и в отношении информационных систем.

На практике развитие логистики частично является следствием концентрации власти (через поглощения и слияния) и последующего применения этой власти к другим участникам цепочки поставок. В качестве альтернативы это можно рассматривать, как возможность для небольших компаний сотрудничать с организацией для достижения экономии за счет масштаба цепочки поставок, в которой они в противном случае могли бы быть лишены индивидуально.

Список использованных источников

1. Афанасенко, И. Д. Логистика снабжения / И.Д. Афанасенко, В.В. Борисова. - М.: Питер, 2021. - 336 с.
2. Бауэрсокс Д., Клосс Д. Логистика. Интегрированная цепь поставок. – М.: Олимп-Бизнес, 2021. – 640 с.
3. Войткевич Н.И. Проектирование системы каналов распределения продукции // Российское предпринимательство. - 2019. - № 4. - С. 18-122.
4. Виноградова, М.В. Организация и планирование деятельности предприятий / М.В. Виноградова. – М.: Дашков и Ко, 2022. – 448 с.
5. Гайдаенко, А.А. Логистика / А.А. Гайдаенко, О.В. Гайдаенко. - М.: КноРус, 2020. - 272 с.
6. Голощапова А.И., Лындина Е.Н. Проектирование товаропроводящих систем на основе логистики. – М.: Финансы и статистика, 2021. – 240 с.
7. Гречилов С.В. Товаропроводящая сеть предприятия. Эффективные решения по организации, маркетингу и менеджменту. – М.: Издательство Гревцова, 2020. – 376 с.
8. Гаджинский А.М. Логистика: Учебник для высших и средних специальных учебных заведений. - М.: Издательско-книготорговый цент «Маркетинг», 2020. – 451 с.
9. Гордон, М.П. Логистика товародвижения / М.П. Гордон, С.Б. Карнаухов. М.: Центр экономики и маркетинга, 2021. - 562 с.
10. Гудков, Д. В. Основы логистики: учебник для вузов / В. А. Гудков [и др.]; под ред. В. А. Гудкова. - М.: Горячая линия-Телеком, 2022. - 351 с.
11. Джабраилов, А. Э. Маркетинг. Логистика. Транспортно-складские логистические комплексы / А. Э. Джабраилов, В. И. Моргунов. - М: Дашков и К, 2020. - 386 с.
12. Джеймс, Р. Сток, Дуглас М. Ламберт. Стратегическое управление логистикой / под ред. В. И. Сергеева. - М.: «Инфра-М», 2021. - 797 с.

13. Доенин, В.В. Динамическая логистика транспортных процессов / В.В. Доенин. – М.: Компания Спутник , 2022. – 248 с.

14. Иванов, Д.А. Логистика. Стратегическая кооперация / Д. А. Иванов. - Г.: Вершина, 2020. - 176 с.

15. Кириллова А. А. Финансовая логистика. - М., 2019. 412 с.

16. Конотопский В.Ю. Логистика: учебник для вузов. - М .: Издательство Юрайт, 2020. - 143 с.

17. Куценко Е.И. Логистика. Практикум: учебник для магистрантов. - М .: Издательство Юрайт, 2020. -234 с.

18. Каменев Н.Г. Логистика. Учебное пособие / Н.Г. Каменев. - М.: Курс, 2019. - 173 с.

19. Канке А. А. Логистика: учебник / А. А. Канке, И. П. Кошевая – 2-е изд. – М.: Форум, - 2018. – 384 с.

20. Кольке Г.И. Планирование на предприятии: практикум / Г.И. Кольке, А.Н. Романова. – Омск: Изд-во ОмГТУ, 2021. – 101 с.

21. Конищева М.А. Финансовое планирование: учеб. пособие / М.А. Конищева, Ю.И. Черкасова, Т.В. Живаева. - Красноярск: СФУ, 2021. - 254 с.

22. Левкин Г. Г. Логистика: теория и практика: учебник и практикум для СПО / Г. Г. Левкин. - 2-е изд., испр. и доп. - М.: Издательство Юрайт, 2020. - 187 с.

23. Логистика: учебник для академического бакалавриата / В. В. Щербаков [и др.]; под ред. В. В. Щербакова. - М.: Издательство Юрайт, 2020. - 387 с.

24. Логистика и управление цепями поставок: учебник для академического бакалавриата / В. В. Щербаков [и др.]; под ред. В. В. Щербакова. - М.: Издательство Юрайт, 2019. - 582 с.

25. Лукинский В.С. Логистика и управление цепями поставок : учебник и практикум для СПО / В. С. Лукинский. - М.: Издательство Юрайт, 2019. - 359 с.

26. Мельников В.П. Логистика : учебник для академического бакалавриата / В. П. Мельников, А. Г. Схиртладзе, А. К. Антонюк ; под общ. ред. В. П. Мельникова. - М.: Издательство Юрайт, 2019. - 288 с.

27. Методика планирования и анализа финансово-хозяйственной деятельности организаций в различных отраслях экономики: [учеб. пособие] / Н.Г. Алексеева. – М.: НИИ ИЭП, 2020. - 205 с.

28. Моисеева Н.К. Экономические основы логистики: учебное пособие / Н. К. Моисеева. - Москва: Инфра-М, 2020. – 527 с.

29. Неруш Ю.М. Логистика: учебник для академического бакалавриата / Ю. М. Неруш, А. Ю. Неруш. - 5-е изд., пер. и доп. - М. : Издательство Юрайт, 2019. - 559 с.

30. Орлова Н.А. Совершенствование логистической системы производственного предприятия / Н.А. Орлова // Сиб. журнал науки и технологий. - 2020. - №1. – С. 12-187.

31. Персианов В.А. Транспортная логистика. Учебное пособие / Л. С Фёдоров, Персианов, И.Б. Мухаметдинов. - М.: КноРус, 2020. - 310 с.

32. Руськина И.Е. Управление логистическими потоками транспортных предприятий / И.Е. Руськина // Экономика и социум. – 2018. – № 5-3. – С. 23-166.

33. Сергеев В. И. Логистика снабжения: учебник для СПО / В. И. Сергеев. - 3-е изд., пер. и доп. - М.: Издательство Юрайт, 2020. - 384 с.

34. Сусликов А.А. Проблемы экспортного контроля в системе государственного управления антитеррористической деятельностью и пути их решения // Управление в системах – 2020. – №2. – С. 17-22.

35. Смитиенко, Б.М. Международные экономические отношения: Учебник / Б.М. Смитиенко. - М.: Инфра-М, 2022. - 312 с.

36. Таймасов, А.Р. Мировая экономика и международные экономические отношения. Учебное пособие / А.Р. Таймасов, З.М. Муратова, К.Н Юсупов. - М.: КноРус, 2020. - 143 с.

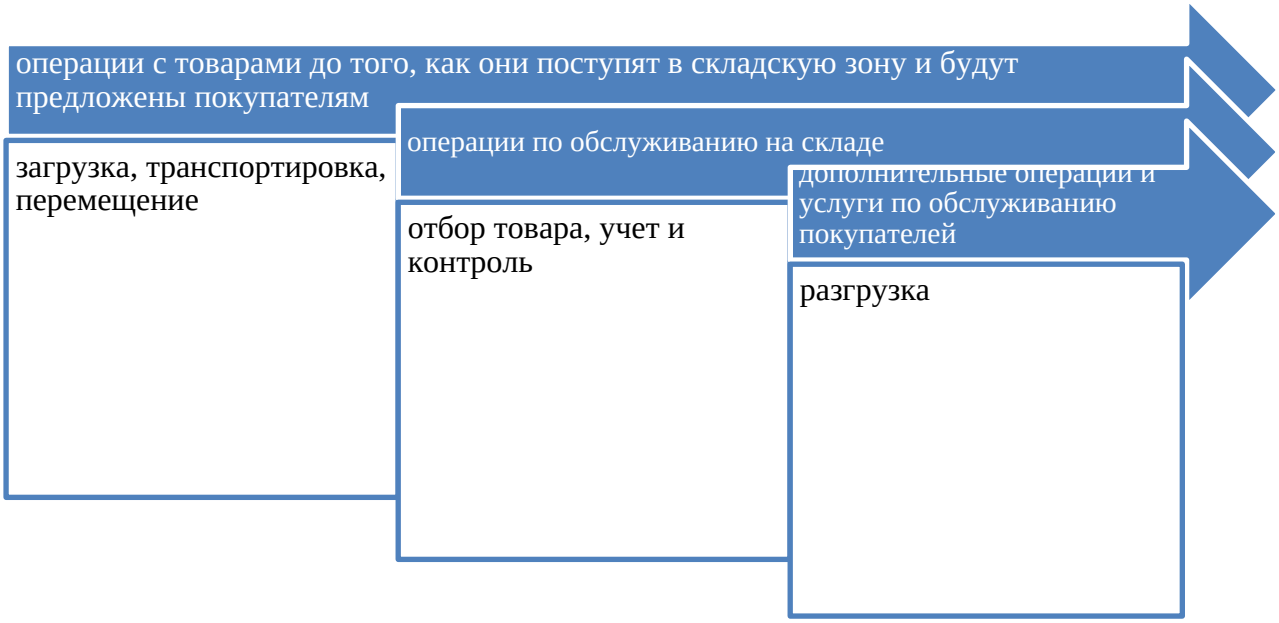
37. Терновая, Л.О. Геопоэтика: международные отношения и искусство: Монография / Л.О. Терновая. - М.: Альфа-М, 2019. - 191 с.

38. Халевинская, Е.Д. Мировая экономика и международные экономические отношения : Учебник / Е.Д. Халевинская. - М.: Магистр, 2021. - 416 с.

39. Транспорт в 2022 году//Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. 2023. URL:http://www.gks.ru/ (дата обращения: 05.05.2023).

Приложения

Приложение А



Технологический процесс, связанный с перемещением товаров