

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Институт финансов, экономики и управления
(наименование института полностью)

Департамент бакалавриата (экономических и управленческих программ)
(наименование департамента)

38.03.02 «Менеджмент»
(код и наименование направления подготовки, специальности)

«Логистика»
(направленность (профиль)/специализация)

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему: «Совершенствование процесса транспортных перевозок организации
(на примере ООО «Волгострой»)»

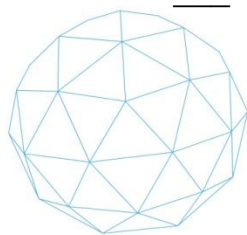
Студент О.Ю. Новиченко _____
(И.О. Фамилия) (личная подпись)

Руководитель С.Ю. Данилова _____
(И.О. Фамилия) (личная подпись)

Допустить к защите

Руководитель департамента, канд. экон. наук, С.Е. Васильева _____
(ученая степень, звание, И.О. Фамилия) (личная подпись)

« ___ » _____ 20__ г.



Тольятти 2019



Росдистант
ВЫСШЕЕ ОБРАЗОВАНИЕ ДИСТАНЦИОННО

Аннотация

Бакалаврскую работу выполнила: Новиченко О.Ю.

Тема работы: «Совершенствование процесса транспортных перевозок организации (на примере ООО «Волгострой»)»

Научный руководитель: к.э.н., Данилова С.Ю.

Целью бакалаврской работы является, разработка мероприятий по совершенствованию процесса транспортных перевозок организации.

Для достижения поставленной цели, необходимо решить следующие задачи:

- 1) Рассмотреть теоретические основы организации процесса транспортных перевозок;
- 2) Провести анализ организационно-экономической характеристики предприятия и осуществить оценку организаций транспортных перевозок на предприятии;
- 3) Разработать мероприятия направленные на совершенствование процесса транспортных перевозок.

Объектом исследования бакалаврской работы является строительная компания ООО «Волгастрой». Предметом исследования бакалаврской работы является процесс транспортных перевозок.

Краткие выводы по бакалаврской работе. В бакалаврской работе рассмотрены теоретические основы совершенствования процесса транспортных перевозок организации. Проведен анализ организационно-экономической характеристики строительной компании и оценка организации процесса транспортных перевозок. Разработаны мероприятия направленные на совершенствование процесса транспортных перевозок организации.

Структура бакалаврской работы включает в себя, введение, 3 главы, заключение, список используемой литературы состоящий из 20 источников, в работе так же имеется, 14 таблиц и 10 рисунков.

Содержание

Введение.....	4
1 Теоретические основы организации процесса транспортных перевозок.....	6
1.1 Понятие и сущность транспортных перевозок организации.....	6
1.2 Технологический процесс перевозки грузов.....	15
2. Анализ процесса транспортных перевозок предприятия ООО «Волгострой».....	24
2.1 Организационно-экономическая характеристика предприятия	24
2.2 Оценка процесса транспортных перевозок организации.....	30
3. Разработка мероприятий направленных на совершенствование процесса транспортных перевозок организации ООО «Волгострой».....	39
3.1 Мероприятия по совершенствованию процесса транспортных перевозок.....	39
3.2 Расчет экономической эффективности предложенных мероприятий	43
Заключение.....	46
Список используемой литературы.....	48

Введение

В современных условиях предъявляются высокие требования к перевозкам пассажиров и доставке грузов по минимизации транспортных расходов при обязательном сокращении времени доставки. Складывается довольно сложная система взаимоотношений между грузоотправителями и грузополучателями, обеспечивающая высокий уровень транспортного обслуживания. Для обеспечения работы системы транспортировки складываются экономические, технические, организационные связи, а также информационные, грузовые и пассажирские потоки. Сущность транспортной системы заключается в соединении времени и пространства, с обязательным обеспечением своевременной доставки при минимальных затратах с учетом возникающих возможных негативных обстоятельств (погодные условия, нарушение графика погрузочно-разгрузочных работ и т.д.). Для повышения производительности труда, а также безопасности и экологичности процессов транспортировки необходимо совершенствовать технологии и транспортную технику.

В экономике любого государства транспорт играет важную роль в промышленности и торговле. Для перевозки грузов используются разные виды транспорта: автомобильный, железнодорожный, водный, воздушный. Автомобильный транспорт является наиболее распространенным в применении для перевозки грузов. Необходимо отметить, что в связи с масштабами расстояний, в России также широко используются все виды транспорта.

Целью бакалаврской работы является, разработка мероприятий по совершенствованию процесса транспортных перевозок организации.

Для достижения поставленной цели, необходимо решить следующие задачи:

- 1) Рассмотреть теоретические основы организации процесса транспортных перевозок;
- 2) Провести анализ организационно-экономической характеристики предприятия и осуществить оценку организаций транспортных перевозок на предприятии;
- 3) Разработать мероприятия направленные на совершенствование процесса транспортных перевозок.

Объектом исследования бакалаврской работы является строительная компания ООО «Волгастрой».

Предметом исследования бакалаврской работы является процесс транспортных перевозок.

При написании настоящей работы использовались статистический метод, аналитический метод, метод экспертных оценок, системный подход к управлению и процессных подход.

Структура бакалаврской работы включает в себя, введение, 3 главы, заключение, список используемой литературы состоящий из 20 источников, в работе так же имеется, 14 таблиц и 10 рисунков.

1 Теоретические основы организации процесса транспортных перевозок

1.1 Понятие и сущность транспортных перевозок организации

«Предназначение транспортной логистики в общей системе логистики – обеспечение рациональных решений по организации работы транспорта (собственного и привлеченного), обеспечивающих движение материальных потоков с необходимыми параметрами. Транспорт – это отрасль материального производства, осуществляющая перевозки людей и грузов. В структуре общественного производства транспорт относится к сфере производства материальных услуг. Транспорт представляют как систему, состоящую из двух подсистем: транспорта общего пользования и транспорта не общего пользования» [8].

Перевозкой грузов предприятий и организаций, а также пассажиров на территории Российской Федерации занимается отдельная отрасль народного хозяйства, объединяющая транспорт общего пользования. Вместе с тем, отдельные крупные производственные предприятия и организации имеют свой транспорт.

«Грузовые перевозки различаются по видам используемого транспорта.

Железнодорожным транспортом осуществляются перевозки:

По видам транспортных сообщений:

- местные, осуществляются от одного пункта отправления до другого пункта назначения на одной железной дороге;
- прямые, когда задействованы несколько железнодорожных веток;
- прямые смешанные, когда груз перевозится по одному сопроводительному документу, на нескольких видах транспорта;

– прямые международные, груз перевозится по одному сопроводительному документу по железнодорожным веткам нескольких государств» [8].

«По количеству груза представленном в транспортной накладной:

- мелкая отправка – допускается масса груза до 10 т при максимальном объеме 1/3 крытого четырехосного вагона;

– малотоннажная отправка– при допустимой массе груза от 10 до 25 т при объеме половины четырехосного вагона;

– отправка одним вагоном;

– групповая отправка – больше, чем вагон, но не полный состав;

– маршрутная отправка – груз, перевозимый по одному сопроводительному документу , в количестве вагонов, равное количеству вагонов поезда».

«По скорости доставки:

– грузовые – грузы перевозятся грузовыми поездами;

– скоростные – грузы перевозимые скорыми поездами, в рефрижераторах (как правило, скоропортящиеся);

– пассажирские – перевозка пассажиров с багажом» [10].

«Признаки перевозок автомобильным транспортом:

- отраслевой: грузы классифицируются по отраслям народного хозяйства;

- территориальный: грузы перемещаются в пределах регионов, городских округов, в пределах одной или нескольких стран (международные)».



Рисунок 1.1 – Классификация железнодорожных перевозок

«По способу исполнения:

– местные – осуществляются транспортом одного автотранспортного предприятия;

– прямого сообщения – перевозку исполняют разные автотранспортных предприятий;

– смешанного сообщения – груз перевозится разным транспортом;

- время исполнения перевозок: постоянные, сезонные и временные;

-организационному признаку: централизованные и децентрализованные» [8].

Централизованную перевозку грузов получателям организуют и осуществляют автотранспортные предприятия.

3. Морские перевозки осуществляются морским транспортом

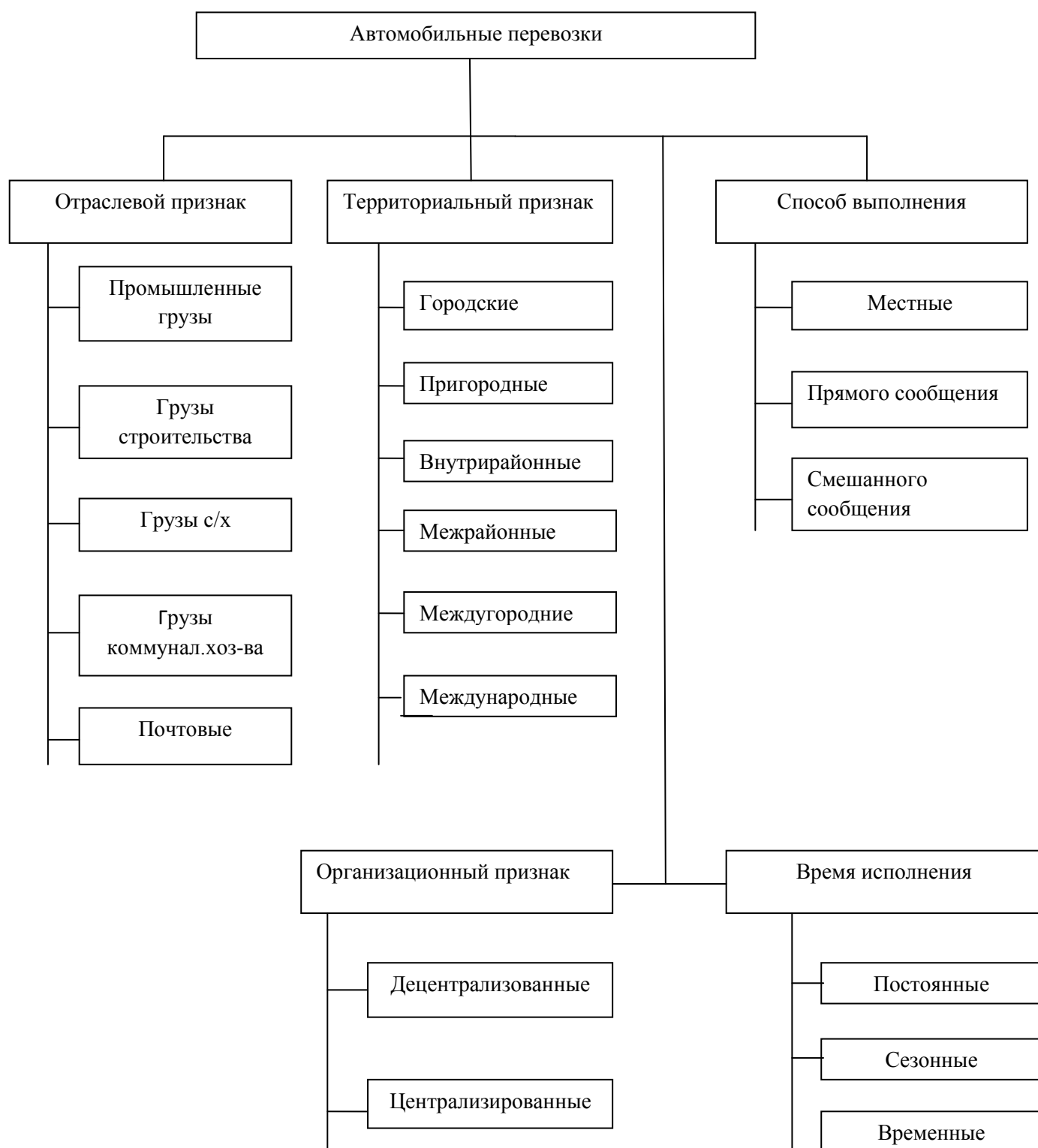


Рисунок 1.2 – Классификация автомобильных перевозок

«Признаки морских перевозок: —

- перевозка сухогрузам или наливными танкерами

По видам морских судов:

– малый каботаж – суда ходят по одному или смежным морям и не заходят в воды других стран;

– большой каботаж – суда ходят по разным морям одной страны» [10].

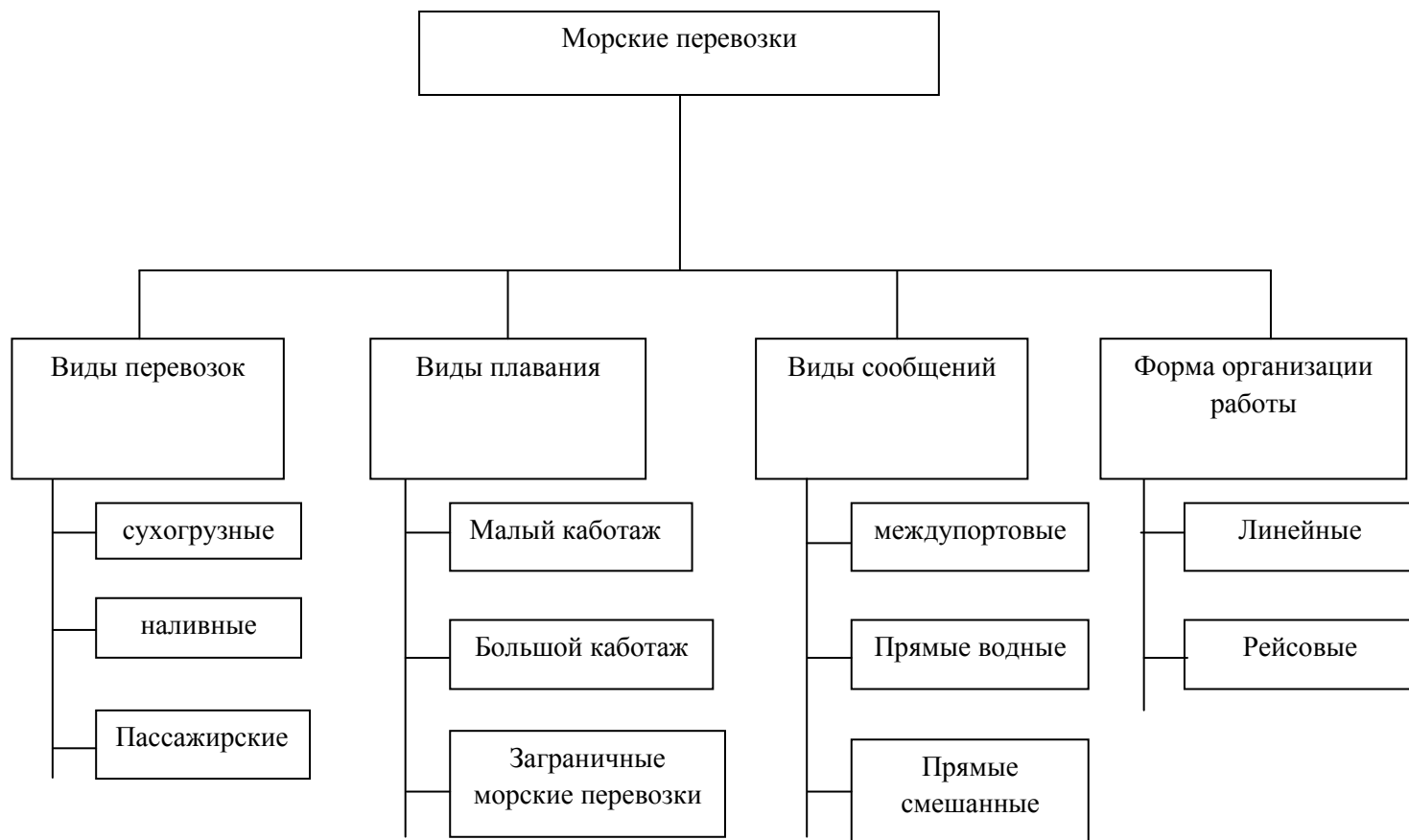


Рисунок 1.3 – Классификация морских перевозок

Функциями транспортной логистики являются: техническая и технологическая совместимость участников транспортного процесса.

«Под технической совместимостью транспортного комплекса понимается соответствие параметров различного транспорта, что дает возможность применения единой технологии транспортного процесса» [15].

Согласованность коммерческих интересов участников транспортного процесса подразумевает использование выгодной тарифной системы для всех участников.

Транспортная система состоит из транспортных коридоров для перевозки грузов между территориями. Кроме того, в систему входят: виды транспортных средств и механизмов, работающие в разных направлениях.

Перевозка определенных грузов на расстояние за определенный период времени является транспортной цепью.

Технологическое единство транспортного процесса – это планирование перевозок, подбор видов транспорта, определение маршрута движения» [17].

Логистическая цепь, состоящая из нескольких логистических операций определяет логистическую функцию по перевозке грузов определенным транспортом, включая экспедирование, передачу, страхование груза.

Параметры для выбора вида транспорта:

- 1) характеристика груза;
- 2) характеристика транспорта;
- 3) характеристика перевозчика.

Наибольшее распространение получили интермодальные, мультимодальные и унимодальные перевозки. Интермодальные перевозки – доставка груза международного значения по одному документу и перевалка груза при смене транспорта без участия грузовладельца.

«Мультимодальные перевозки – это перевозки двумя видами транспорта в одной стране» [10].

«Унимодальные перевозки – прямые перевозки исключительно одним видом транспорта внутри одной страны» [10].

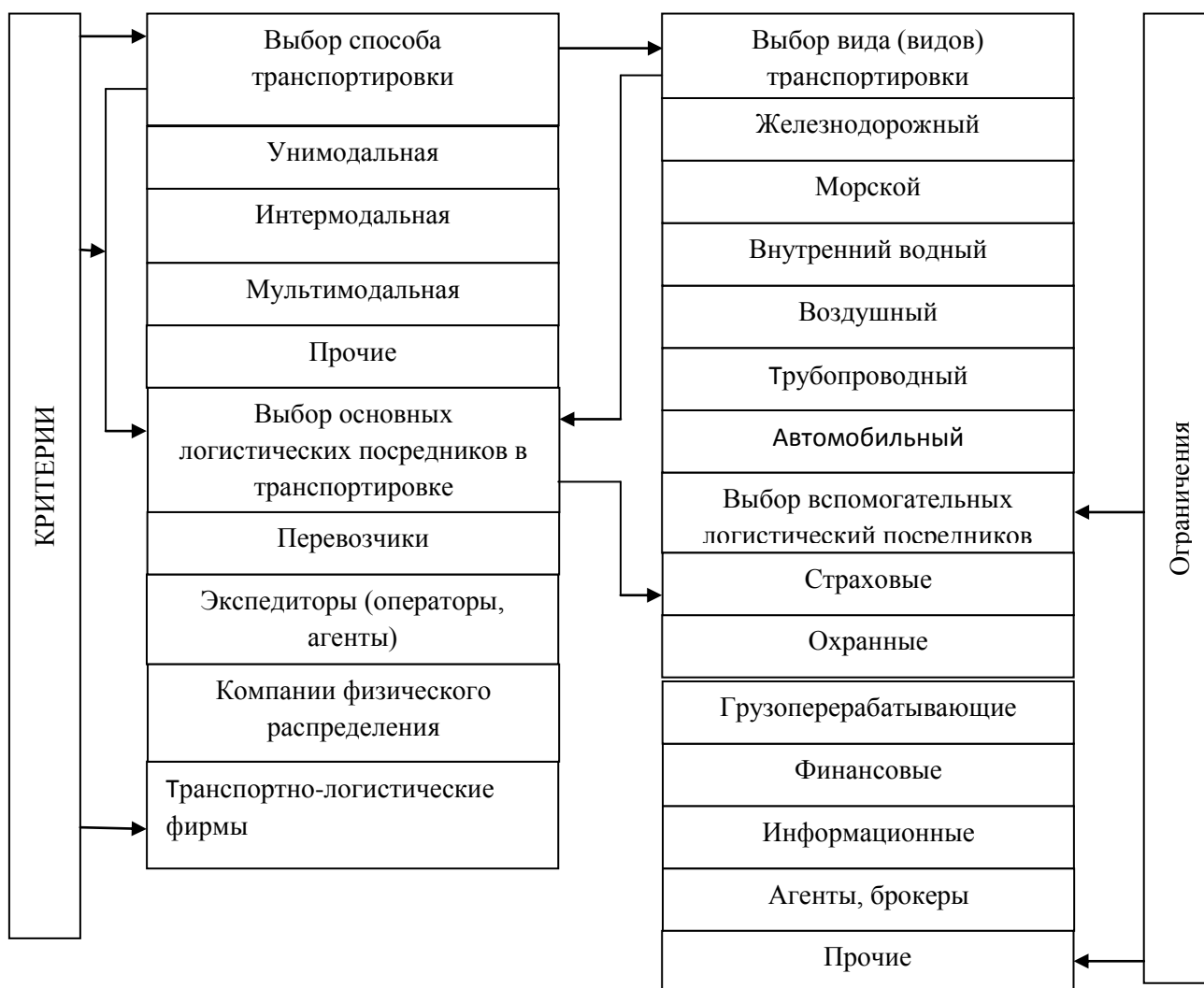


Рисунок 1.4 – Основные этапы технологического процесса перевозок

[11]

Существуют следующие основные виды транспорта:

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

«Для каждого вида транспорта характерны особенности в плане логистического менеджмента, достоинства и недостатки, влияющие на

возможности использования его в логистической системе. Проведем сравнительный анализ логистических характеристик различных видов транспорта. К достоинствам железнодорожного транспорта относятся:

- высокая провозная способность;
- отсутствие зависимости от климатических условий, времени года и суток;
- регулярность перевозок, а также возможность эффективного выполнения погрузочно-разгрузочных работ;
- сравнительно низкие тарифы, предоставление значительных скидок для транзитных перевозок;
- ускоренная доставка грузов на дальние расстояния» [19].

«К недостаткам относятся:

- количество перевозчиков ограничено;
- большие капитальные вложения в производственно-техническую базу» [19].

«К достоинствам морского транспорта относятся:

- возможность использования межконтинентальных перевозок;
- низкая себестоимость при перевозках на большие расстояния;

Недостатки:

- низкая скорость доставки;
- жесткие требования к упаковке и креплению грузов» [20].

«Достоинства автомобильного транспорта:

- реальная доступность;
- доставка груза «от двери до двери»;
- высокая маневренность, гибкость, динамичность;
- применение разных маршрутов и схем доставки;
- реальная сохранность груза;
- отправка груза мелкими партиями;
- широкие возможности выбора наиболее подходящего перевозчика, из за большого количества игроков на рынке перевозок.

Недостатки:

- низкая производительность;
- зависимость от погодных и дорожных условий;
- значительно высокая себестоимость перевозок на большие расстояния;
- недостаточное обеспечение экологической чистоты;
- срочность разгрузки, сравнительно малая грузоподъемность» [16].

«Достоинства воздушного транспорта:

- высокая скорость доставки груза, при высокой надежности и сохранности;
- возможность доставки в отдаленные районы.

Недостатки:

- высокая себестоимость перевозок;
- высокая капиталоемкость, и энергоемкость перевозок;
- зависимость от погодных условий» [19].

«Достоинства трубопроводного транспорта:

- низкая себестоимость, при высокой пропускной способности;
- абсолютная сохранность груза;
- низкая капиталоемкость.

Недостатки:

- ограниченность видов груза (газ, нефтепродукты, эмульсии сырьевых материалов);
- недостаточная доступность малых объемов транспортируемых грузов.

Среди множества выделяют шесть основных факторов, влияющих на выбор вида транспорта:

- время доставки, частота отправок груза;
- надежность соблюдения графика доставки;
- способность перевозить разные виды грузов;

- способность доставить груз в любую точку территории;
- стоимость перевозки» [14].

Выбор транспорта производится после предварительного анализа груза, маршрута, погодных условий и характеристик транспортных средств, на которых планируется осуществлять перевозку».

1.2 Технологический процесс перевозки грузов

В процессе перемещения грузов участвуют много участников транспортного процесса, что позволяет процесс рассматривать как комплекс технологий, согласованных всеми сторонами, основывающийся на нормативных документах, а также результатах технической подготовки перевозок. Технология грузовых перевозок – это совокупность приемов и способов выполнения процесса доставки груза потребителю» [19].

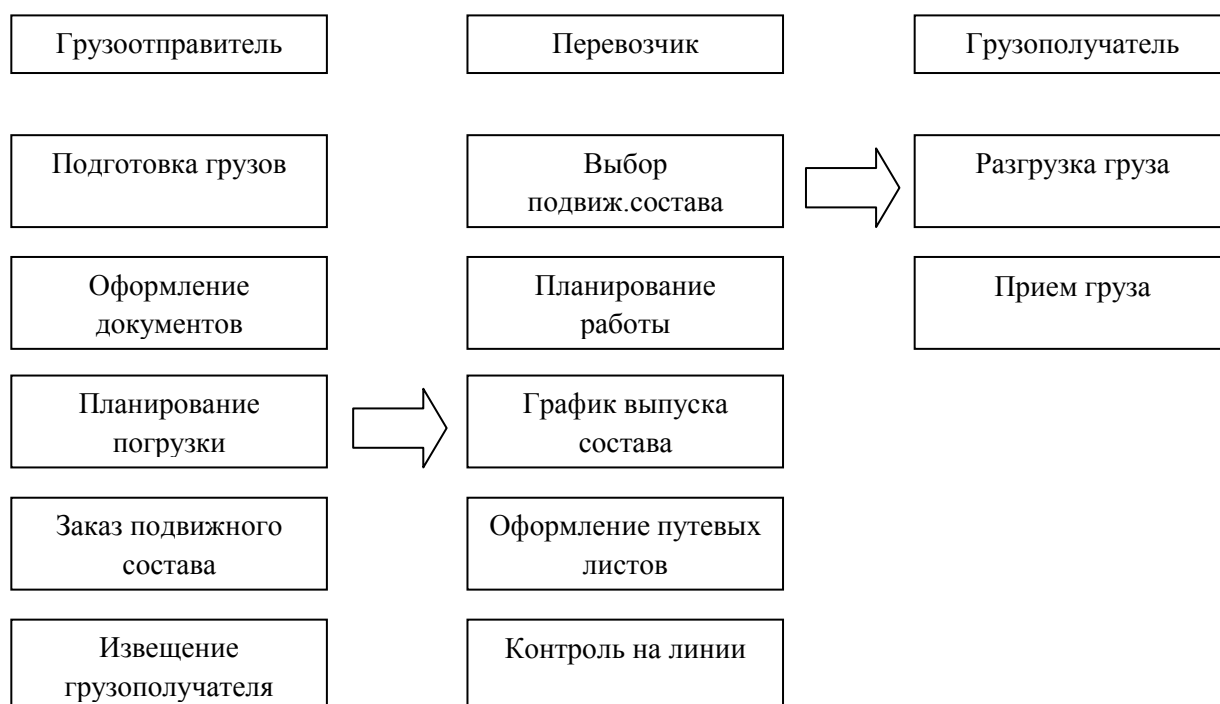
«Для унификации технологических средств, методов и терминологии с 1975 г. в нашей стране в качестве государственного стандарта действует Единая система технологической документации (ЕСТД). В соответствии с ГОСТ 3.1109-82 «ЕСТД. Термины и определения основных понятий» (с изм. 1984 г.) технологический процесс является частью производственного процесса, содержащей целенаправленные действия по изменению предмета труда.

Технологический процесс перевозок это проект, в который входит описание самого процесса, технические инструкции по выполнению операций, перечень ограничений и требований в соответствии с требованиями законодательства, сроков выполнения работ и т.д. Элементы, содержащиеся в технологическом процессе представлены на рис. 5.1. Последовательность составления технологического процесса выглядит следующим образом:

- определение нормируемых показателей перевозки груза (время выполнения ПРР, объем перевозок за определенный период времени;

- определение маршрута перевозки;
- формирование сопроводительных документов [19];
- выбор методики контроля качества и обеспечения безопасности перевозок;
- определение параметров, подтверждающих соблюдение установленных показателей, выполнении безопасности и качества перевозок;
- утверждение документа руководством автотранспортной организации.

Основанием для формирования проекта технологии процесса перевозок является заявка на перевозку груза с описанием требований к транспортной услуге от заказчика на перевозку грузов. На транспортные услуги применяются устраивающие заказчика и исполнителя значения. Технологический проект должен содержать конкретные требования по обеспечению безопасности перевозок» [18].



Передача груза

Обработка результатов

Рисунок 1.5 – Основные этапы технологического процесса перевозок

В таблице 1.1 рассмотрим основные технологии грузовых перевозок автомобильного транспорта.

Таблица 1.1 – Основные виды технологий грузовых автомобильных перевозок

Грузоотправитель	Вид технологии	Основные отличительные особенности
Промышленные предприятия	Перевозка массовых грузов	Кольцевые маршруты; универсальный ПС; нестабильная технология перевозки; нестабильность основных перевозок.
	Перевозка контейнеров	Маятниковые маршруты; специализированный ПС; строгое выполнение графиков доставки; согласование с другими видами транспорта.
Продолжение таблицы 1.1	Перевозка мелкопартионных грузов	Сборно-развозные маршруты; разномарочный ПС; строгое выполнение графиков доставки; нестабильность грузопотоков.
	Строительные организации	Перевозка массовых грузов
Строительные организации	Перевозка тяжеловесных грузов	Маятниковые маршруты; тяжелые механизмы; нестабильность грузопотоков, сложный документооборот.
	Торговые организации	Перевозка мелкопартионных грузов

		контейнеров; специализированный ПС; ограничение на перевозку разнородных грузов.
	Международные и междугородные перевозки	Маятниковые маршруты; большегрузный ПС для дальних перевозок; нестабильность основных грузопотоков; сложный документооборот; работа через посредника.

«Перевозки грузов специализированным подвижным составом К специализированному подвижному составу (СПС) относятся АТС, приспособленные для перевозки одного или нескольких видов однородных грузов и оборудованные различными приспособлениями и устройствами, обеспечивающими сохранность грузов и механизацию или автоматизацию выполнения ПРР. Основные типы СПС приведены в табл. 1.1. К достоинствам использования СПС можно отнести:

- повышение сохранности груза за счет исключения воздействия на груз окружающей среды;

- снижение вредных последствий перевозки на окружающую среду и людей (пыление, испарения и т.д.);

- снижение доли ручного труда при выполнении ПРР;

- уменьшение расходов на тару и упаковку. К недостаткам использования СПС можно отнести:

- снижение на 10–20% грузоподъемности АТС;

- повышенная в 1,5–2 раза стоимость СПС по сравнению с базовым универсальным ПС;

- невозможность загрузки СПС в обратном направлении.

Таким образом, эффективность использования СПС должна определяться как с учетом производительности и себестоимости эксплуатации СПС в АТО, так и с учетом снижения себестоимости выполнения ПРР и затрат грузоотправителя на подготовку груза».

«Перевозки тарно-штучных грузов Перевозки тарно-штучных грузов занимают первое место среди автомобильных перевозок других видов грузов. Можно выделить две основные технологии, используемые при перевозке тарно-штучных грузов:

- помашинные отправки;
- мелкопартионные перевозки».

«При помашинных отправках используют универсальный ПС. В зависимости от требований к защите груза от внешних воздействий можно использовать бортовые АТС, универсальные и специализированные фургоны или контейнеры. При мелкопартионных перевозках, как правило, обслуживают клиентов, не имеющих механизированные ПРП. В этом случае наиболее целесообразно использовать ПС, оборудованный погрузочно-разгрузочными приспособлениями.

Чаще всего на ПС устанавливают:

- консольные крановые установки с шарнирно-сочлененной стрелой, балочной или неповоротными стрелами;
- порталные крановые установки;
- устройства бескранового типа (съёмные кузова);
- грузоподъемный борт; комбинированные устройства».

«Основным способом повышения эффективности перевозки тарно-штучных грузов является максимально возможное укрупнение грузовых единиц. Для этого используют контейнеры, поддоны и пакеты. При этом повышение трудоемкости подготовки грузов к перевозке компенсируется снижением простоев АТС при погрузке и разгрузке и существенно облегчает процесс оформления документов. Например, если в АТС грузоподъемностью 10 т перевозить груз с массой грузового места 10 кг, для выполнения ПРП потребуется выполнить 2 000 грузовых операций. Формирование транспортных пакетов массой 1 т сокращает число операций в 100 раз. Использование контейнеров доводит число грузовых операций до минимума».

«Грузы, которые по своим размерам и свойствам могут быть сформированы в пакеты, должны предъявляться к перевозке, как правило, в пакетированном виде. Пакетирование груза чаще всего выполняет грузовладелец до предъявления груза к перевозке. Однако в логистических системах доставки пакетирование могут выполнять и другие участники перевозочного процесса, например на терминале для повышения эффективности выполнения транспортно-грузовых работ. Пакеты, предъявляемые к перевозке, должны отвечать требованиям стандартов и технических условий. Поддоны для перевозки пакетированных грузов могут принадлежать перевозчику, грузоотправителю или грузополучателю (если стоимость транспортной упаковки включена в стоимость товара). Как правило, поддоны, принадлежащие грузоотправителю, должны быть после перевозки возвращены владельцу. При постоянных перевозках для повышения ответственности перевозчика целесообразно поддоны перевести в оборотный фонд» [15].

При перевозке грузов в пакетах, в ТТН кроме основных реквизитов указывается:

- количество пакетов;
- вид упаковки отдельных мест;
- тип поддонов в соответствие со стандартом или техническими условиями;
- масса нетто груза в пакете;
- масса брутто с пакетами.

Прием - передача грузов перевозчиком производится по количеству с обязательным осмотром с целью проверки целостности упаковки без ее расформирования и взвешивания. Нормативы времени простоя ПС устанавливаются отдельно для пунктов погрузки и разгрузки.

Каждое ведомство устанавливает для своих подразделений нормативы, учитывающие количество и виды обрабатываемых грузов, особенности организации и приемки работ, а также используемые

технические средства. Предъявляемый к перевозке груз подготавливается в соответствии с ГОСТ 26653–90 «Подготовка генеральных грузов к транспортированию. Общие требования», с учетом требований стандартов на продукцию, Правил перевозок грузов и другой нормативной документации.

Подготовка груза к перевозке обеспечивает:

- сохранность груза во время перевозки и безопасность ПС, а также окружающей среды;
- максимальное использование грузоподъемности и (или) грузоместимости ПС, а также применении грузоподъемных механизмов;
- установленную прочность упаковки груза для штабелирования и перегрузочных операций;
- удобство проведения грузовых операций, крепления и размещения на АТС и складах».

«Грузоотправитель отвечает за последствия недостатков тары и внутренней упаковки грузов (бой, поломка, деформация, течь и т.п.), а также применение тары и упаковки, не соответствующей свойствам груза, его массе или установленным стандартам. При планировании загрузки ПС тарно-штучными грузами необходимо следить за соблюдением норм предельно допустимых нагрузок на оси АТС, так как их нарушение может повлечь наложение штрафа на водителя и перевозчика. Распределение осевых нагрузок между осями зависит от продольного размещения груза в кузове ПС, особенно если груз имеет относительно большую единичную массу. В этом случае даже при соблюдении разрешенной полной массы АТС какая-либо из осей может быть перегружена».

«Перевозки навалочных грузов Перевозки навалочных грузов в больших объемах выполняются в строительстве, при разработке полезных ископаемых и в сельском хозяйстве. Для перевозки навалочных грузов наиболее рационально использовать самосвалы или самосвальные автопоезда, которые обеспечивают быструю разгрузку. При значительных расстояниях перевозки, когда грузоподъемность ПС начинает играть главную

роль, для перевозки навалочных грузов можно использовать универсальные автопоезда».

«Время погрузки самосвала зависит от времени цикла экскаватора и соотношения между грузоподъемностью ПС и ковша экскаватора. Для уменьшения времени погрузки желательно, чтобы вместимость ковша была кратной грузоподъемности ПС. При этом необходимо учитывать, что для уменьшения динамической нагрузки на шасси самосвала при ссыпании груза экскаватором его ковш должен находиться на высоте не более 1 м над днищем кузова. Следует соблюдать следующие соотношения между грузоподъемностью ковша экскаватора и ПС:

- мягкий грунт – 3;
- тяжелый или смерзшийся грунт – 4;
- скальный грунт – 5.

Для самосвалов время простоя под погрузкой или разгрузкой можно ориентировочно рассчитывать исходя из 1 мин на каждую полную или неполную тонну груза. При погрузке или разгрузке вязких грузов (глина, строительный раствор, бетон, навоз) это время увеличивают приблизительно в 3 раза».

«Перевозки однородных навалочных грузов от одного грузоотправителя в адрес одного грузополучателя оформляют одной ТТН и одним актом замера или взвешивания. Характерными особенностями карьерных перевозок являются значительный объем перевозок, непостоянство прохождения дорог, повышенные требования к прочности ПС и т.п. Для таких перевозок используют карьерные самосвалы грузоподъемностью свыше 100 т. Можно отметить следующие особенности использования АТС в карьерах:

- сложные условия движения со значительными уклонами до 8... 10%, крутые повороты с радиусами 20...25 м на очень коротких маршрутах;
- необходимость частого проведения технического обслуживания и ремонта ПС в связи с тяжелыми условиями работы карьерных самосвалов;

- наличие нескольких технологических перерывов в течение смены для очистки и планировки забоя».

2. Анализ процесса транспортных перевозок предприятия ООО «Волгострой»

2.1 Организационно-экономическая характеристика предприятия

В 2003 году была создана компания ООО ВолгоСтрой главной задачей которой является осуществление проектов строительного характера. Компания использует лучшие современные технологии, способные реализовать самые амбициозные проекты. ООО ВолгоСтрой специализируется на реализации проектов гражданского и промышленного строительства от предпроектной подготовки и заканчивая сдачей заказчику законченного объекта. Принципы добросовестного выполнения договорных обязательств, ответственности за конечный результат, взаимного доверия по отношению к заказчикам, партнерам и подрядчикам, а также выполнение наиболее ответственных и высокотехнологичных работ собственными силами, позволяют успешно осуществлять совместно с партнерами и самостоятельно крупные строительные проекты. Удачи Вам в реализации своих грандиозных планов, а строительная компания ООО ВолгоСтрой всегда Вам в этом поможет.

В 2010 году группа компаний «Волгострой» выделилась из состава группы компаний «Трансстрой» и с этого времени занимается на территории Волгограда комплексной жилой застройкой. Выступая в качестве застройщика, ГК «Волгострой» осуществляет весь цикл организации строительства от землеотвода до окончания строительства.

Группа компаний владеет собственным земельным банком свыше 15 гектаров, на которых ведется активное строительство жилых комплексов, парком специализированной строительной техники, а также различными производственными цехами. Слаженное взаимодействие проектных организаций, строительного-монтажных бригад, подрядчиков, заказчиков и

поставщиков строительных материалов обеспечивает высокое качество и выполнение работ в запланированные сроки. Безупречная репутация и кредитная история в крупнейших банках России дает возможность клиентам группы компаний воспользоваться ипотечными кредитами на специальных выгодных условиях.

ООО «ВолгоСтрой» крупная компания по строительству промышленных объектов. Основные направления нашей деятельности это

1. Производство: изготовление металлоконструкций, изготовление сварных балок, изготовление резервуаров, изготовление сосудов и аппаратов, изготовление нестандартного оборудования.

2. Строительство: земляные работы, бетонные работы, устройство буронабивных свай, монтаж металлоконструкций, монтаж резервуаров, монтаж сосудов и аппаратов на особо опасных и нефтехимических производствах, антикоррозионная обработка, монтаж трубопроводов разной сложности.

3. Капитальные ремонты особо опасных и нефтехимических производств: ремонт трубопроводов на особо опасных и нефтехимических производствах, ремонт сосудов и аппаратов на особо опасных и нефтехимических производствах, демонтаж/монтаж оборудования.

4. Электромонтажные работы (напряжением до 10 000 вольт).

5. Транспортные услуги и услуги спецтехники.

И это еще далеко не все, на что мы способны. Производственные мощности по изготовлению бетона составляют 1000 – 1500 тонн в месяц, и это не предел, привлечение дополнительных мощностей осуществляется по согласованию с заказчиками. Беремся за электромонтажные работы напряжением до 10 кВольт, все снабжение берем на себя. У нас имеется мощный транспортный логистический центр. Не редки случаи, когда осуществлялась транспортировка довольно тяжелых объектов порядка 40ка тонн, эти задачи нам под силу. Рассмотрим на рисунке 2.1 организационную структуру управления организацией.

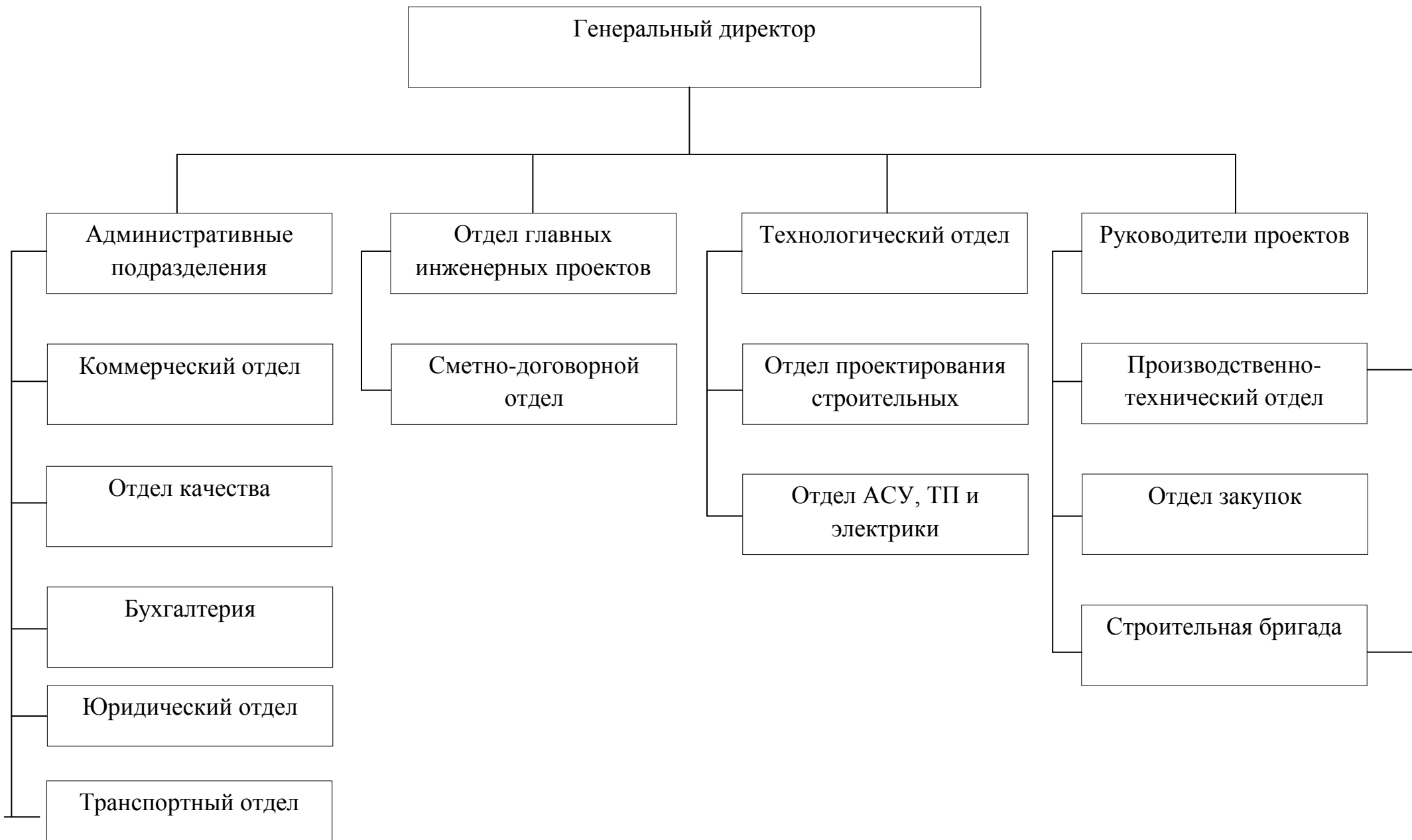


Рисунок 2.1 – Организационная структура управления ООО «Волгострой»

Таблица 2.1 – Основные технико-экономические показатели ООО «Волгострой» за 2015-2017 гг.

Показатели	2015	2016	2017	Динамика +/-		Темп роста	
				2016/2015	2017/2016	2016/2015	2017/2016
Выручка, тыс.руб	209 829	233 049	228 825	23,220	-4 224	11	-1,8
Полная себестоимость, тыс.руб	208 128	231 594	218 334	23,466	- 13,260	11,2	-5,7
Валовая прибыль, тыс.руб.	1 701	1 455	10 491	-246	9 036	- 11,4	621
Коммерческие расходы, тыс.руб.	1 948	1 783	1 454	-165	- 329	-8,4	-18,4
Прибыль (убыток)от продаж, тыс.руб.	3 645	3 238	11 945	-407	8 707	-11,1	268
Чистая прибыль (убыток), тыс.руб	(12 017)	(12 670)	(26 176)	12 653	13 506	5,4	106,5
Основные средства, тыс.руб.	667 867	639 608	96 476	-28 259	-543 132	-4,2	-84,9
Оборотные средства, тыс.руб.	67 035	73 456	59 964	6 421	- 13 492	9,5	-18,3
Рентабельность производства, %	92,8	98,6	94,8	-	-	-	-
Рентабельность продаж,%	1,3	1,39	5,47	-	-	-	-
Фондоотдача	0,31	0,96	2,26	-	-	-	-
Оборачиваемость активов	4,17	3,15	3,64	-	-	-	-
Среднесписочная численность персонала, чел.	49	52	55	3	3	6,1	5,7
Годовой фонд оплаты труда, тыс.руб.	11 760	13 728	16 500	1 968	2 772	16,7	20,1

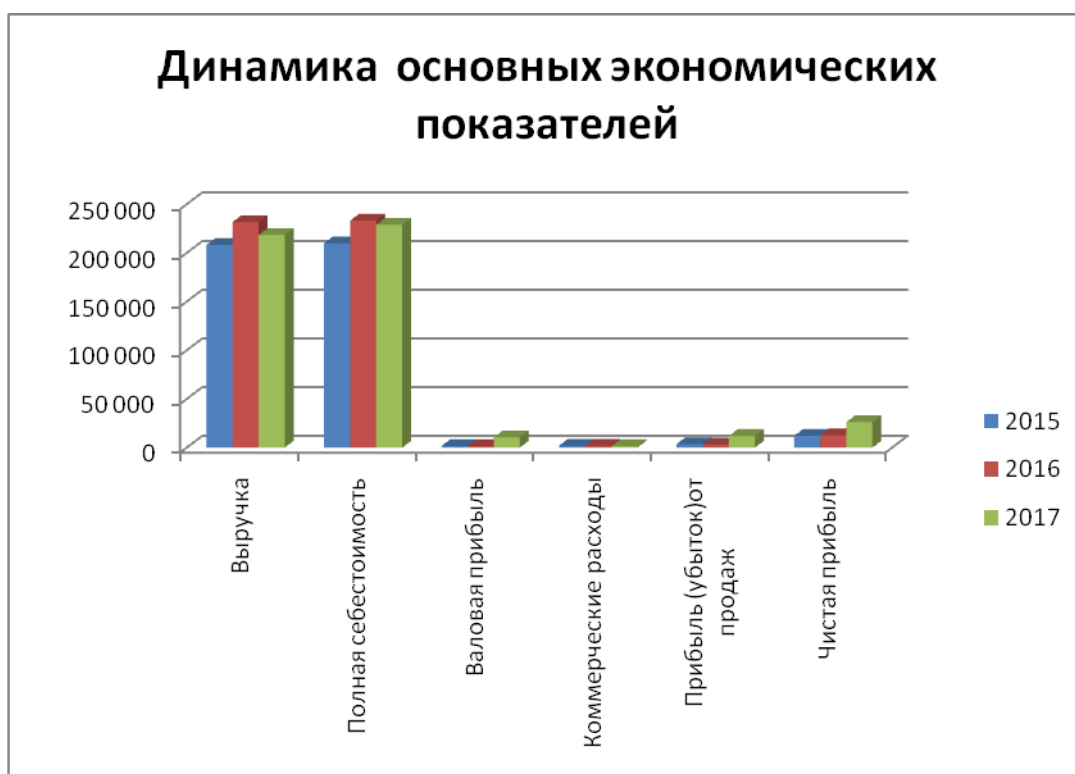


Рисунок 2.1 – Динамика основных экономических показателей

Таким образом из приведенного анализа в таблице 2.1 и на рис. 2.1 и 2.2 можно сделать следующие выводы, выручка организации в 2017 году по сравнению с 2016 снизилась на 13,260 тыс.руб, себестоимость так же имеет тенденцию к снижению и в 2017 году составляет 228 825 тыс.руб. При этом хотелось бы отметить что растет валовая прибыль и в 2017 году по сравнению с 2016 годом она составляет 10 491 тыс.руб, прибыль убыток от продаж так же имеет тенденцию к росту как и чистая прибыль в 2017 году по сравнению с 2016 годом и составляет 11 945 тыс. руб. и 26 176 тыс. руб. соответственно.

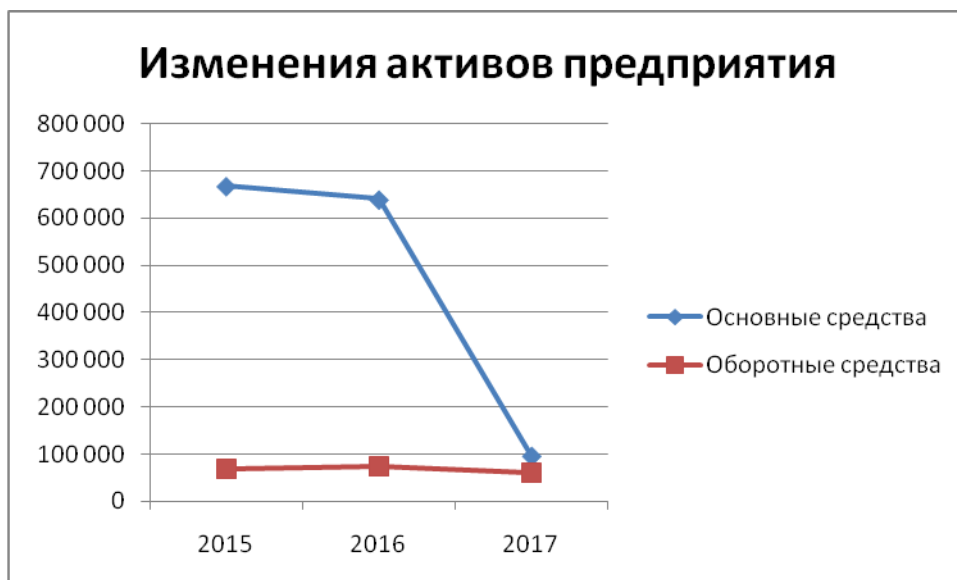


Рисунок 2.2 – Изменение основных и оборотных активов предприятия
ООО «Волгострой»

Коммерческие расходы в 2017 году снижаются и составляют 1 454 тыс. руб. Несмотря на снижение такого показателя как выручка от реализации рентабельность продаж на предприятии ООО «Волгострой» составляет в 2017 году 5,47 %. На предприятии так же имеет тенденцию к снижению стоимость основных и оборотных средств. В целом работу предприятия ООО «Волгострой» можно считать положительной.

2.2 Оценка процесса транспортных перевозок организации

Строительство, как отрасль материального производства, характеризуется значительным потреблением разнообразных строительных конструкций, материалов, полуфабрикатов и изделий, а, следовательно, и перемещением большого количества грузов.

Строительство зданий и сооружений предполагает перемещение большого количества строительных материалов. Транспорт является связующим звеном между поставщиками строительных материалов и строительными площадками, от организации работы которого во многом зависят итоги деятельности строительных организаций (транспортные расходы превышают 15% стоимости работ).

Проведем анализ существующих строительных объектов компании ООО «Волгастрой». В настоящее время строительная компания является одной из ведущих в Волгоградской области, объектами данной компанией является химические предприятия региона, трубопроводные сети, высоковольтные линии и нефтегазодобывающие и перерабатывающие предприятия.

В таблице 2.2 представим основные объекты по которым в настоящее время работает строительная компания, со сроками выполнения по ним и их количество.

Таблица 2.2 - Строительные объекты компании ООО «Волгастрой»

Наименование объекта	Количество	Сроки выполнения данного объекта
Строительство объектов хим.предприятий	2	7 лет
Ремонт трубопровода	3	1 год
Ремонт нефтедобывающих скважин	2	4 мес
Монтаж высоковольтных линий	1	3 мес
Монтаж буровых установок на газонефтедобывающих заводах	2	1 год
Строительство	2	4 года

Продолжение таблицы 2.2

промышленных предприятий		
--------------------------	--	--

Из таблице 2.2 видно, что в настоящее время компания обслуживает 12 объектов с работами разной сложности и с различными сроками их выполнения. Сроки варьируются от 3 месяцев до 7 лет.

Далее в таблице 2.3 приведем анализ существующих затрат по данным объектам за 3 года

Таблица 2.3 - Затраты на строительство и ремонт объектов за 2015-2017 г.г, тыс.руб.

№	Наименование объекта	2015 год	2016 год	2017 год	Изменение 2016/2015	Изменение 2017/2016
1	Строительство объектов	104 914,5	116 524,5	114 412,5	11 610	- 2 112
2	Ремонт нефтедобывающих скважин	14 688	16 313	16 017	1 625	- 296
3	Ремонт трубопровода	37 769	41 948	41 188	479	-760
4	Монтаж высоковольтных линий	20 982	23 304	22 882	2 322	- 422
5	Монтаж буровых установок на газонефтедобывающих заводах	31 474	34 957	34 323	3 483	- 634

Таким образом анализируя данные представленные в таблице 2.3 можно сделать вывод о том что, основная доля затрат приходится на строительство химических и промышленных предприятий. А самый минимальный процент затрат приходится на ремонт нефтедобывающих скважин. При этом при строительстве и ремонте различных объектов возникают временные и стоимостные потери. Данные потери связаны с несвоевременной сдачей

объектов, что в свою очередь вызвано несвоевременной доставкой необходимых строительных ресурсов на объекты.

Таблица 2.4 - Объемы перевозок строительных материалов на объекты.

Объем необходимого груза	Используемая грузоподъемность транспорта	Количество ездов/сутки.
Строительные блоки 300.000 кг	6.200 тн	6
Строительные плиты 5.000 кг	6.200 тн	6

Для строительных объектов в среднем необходимо 20.000 строительных блоков общим весом 300.000 кг и 500 плит общим весом 5.000 кг. Грузоподъемность одного манипулятора 6.200 тн, следовательно, именно такое количество транспортное средство может перевезти за одну езду. В настоящее время у компании ООО «Волгастрой» 5 строительных объектов, общий объем блоков составляет 100.000 штук и 2 500 тысячи плит. Одновременно два манипулятора могут обслуживать максимально две стройки, следовательно, остальные 3 находятся в простое из-за нехватки транспортных средств для перевозки строительных материалов.

Для нормирования потерь времени и грузов при транспортировке, необходимо учитывать факторы, которые непосредственно влияют на показатели качества. В настоящее время, а также в будущем, текущие потери времени и грузов, их поставка потребителям с разделением по элементам и операциям процесса перевозки, становятся одним из главных объектов обязательного анализа, учета и планирования.

В 2017 году организация ООО «Волгострой» проведена проверка за три года и определены главные факторы, необходимые для формирования норматива потерь при транспортировке строительных материалов, что представлены в таблице 2.4.

Из таблицы 2.4 видно, что основными факторами, учитываемыми для формирования потерь при транспортировке, являются природно-климатические условия, влияющие в течение года на качество груза, процесс

транспортировки и работу транспорта (97%), а также количество перегруза и переадресовок в процессе транспортировки одним или несколькими видами транспорта (88%). Эти факторы обеспечивают самый большой процент возможных потерь.

Таблица 2.4 – Факторы, влияющие на потери при транспортировке ООО «Волгострой»

Факторы, влияющие на потери при транспортировке ООО «Волгострой»	Потери при транспортировке ООО «Волгострой»
Обобщенные видовые группы груза, а также конкретный вид груза (сыпучий навалочный).	58
Характер и объем расположения производства и потребителя груза	40
Сбытовая система груза (складская, транзитная, смешанная).	54
Распределение объема транспортировки грузов между взаимодействующими видами магистрального и промышленного транспорта.	48
Объем транспортируемого груза, вид подвижного состава	70
Тип склада (открытый) осуществление погрузочно- разгрузочных работ, с помощью машин.	87
Скорость перевозки и расстояние	64
Количество перегруза и переадресовок в процессе транспортировки с использованием одного или нескольких видов транспорта.	88
Природно-климатические условия, влияющие в течении года на качество груза, процесс транспортировки и работу транспорта.	97

В таблице 2.5 представлены потери автомобильного вида транспорта за 2015-2017гг.

Таблица 2.5 – Потери автомобильным видом транспорта за 2015-2017 гг.

Потери	2015 года	2016 года	2017 года	Темп роста	Темп прироста (%)
Потери при транспортировке автотранспортом (тыс.руб.)	62,7	88,3	92,5	104	4,7

Необходимо составить систему учета, анализа, нормирования и планирования сроков доставки грузов в условиях современного рынка.

Для определения более точной нормы времени на доставку мелких видов грузоперевозок необходимо улучшить учет сроков доставки грузов. Для этого необходимо рассчитывать время доставки по показателям скорости движения и времени перевозки..

Объектом нормирования является сроки анализа и учета на автомобильном транспорте. В итоге, создается практическая основа для регулирования и планирования скорости и времени по всей сети путей сообщения доставки грузов.

Экономические показатели работы автопарка, занимающегося грузовыми перевозками, в основном зависят от соответствия характера и объемов перевозимых грузов, дорожных условий, а также состава груза. На дорогах с неудовлетворительным состоянием покрытия себестоимость перевозок увеличивается в 3-5 раз, а также возрастает расход топлива в 2-2,5 раза и при этом снижается техническая скорость.

Основными факторами, которые определяют уровень использования грузовых автомобилей, являются:

- качество, техническое состояние, надежность и наличие автомобилей, соответствие структуры и количества состава грузового автопарка потребностям организации;
- объем, класс перевозимых грузов, расстояние перевозок, степень механизации разгрузочных и погрузочных работ, сезонные колебания;

Таблица 2.6 – Групповая классификация грузов ООО «Волгострой»

Группа №1	Самая многочисленная группа грузов, так как потери напрямую зависят от объема отгрузки, а также способа перевозки.
Группа №2	К данной группе относятся сыпучие грузы, так как потери этих грузов зависят от объема отгрузки, расстояния и способа перевозки.
Группа №3	Грузы, транспортировка которых производится малыми отгрузками в рамках одного или нескольких видов транспорта; для данной группы потери зависят от объема, способа перевозки, количества перегрузок или перевалок за все время транспортировки.
Группа №4	Расчет потерь по данной группе груза выполняется также, как и для группы №2, так как потери данной группы зависят от объема отправления, расстояния перевозки, способа перевозки, количества перегрузок в процессе транспортировки с учетом потерь, которые непосредственно зависят от числа перевалок.
Группа №5	Для данной группы грузов характерен такой же расчет, как для группы № 1, но с использованием средних нормативов потерь не только за один год, а также за каждый месяц или квартал, так как потери зависят от периода транспортировки.
Группа №6	В данной группе расчет потерь производится, как для группы №2, но с учетом особенностей, характер которых присущ группе №6. Потери в данном случае зависят от расстояния, варианта перевозки, объема отправки и периода времени в течение года

- состояние дорог;
- комплектация автотранспорта;
- определение норм выработки, расхода горюче-смазочных материалов, определение условий работы грузовых автомобилей;
- организация своевременного проведения технического осмотра, сервисного обслуживания и т.д.
- квалификация и профессиональный опыт водителей, численность и система оплаты труда, условия премирования за качественное и своевременное выполнение работ по перевозке грузов, экономию топлива, бережную эксплуатацию транспорта.

Для рассмотрения действующей системы управления транспортными потоками ООО «Волгострой» и анализа ее, разберем процесс транспортировки груза от складов ООО «Волгострой» до заказчика.

Многие авторы исследований в области логистики отмечают, что одной из главных задач управления процессом перевозки грузов является определение самого низкого уровня транспортных издержек максимально удовлетворяющие потребности заказчика. Такую задачу относят к группе многопараметрических, сложноуправляемых, поэтому крайне важен процесс управления системой затрат на транспортировку и ее создание.

В совокупности сумма затрат на перевозку играет большую роль в себестоимости выпускаемой продукции, что определяет составляющую структуру финансовых потоков организации, а также конкурентоспособность.

Для анализа и учета транспортных затрат в организации необходимо выполнить следующие функции, а именно:

- регистрация момента возникновения затрат, их классификация и обработка;
- определение величин затрат по конкретным товарам и услугам подразделениями данной организации или предприятия;
- управление стоимостью транспортировки и принятие решений стратегического и оперативного планирования;
- анализ затрат на транспортировку груза и представление информации о влиянии на его себестоимость.

По данным транспортных затрат организации строится управление текущей стоимостью перевозок, а также планирование затрат на доставку. В настоящее время на предприятии ООО «Волгострой» имеется в собственности 3 автомобиля марки КАМАЗ, для перевозки сыпучих материалов и 2 грузовых манипулятора которые осуществляют доставку материалов на поддонах.

Сформировать затраты процесса перевозки можно по элементам, а именно:

- а) ремонтный фонд;
- б) материальные затраты;
- в) отчисления на социальные нужды;
- г) амортизационные отчисления;
- д) затраты на оплату труда; е) прочие.

В материальные затраты включены затраты на: топливо;

- материалы;
- смазочные и эксплуатационные материалы;
- инвентарь и хозяйственные принадлежности;
- запасные части.

Под материальными затратами следует понимать сумму всех расходов на содержание и ремонт зданий, эксплуатацию и текущий ремонт оборудования покупных материалов.

В затратах на топливо отражается стоимость всех возможных видов топлива, которые приобретаются со стороны для транспорта организации. Это может быть бензин, нефть, газ, дизельное топливо и т.п.

Отмечено, что при транспортировке по российским дорогам обобщенный коэффициент ($K_{об}$) рекомендуется увеличить на 20%.

В автопарке ООО «Волгострой» представлены грузовые машины марки «КАМАЗ» и «МЕРСЕДЕС», поэтому горюче-смазочные материалы составляют 10-20% от стоимости топлива или по факту. Что же касается затрат на смазочные материалы, которые с избытком присутствуют в цехе, обслуживающем автомобили, то они не превышают 5% от затрат на топливо.

Таким образом, в результате приведенного анализа можно сделать выводы о том, что основными причинами не выполнения в срок сдачи объектов являются выявленные потери при транспортировке

необходимых ресурсов для строительства и ремонта объектов, а так же из-за нехватки транспорта.

3. Разработка мероприятий направленных на совершенствование процесса транспортных перевозок организации ООО «Волгострой»

3.1 Мероприятия по совершенствованию процесса транспортных перевозок

Для решения проблемы связанной со своевременной доставкой материалов располагающихся на поддонах, нами предлагается приобрести, дополнительно манипулятора для осуществления данных перевозок. В таблице 3.1 представлены технические характеристики приобретаемых манипуляторов.

Таблица 3.1- Технические характеристики приобретаемых манипуляторов.

Манипулятор «JAC N 120»		
№	Показатели	Технические характеристики
1	Объём двигателя	3 800 куб. см.
2	Грузоподъёмность кузова	7 000 кг.
3	Привод	4x2
4	Длина кузова	6,20 м.
5	Длина стрелы	10,00 м.
6	Грузоподъёмность стрелы	3 000 кг.

Таким образом, в таблице 3.1 представлена характеристика приобретаемых манипуляторов в количестве двух штук. Использование дополнительно двух манипуляторов позволит сократить временные потери

на транспортировку необходимых ресурсов для строительства промышленных объектов.

В таблице 3.2 представлены Факторы, влияющие на потери при транспортировке ООО «Волгострой» после предложенного мероприятия.

Таблица 3.2 – Факторы, влияющие на потери при транспортировке ООО «Волгострой»

Факторы, влияющие на потери при транспортировке ООО «Волгострой»	Потери при транспортировке ООО «Волгострой»
Обобщенная видовая группа груза, а также конкретный вид груза (сыпучий навалочный).	58
Характер и объем расположения производства и потребителя груза	40
Система сбыта и снабжения груза (складская, транзитная, смешанная).	54
Распределение объема транспортировки грузов между взаимодействующими видами магистрального и промышленного транспорта.	48
Объем транспортируемого товара, вид подвижного состава	40
Тип склада (открытый) осуществление погрузочно- разгрузочных работ, с помощью машин.	87
Скорость перевозки и расстояние	50
Количество перегруза и переадресовок в процессе транспортировки одним или несколькими видами транспорта.	66
Природно-климатические условия, которые влияют в течение года на качество груза, процесс транспортировки и работу транспорта.	97

Из таблице 3.2 видно что приобретение двух манипуляторов позволит предприятию сократить влияние таких факторов как:

- Объем транспортируемого товара, вид подвижного состава 40
- Скорость перевозки и расстояние 50

- Количество перегруза и переадресовок в процессе транспортировки одним или несколькими видами транспорта бб.

В таблице 3.3 представлены потери автомобильным видом транспорта за 2017-2018гг.

Таблица 3.3 – Потери автомобильным видом транспорта за 2017-2018гг.

Потери	2017 год	2018 год	Темп роста, %	Темп прироста (%)
Потери при транспортировке автотранспортом (тыс.руб.)	92,5	62,9	104	4,7

По статистическим данным в результате данного мероприятия снижение потерь при транспортировке автотранспортом составляют 4.7%.

Ниже рассмотрим второе мероприятие, которое позволит оптимизировать процесс транспортных перевозок на предприятии ООО «Волгастрой».

Мероприятие по смене поставщика топлива для автопарка компании ООО «Волгострой».

Для сокращения дополнительных затрат на перевозку ресурсов для строительства и ремонта объектов, автором настоящей работы предлагается перезаключить договор на поставку топлива с компанией Роснефть. В настоящее время предприятие ООО «Волгострой» использует топливо компании Лукойл.

Преимуществом перехода на компанию Роснефть для предоставления дизельного топлива является, более выгодная стоимость топлива и предоставлении компанией такой услуги, как, доставка топлива к месту расположения автомобилей в нужное время.

Таблица 3.4 – Сравнительная характеристика затрат на использование топлива компании ПАО «Лукойл» и ПАО «Роснефть»

Наименование компании	Стоимость одного литра	Расход топлива	Количество автомобилей	Сумма затрат/руб.
Лукойл	46,77	100км-13л.	5	875 530
			7	1 225 742
Роснефть	43,65	100км-13л.	5	817 125
			7	1 143 975

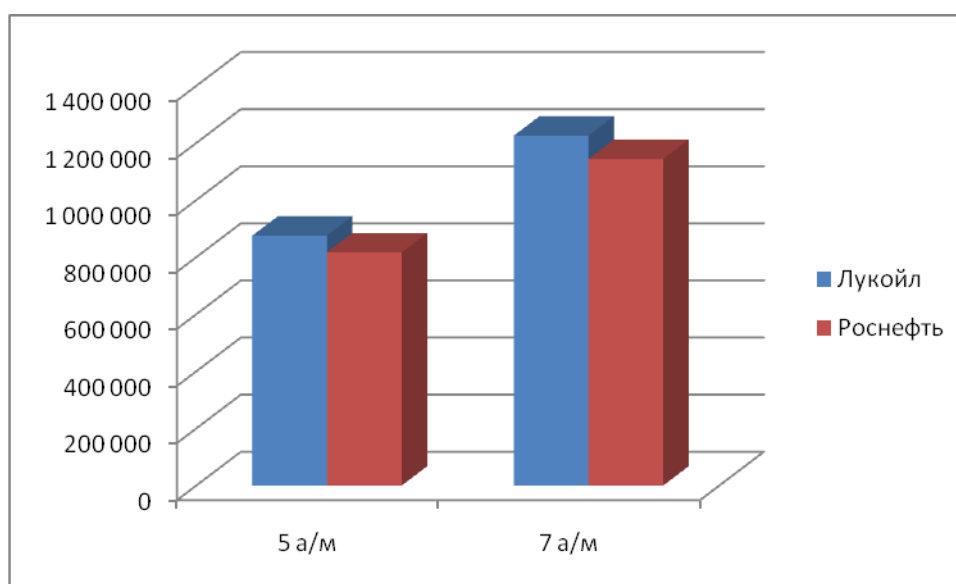


Рисунок 3.1 – Динамика затрат на использование топлива, руб.

Исходя из приведенных данных в таблице 3.4, видно что затраты на использования топлива компании Лукойл, которые составляют 875 530 для 5 автомобилей и 1 225 742 для 7 автомобилей., а при использовании топлива компанией Роснефть 817 125 для 5 автомобилей и 1 143 975 для 7 автомобилей.

Экономия использования топлива компанией Роснефть для 5 автомобилей составляет 58 405 руб в год, а для использования 7 автомобилей 81 767 руб/год.

3.2 Расчет экономической эффективности предложенных мероприятий

Проведем расчет затрат экономической эффективности предложенных мероприятий направленных на совершенствование процесса транспортных перевозок компании ООО «Волгастрой».

Приведем затраты на приобретение манипуляторов в таблице 3.5

Таблица 3.5 - Затраты на приобретения дополнительных манипуляторов.

№	Наименование статьи	Затраты на единицу, руб.	Количество, шт	Сумма, руб.
1	Приобретение манипуляторов	3 000 000	2	6 000 000
2	Зароботная плата водителей	25 000	2	50 000
Итого:				6 050 000

Таким образом, затраты на приобретение манипуляторов включают в себя, стоимость приобретение транспортных средств на сумму 6 000 000 руб. и прием на работу 2 водителей с заработной платой 25 000 в месяц на одного. Общая сумма затрат составила 6 050 000 рублей.

Ниже приведем таблицу с технико-экономическими показателями после предложенных мероприятий.

Таблица 3.6 – Основные технико-экономические показатели ООО «Волгастрой» за 2015-2017 гг.

Показатели	2017	2018	Динамика +/-	
			2018/2017	2018/2017
Выручка, тыс.руб.	228 825	333 992	105 167	45,5
Полная себестоимость, тыс.руб	218 334	219 477	1 143	0,52
Валовая прибыль, тыс. руб.	10 491	114 515	104 024	991,5
Коммерческие расходы, тыс. руб.	1 454	1 454	0	0
Прибыль (убыток) от продаж, тыс. руб.	11 945	115 969	104 024	870,8
Чистая прибыль, тыс.руб	(26 176)	75 675,2	101 851,2	-454
Основные средства, тыс. руб.	96 476	102 476	6 000	6,2
Оборотные средства, тыс. руб.	59 964	59 964	0	0

Продолжение таблицы 3.6

Рентабельность производства, %	94,8	155,3	-	-
Рентабельность продаж, %	5,47	36,48	-	-
Фондоотдача	2,26	3,34	-	-
Оборачиваемость активов	3,64	3,64	-	-
Среднесписочная численность персонала, чел.	55	57	2	5,4
Годовой фонд оплаты труда, тыс.руб.	16 500	17 100	600	3,6

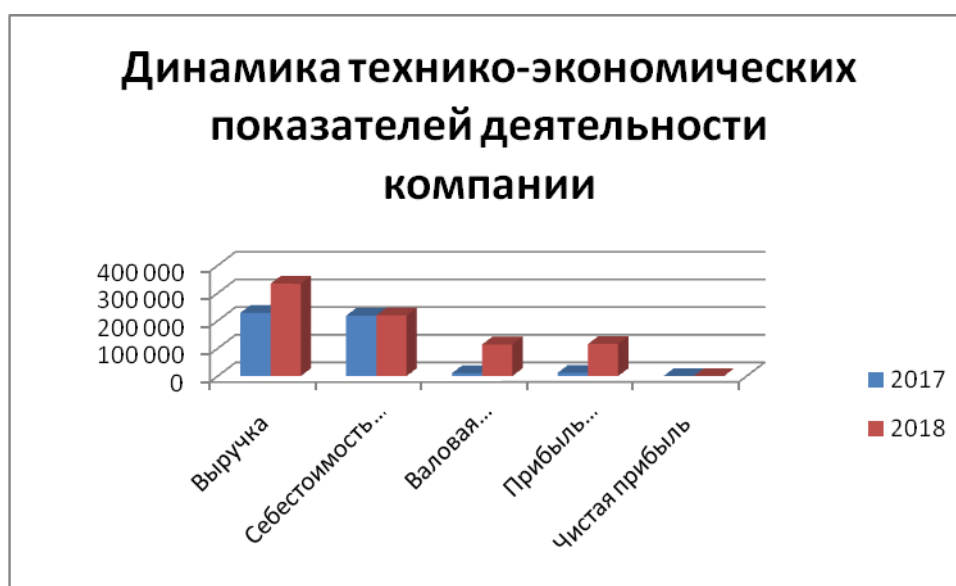


Рисунок 3.2 – Динамика основных показателей деятельности предприятия

По данным таблицы можно сделать следующие выводы, выручка от реализации в 2018 году возрастает и составляет 333 992 тыс.руб, себестоимость при этом так же увеличивается и составляет 219 477. Так же хотелось бы отметить рост чистой прибыли происходит на сумму 101 851,2 тыс. руб. Это связано с тем что, при закупке дополнительных манипуляторов компания ООО «Волгастрой» успевает обслуживать дополнительно 2 строительных объекта, сокращая при этом потери времени на транспортировку. Это ведет к сокращению простоев в строительстве объектов. Численность персонала увеличивается до 55 человек, годовой фонд

оплаты труда, так же увеличивается и составляет 17 100. Таким образом предложенные мероприятия являются эффективными.

Заключение

Целью бакалаврской работы являлось разработать мероприятия направленные на совершенствование процесса транспортных перевозок организации. Для достижения поставленной цели в первой главе работы автором рассматривались теоретические основы управления транспортными перевозками организации, которые включали в себя изучения классификации транспортных перевозок различным видом транспорта, виды перевозок, характеристика видов транспорта (автомобильные, железнодорожные, водные, воздушные), технологический процесс транспортных перевозок и необходимая документация для сопровождения транспортных потоков.

Во второй главе дана организационно-экономическая характеристика строительной организации ООО «Волгострой». Краткая характеристика предприятия включает в себя описание деятельности компании, ее основных потребителей и конкурентов. Так же проводится подробный анализ экономических показателей деятельности компании с оценкой ее эффективности.

Таким образом из приведенного анализа в таблице 2.1 и на рис. 2.1 и 2.2 можно сделать следующие выводы, выручка организации в 2017 году по сравнению с 2016 снизилась на 13,260 тыс.руб, себестоимость так же имеет тенденцию к снижению и в 2017 году составляет 228 825 тыс.руб. При этом хотелось бы отметить что растет валовая прибыль и в 2017 году по сравнению с 2016 годом она составляет 10 491 тыс.руб, прибыль убыток от продаж так же имеет тенденцию к росту как и чистая прибыль в 2017 году по сравнению с 2016 годом и составляет 11 945 тыс. руб. и 26 176 тыс. руб. соответственно.

Оценка транспортных перевозок включала в себя описание всех строительных объектов, которые обслуживает в настоящее время компания ООО «Волгастрой», так же расчет затрат на обслуживание того или иного

объекта и выявления потерь связанных с транспортировкой необходимых для обеспечения строительных объектов.

В результате приведенного анализа были сделаны выводы о том, что предприятию в настоящее время не хватает транспортных средств для того чтобы, одновременно обслуживать все строительные объекты.

В третьей главе автором разрабатываются мероприятия по ликвидации выявленных недостатков. А именно автором предлагается закупить, дополнительно два манипулятора, которые позволят увеличить объемы доставки необходимых ресурсов до строительных объектов. Так же вторым мероприятием было предложено сменить компанию по поставке топлива в организации. По итогам описанных мероприятий был проведен расчет экономической эффективности, в результате которого были сделаны следующие выводы.

По данным таблицы можно сделать следующие выводы, выручка от реализации в 2018 году возрастает и составляет 333 992 тыс.руб, себестоимость при этом так же увеличивается и составляет 219 477. Так же хотелось бы отметить что чистой прибыли происходит на сумму 101 851,2 тыс. руб. Это связано с тем что, при закупке дополнительных манипуляторов компания ООО «Волгастрой» успевает обслуживать дополнительно 2 строительных объекта, сокращая при этом потери времени на транспортировку. Это ведет к сокращению простоев в строительстве объектов. Численность персонала увеличивается до 55 человек, годовой фонд оплаты труда, так же увеличивается и составляет 17 100. Таким образом предложенные мероприятия являются эффективными.

Таким образом задачи решены, цель достигнута.

Список используемой литературы

1. Гражданский кодекс Российской Федерации: финансовые сделки. Постатейный комментарий к главам 42–46 и 47.1 / Е. В. Бадулина, Н. В. Бандурина, А. А. Борисенко [и др.] ; под ред. П. В. Крашенинников. — Электрон. текстовые данные. — М.: Статут, 2018. — 400 с.
2. Конституция Российской Федерации (с поправками от 30 декабря 2008 г., 5 февраля 2014 г.), 2015. — 36 с.
3. Налоговый кодекс Российской Федерации / . — Электрон. текстовые данные. — : Электронно-библиотечная система IPRbooks, 2017. — 1269 с.
4. Агешкина Н. А. Организация перевозок грузов на особых условиях (автомобильный транспорт): учебное пособие / Н. А. Агешкина. — Электрон. текстовые данные. — Саратов : Ай Пи Эр Медиа, 2019. — 289 с. — 978-5-4486-0691-5.
5. Аксёнов А. А. Технология перевозки грузов: учебное пособие / А. А. Аксёнов. — Электрон. текстовые данные. — М. : Московская государственная академия водного транспорта, 2014. — 226 с. — 2227-8397.
6. Агешкина, Н. А. Организация перевозок грузов на особых условиях (автомобильный транспорт): учебное пособие / Н. А. Агешкина. — Электрон. текстовые данные. — Саратов : Ай Пи Эр Медиа, 2019. — 289 с. — 978-5-4486-0691-5.
7. Бочкарева Н. А. Основы организации и осуществления погрузочно-разгрузочных работ, обеспечения сохранности грузов: учебное пособие / Н. А. Бочкарева. — Электрон. текстовые данные. — Саратов : Ай Пи Эр Медиа, 2019. — 184 с. — 978-5-4486-0620-5.
8. Васильева Е. А. Логистика: учебное пособие / Е. А. Васильева, Н. В. Акканина, А. А. Васильев. — Электрон. текстовые данные. — Саратов : Ай Пи Эр Медиа, 2018. — 144 с. — 978-5-4486-0143-9.

9. Королева Л. А. Логистика: учебное пособие / Л. А. Королева. — 2-е изд. — Электрон. текстовые данные. — Челябинск, Саратов : Южно-Уральский институт управления и экономики, Ай Пи Эр Медиа, 2019. — 376 с. — 978-5-4486-0665-6.

10. Корчагин В. А. Оптимизация организации грузовых перевозок: монография / В. А. Корчагин, Ю. Н. Ризаева. — Электрон. текстовые данные. — Липецк : Липецкий государственный технический университет, ЭБС АСВ, 2015. — 80 с. — 978-5-88247-765-4.

11. Левкин Г. Г. Организация интермодальных перевозок: конспект лекций / Г. Г. Левкин. — Электрон. текстовые данные. — Саратов : Вузовское образование, 2015. — 177 с. — 2227-8397.

12. Левкин Г. Г. Коммерческая логистика: учебное пособие / Г. Г. Левкин. — Электрон. текстовые данные. — Саратов : Вузовское образование, 2016. — 204 с. — 978-5-906172-32-7.

13. Логистика: учебное пособие / О. В. Верниковская, О. В. Ерчак, Т. В. Кузнецова [и др.] ; под ред. И. И. Полещук. — Электрон. текстовые данные. — Минск : Республиканский институт профессионального образования (РИПО), 2016. — 268 с.

14. Нобукаца Ацума Логистика и управление розничными продажами: ведущие эксперты о современной практике и тенденциях / Ацума Нобукаца, Кристофер Мартин, Хигаси Тосикацу ; под ред. Ферни Джон, Спаркс Ли ; пер. С. А. Воронков. — Электрон. текстовые данные. — Новосибирск : Сибирское университетское издательство, 2017. — 262 с. — 978-5-379-02020-0.

15. Слукина С. А. Инфраструктура и логистика промышленных предприятий: учебное пособие / С. А. Слукина. — Электрон. текстовые данные. — Екатеринбург : Уральский федеральный университет, ЭБС АСВ, 2015. — 88 с. — 978-5-7996-1451-5.

16. Палагин Ю. И. Логистика - планирование и управление материальными потоками: учебное пособие / Ю. И. Палагин. — Электрон.

текстовые данные. — СПб. : Политехника, 2016. — 290 с. — 978-5-7325-1084-3.

17. Почаев Ю. А. Экономическое обоснование эффективности перевозок: методические рекомендации / Ю. А. Почаев. — Электрон. текстовые данные. — М. : Московская государственная академия водного транспорта, 2016. — 26 с. — 2227-8397

18. Промышленная логистика: учебное пособие / Г. Р. Гарипова, И. А. Зарайченко, А. И. Шинкевич, И. Р. Хамидуллин. — Электрон. текстовые данные. — Казань : Казанский национальный исследовательский технологический университет, 2017. — 112 с.

19. Фаттахова А. Ф. Организация грузовых перевозок: учебное пособие / А. Ф. Фаттахова. — Электрон. текстовые данные. — Оренбург : Оренбургский государственный университет, ЭБС АСВ, 2017. — 101 с. — 978-5-7410-1740-1.

20. Яшин А. А. Логистика. Основы планирования и оценки эффективности логистических систем: учебное пособие / А. А. Яшин, М. Л. Ряшко ; под ред. Л. С. Ружанская. — Электрон. текстовые данные. — Екатеринбург : Уральский федеральный университет, ЭБС АСВ, 2014. — 52 с.