

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)

38.03.02 Менеджмент
(код и наименование направления подготовки, специальности)

«Логистика и управление цепями поставок»
(направленность (профиль)/специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)

на тему Совершенствование системы управления логистическими издержками (на примере ООО «Завод кондиционеров «Август»)

Студент

Я.Р. Адикаева
(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

канд. экон. наук, профессор М.О. Искосков
(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

Тольятти 2020

Аннотация

Бакалаврскую работу выполнила: Адикаева Яна Рамилевна

Тема работы: Совершенствование системы управления логистическими издержками на ООО Завод кондиционеров «Август»

Научный руководитель: Искосков Максим Олегович

Цель исследования – разработка мероприятий по оптимизации логистических издержек на предприятии

Объект исследования – ООО «Завод кондиционеров «Август», основным видом деятельности является производство транспортных кондиционеров и климатического оборудования.

Предмет исследования – Конкретные показатели логистических издержек предприятия.

Методы исследования – статистическая обработка данных, анализ, сравнение, обобщение, анализ экономических показателей, классификация издержек.

Краткие выводы по бакалаврской работе: Благодаря предложенным мероприятиям по снижению транспортных расходов, предприятие начнет функционировать эффективнее, и, следовательно, прибыль от продаж увеличится.

Структура исследования обусловлена поставленными перед нами задачами и представлена введением, тремя главами, шестью параграфами, заключением и списком используемой литературы. Общий объем работы без приложений, 58 страниц машинописного текста, в том числе таблиц- 14, рисунков- 12.

Abstract

The title of the graduation work is: «Improving the logistics cost management system».

The graduation work consists of an explanatory note on 58 pages, introduction, three chapters, a conclusion, 7 tables, 9 figures, the list of 34 references including 5 foreign sources and 0 appendices.

The key issue is the development of measures to optimize logistics costs in the enterprise.

The object of research LLC “Plant of air conditioners "August ", the main activity is the production of transport air conditioners and climate equipment.

The subject of the study is specific indicators of logistics costs of the enterprise.

The research methods statistical - data processing, analysis, comparison, generalization, analysis of economic indicators, classification of costs.

In the first part of the graduation work, we examined the classification of logistics costs and methods for their calculation.

The second part considers the main technical and economic indicators of LLC "Plant of air conditioners" August "and problems of logistics activity.

The third part of graduation work proposes measures to reduce logistics costs and their economic efficiency for the enterprise.

As a result of the proposed measures, we will reduce fuel and general economic costs, thereby increasing the profit of the enterprise for the year.

The theoretical and practical significance of the study lies in the fact that our conclusions can be applied both in constructing training courses in logistics and in the framework of improving the activities of specific enterprises and reducing their logistics costs.

Содержание

Введение.....	5
1. Теоретические аспекты управления логистическими издержками	8
1.1 Понятие логистических издержек и их классификация	8
1.2 Методики расчета логистических издержек	19
2. Анализ логистических издержек предприятия	27
2.1 Организационно-экономическая характеристика ООО «Завод кондиционеров «Август»	27
2.2 Оценка логистической деятельности	33
3. Разработка мероприятий по оптимизации логистических издержек ООО «Завод кондиционеров «Август».....	43
3.1 Мероприятия по снижению логистических издержек.....	43
3.2 Экономическая эффективность предложенных мероприятий.....	48
Заключение	55
Список используемой литературы	58

Введение

В современной экономической сфере большое значение имеет логистика, которую можно понимать, как деятельность, связанную с организацией, оптимизацией и управлением различными потоками, когда они движутся от источника, то есть места, откуда начались, до того лица или организации, которые являются потребителями. Кроме этого, сюда же можно включить управление информационными и финансовыми потоками. Эта наука дает хозяйствующим субъектам возможность оптимизировать свои затраты, которые появляются при движении разных товаров.

Логистику можно разделить на ряд видов, одним из которых является транспортная логистика, то есть система, которая нужна для того, чтобы организовать доставку груза или других материальных ценностей из одного пункта в другой, при этом потратив как можно меньше времени и средств на такую перевозку. Транспортная логистика является достаточно многогранной и включает в себя людей, которые непосредственно связаны с перемещением грузов (водители или грузчики), автомобили и другие транспортные средства, на которых материальные ценности перемещаются, а также ценообразование, то есть стоимость топлива, услуг перевозки и т.д.

Несмотря на значимость транспортной логистики для предпринимательской деятельности, исследований в ее области проведено очень мало, а многие из них уже устарели и неактуальны для современной экономической системы. В то же время, грамотное построение логистической системы может позволить организации значительно уменьшить издержки на транспортные расходы и, следовательно, увеличить прибыль. При правильном решении задач логистики возможно определить, какое количество средств необходимо затратить на каждый конкретный заказ и как это количество можно снизить. Именно этим обуславливается актуальность темы нашего исследования, связанной с изучением системы управления логистическими издержками.

Указанная проблема поднималась в трудах различных авторов, среди которых как исследователи издержек в целом И. Ворст, Г.Ш. Гончаров, Т.Г. Карпов, И.Г. Кондратова, В.Ф. Палия, А.Д. Шеремет, А. Яруговая, С.А. Стуков, так и авторы, анализирующие теорию логистики А.У. Альбеков, А.Д. Чудаков, А.А. Смехов, С.Н. Тамбовцев, Т.В. Алесинская, Б.А. Аникин, С.А. Баркалов, В.Н. Бурков, А.М. Гаджинский, П.Н. Курочка, В.В. Лукинский, В.С. Лукинский, Ю.В. Малевич, Л.Б. Миротин, Н.Г. Плетнева и др., в работах которых исследуются различные аспекты учёта и анализа издержек логистики.

Несмотря на множество исследований, посвящённых анализу и учёту издержек логистики, данная проблема остаётся актуальной для многих российских предприятий и требует изучения.

Объектом нашего исследования необходимо считать общественные отношения, складывающиеся в сфере планирования и учета системы логистических издержек в деятельности организации.

Предметом исследования будут выступать конкретные показатели логистических издержек, появляющихся в работе предприятия.

Цель исследования можно сформулировать как всестороннее изучение особенностей логистических издержек, путей их расчета, а также выработка предложений по их снижению с целью повышения эффективности работы предприятия.

Эту цель мы достигнем при решении следующих задач:

- дадим определение понятию логистических издержек, а также приведем их классификацию;
- рассмотрим различные методики, с помощью которых можно рассчитать логистические издержки;
- охарактеризуем предприятие с организационно-экономической точки зрения;
- дадим оценку логистической деятельности предприятия;

- определить мероприятия, которые позволят снизить уровень логистических издержек предприятия;
- вычислить экономическую эффективность предложенных мероприятий.

Теоретической базой нашего исследования стали труды российских и зарубежных экономистов, рассматривающих логистические издержки.

Эмпирическую базу исследования составили экономические показатели деятельности предприятия – ООО «Завод кондиционеров «Август».

Теоретическая и практическая значимость исследования состоит в том, что сделанные нами выводы можно применить как при построении учебных курсов по логистике, так и в рамках совершенствования деятельности конкретных предприятий и уменьшения их логистических издержек.

1. Теоретические аспекты управления логистическими издержками

1.1 Понятие логистических издержек и их классификация

Для экономических исследований, которые проводятся в последние годы, характерна определенная тенденция, связанная с тем, что больше всего ценятся именно прикладные работы, которые предполагают акцент не на теоретических и методологических основах, а именно на полезности их результатов для совершенствования экономической деятельности предприятий и организаций. Именно эта тенденция прослеживается и в менеджменте, поскольку управленческая деятельность должна производиться с учетом особенностей и направления деятельности хозяйствующих субъектов.

В связи с тем, что российский рынок постоянно развивается, повышается уровень конкуренции между организациями, а внешняя среда все усложняется. Все это приводит к тому, что очень сложным и многогранным становится процесс управления организацией, что предъявляет к менеджерам высокие требования, во-первых, связанные с квалификацией и опытом, а во-вторых, с необходимостью комплексного подхода к возникшим проблемам.

Эти факторы обуславливают важную роль логистики в современном менеджменте организации, причем истоки этого появились в зарубежных странах и организациях, но сейчас данная тенденция заметна и в России, поскольку важность и необходимость логистического подхода в управленческом процессе становится все более очевидной.

Под логистикой понимается наука, связанная с управленческой деятельностью в отношении потока материальных ресурсов, услуг и информации, а также их оптимизации применительно к работе конкретной компании для достижения поставленных целей. Если говорить с позиции

бизнеса, то логистика представляет собой управленческий инструмент, с помощью которого можно решить многие стратегические, тактические и оперативные задачи, связанные, в том числе, с уменьшением количества затрат.

Понятие логистика произошло от греческого и обозначает искусство считать. Самое первое употребление этого термина произошло на рубеже XI-X веков в военном трактате императора Византии Льва VI. Существовали даже должности логистов в императорском дворе, причем занимались они распределением пищи. В дальнейшем данное понятие периодически появлялось в трудах разных авторов. Так, в 1572 году испанский экономик и юрист Х. Ондегардо указал, что в Империи инков чиновники вели учет продуктов для поставки на правительственный стол, причем они рассчитывали необходимое их количество, время доставки на определенное расстояние и т.д. В России же этот термин впервые появился в XIX веке, причем ввел его военный эксперт из Франции А. Жомини. В советский период, однако, термин «логистика» не употреблялся и вместо него говорили «снабжение». Соответствующие отделы имелись и на предприятиях, и занимались они обеспечением поставки той или иной продукции через решения властных органов.

К основным функциям логистики сейчас относятся:

- организация, планирование и управление процессами, связанными с перемещением и транспортом, которые происходят после того, как производство закончилось;
- распределение запасов продукции;
- получение и обработка заказов на поставку товаров;
- упаковка, комплектация и иные операции, посредством которых товары готовятся к реализации;
- рациональная отгрузка товаров;
- управление процессом доставки и выполнением иных транспортных действий в логистических цепях;

- организация, планирование и управление логистическими сервисами.

Сейчас логистика является достаточно молодой наукой, что обуславливает ее подвижность и непрерывное изменение ее терминов, категорий и понятий, появление у них новых аспектов содержания. Одним из таких категорий является категория издержек, под которыми понимаются расходы на осуществление логистических операций, включающие в себя издержки обращения и некоторое количество производственных издержек.

Более точное определение издержек можно дать следующее: это расходы информационного, трудового и финансового характера, появляющиеся в связи с тем, что организация производит заказы и исполняет тем самым обязательства перед покупателями. [13].

Есть и иное определение издержек обращения: это система денежных расходов, которые возникают по причине сложности процесса доведения продукта от этапа, на котором он произведен, до этапа, когда его получает заказчик. В эти издержки входят затраты на использование и содержание зданий, оборудования, на заработную плату сотрудникам, на услуги доставки и хранения и т.д.

Издержки обращения могут быть чистыми и дополнительными. Чистые связаны с тем, что есть определенный оборот товаров и денег, и с переменной стоимостью, причем стоимость самой продукции остается без изменений. Дополнительные издержки же увеличивают стоимость продукции и связаны они с тем, что процесс производства продолжается в сфере обращения. Сюда включаются транспортные издержки и издержки, связанные с хранением.

Издержки обращения могут быть условно-постоянные и условно-переменными в зависимости от того, как они соотносятся с объемом продаж. Так, первые не имеют никакой связи от реализации и состоят из затрат на содержание складских помещений, заработной платы кладовщиков и т.д. Условно-переменные издержки включают в себя издержки хранения, расходы на упаковку, на транспорт и т.д.

Транспортные издержки представляют собой составной элемент транспортно-заготовительных расходов, который включает в себя расходы на то, чтобы перевезти продукцию от того места, где она произведена, до местонахождения покупателя, причем это можно сделать как на автомобиле предприятия, так и на общественном транспорте. В эти издержки входят также сборы транспортных организаций, плата за транспорт, расходы на содержание личных автомобилей, стоимость работ по погрузке и разгрузке и т.д. Транспортные издержки носят дополнительный характер и связаны с тем, что процесс производства продолжается в сфере обращения. [17, С. 211].

Издержки хранения представляют собой вид логистических издержек и издержек обращения, и можно про них сказать, что это расходы на то, чтобы обеспечить сохранность продукции. Эти издержки дополнительные и носят производительный характер, но только в том случае, когда хранение осуществляется именно относительно нормативного объема запасов продукции, который нужен для того, чтобы производство было бесперебойным и не прерывалось. Издержки хранения включают в себя расходы на заработную плату кладовщикам, на покрытие недостачи товара, если она произошла по причине естественной убыли, на содержание склада и т.д. Эти издержки можно снизить, если товароборот продукции будет ускорен, на складах будут применяться новые технологии, которые позволят максимально сохранить товар. При этом следует сказать, что издержки на хранение могут составлять до 40 процентов расходов на хранение резервов и их формирование.

Изначально логистическими издержками считались те расходы, которые нужно произвести на действия по передвижению товара. В дальнейшем логистические издержки уже стали называть способом оптимизации затрат на перемещение готовой продукции, в том числе, на то, чтобы хранить ее, упаковывать и совершать иные сопровождающие этот процесс действия.

В целом большинство подходов к развитию науки логистики значительно оказали влияние на понятие самих издержек. Расходы стали учитывать не по принципу функций, а по принципу того, каков будет итоговый результат, какие для этого нужно выполнить работы и какие произвести на них расходы. Такой подход к издержкам связан с разработкой «миссий», то есть тех целей, которые необходимо достичь в каждой конкретной ситуации, с каждым продуктом в рамках его продвижения на рынок. При этом миссия в каждом случае зависит от того, какому типу принадлежит рынок, каков вид продукции и какие ограничения накладываются на обслуживание и на издержки. [12, С. 138].

Если мы рассматриваем логистические издержки применительно к определенной бизнес-структуре, то как правило, их считают, как определенный процент от суммы продаж или как стоимость в расчете на единицу массы сырья, готовой продукции или материалов, а также в процентах от стоимости чистой продукции. Если же применять издержки к масштабу всей страны, то они считаются как процент от валового национального продукта.

Можно сказать, что логистические издержки являются своего рода управленческим инструментом, потому что если правильно определить их состав и проанализировать все расходы, то можно принять наиболее верные и эффективные управленческие решения на всех уровнях. Уровень логистических издержек влияет на экономическое состояние предприятия, на его конкурентоспособность и инвестиционную привлекательность. Если такие издержки будут снижаться, то прибыль, соответственно, будет расти, предприятие будет более самостоятельным и получит новые финансовые возможности. Во многих странах в предпринимательской деятельности существует единая информационная система учета логистических издержек, где они нормируются, анализируются и четко планируются, чтобы в случае выявления нарушений этого процесса сразу же устранить их. Это позволяет решить вопрос о том, будет ли выгодным приобретение предприятием

определенной продукции, а также использование тех или иных продажных программ.

Интересно отметить, что на Западе средний уровень логистических затрат составляет примерно 10-14 % от ВВП. Очевидно, что логистические затраты могут быть разными в разных отраслях промышленности и определяются особенностями конкретной сферы деятельности: так, логистические затраты, имеющие место в сфере строительства, очевидно, будут выше, чем затраты в фармацевтической промышленности или ювелирном деле. В то же время, по замечанию экономистов, в нашем государстве логистические затраты в среднем составляют примерно 20 % от ВВП, что в целом говорит о недостаточной эффективности системы управления логистическими процессами, и это, в свою очередь, достигается путем развития предприятий, корректировки цен, повышения уровня обслуживания покупателей и т.д. При этом, в первую очередь, необходимо проработать более детально понятие логистических затрат и их классификацию, поскольку это оказывает прямое влияние на практику.

Переходя к рассмотрению классификации логистических издержек, нужно сказать, что она может происходить по различным признакам и имеет как теоретические, так и практические цели, причем первые связаны с тем, что можно объяснить их сущность, а вторые – чтобы учесть и проанализировать издержки, а также рассчитать себестоимость продукции.

Если рассматривать издержки исходя из способа их получения, то они делятся на фактические, плановые и нормальные.

Фактические издержки – это такие расходы, которые были произведены на конкретную логистическую операцию или объект за определенный период с учетом конкретного объема действий. Нормальные издержки – это такие средние расходы на определенную операцию в логистике, которые приходятся на определенный объект в конкретном периоде при конкретном объеме действий. Плановые же издержки – это затраты, определенные путем подсчета при определенной логистической

операции относительно конкретного объекта при заданной технологии и работах, прописанных в плане.

По способу связи с логистическими процессами издержки могут быть прямыми и косвенными. Прямые издержки – это такие издержки, которые относятся в логистике на операцию, заказ, продукт, услугу или определенный носитель. Косвенные издержки могут относиться на определенную операцию, заказ, услугу или продукт только если будут произведены некоторые вспомогательные расчеты.

Логистические издержки могут быть также сгруппированы по статьям калькуляции и экономическим долям. Так, группирование по долям дает возможность выделить однородные с экономической точки зрения логистические издержки. При этом содержание и состав расходных долей можно указывать в Положении о расходах на реализацию продукции и производства, которые входят в состав себестоимости продукции, а также о порядке формирования прибыли, которая учитывается для налогообложения.

Если же речь вести о группировке по статьям калькуляции, то она обусловлена спецификой системы обслуживания в организационно-техническом смысле. Эта группировка сейчас достаточно важна в рамках управления внутри производства, а также в рамках организации контроля над всеми этапами процедуры выполнения заказов покупателей [10, С. 105].

Две эти группировки отличаются тем, что в калькуляционной группировке есть статьи, с помощью которых элементы объединяются по принципу назначения, содержанию с экономической точки зрения, путей их распределения между видами обслуживания, которые зависят от его объема.

Исходя из вида описания экономического оборота (учитываемого) можно выделить издержки эксплицитные и имплицитные. Первые предполагают расходы, которые могут выражаться в форме платежей деньгами, причем они отражаются на счетах бухгалтерского учета организации и их оценивает сам хозяйствующий субъект, который рассчитывается с поставщиками [23, С. 33]. Имплицитные издержки же

предполагают неявные расходы, которые хозяйствующий субъект напрямую не производит, вследствие чего их сложно учесть, только если косвенными способами.

Имплицитными издержками могут быть траты разных средств, которые принадлежат организации, причем дать им оценку можно путем сопоставления средств, которые производились за использование аналогичных средств, которые производили другие участники рынка.

Издержки также могут быть результативными и реальными. Результативные издержки – это те, которые связаны с системой наиболее результативных сделок, которые осуществляются в конкретной области общественных институтов, а реальные издержки – это те расходы, которые связаны с фактической совокупностью сделок.

Величина, на которую результативные издержки отклоняются от реальных, помогает определить, как эффективно общество использует определенные экономические отношения и институты. Если реальные издержки не совпадают с результативными, это может быть связано с двумя причинами: одной из них является асимметричность информации, которая вращается между различными субъектами экономики, а другой – возможное извлечение определенным субъектом большей прибыли в случае, если он совершит какие-то действия не по нормам и правилам.

Издержки могут быть также альтернативные, дифференциальные и невозвратные. Под альтернативными понимаются издержки невозвратных возможностей, то есть они возникают, когда выбор одного действия влечет к тому, что другое действие производиться не будет и тем самым появляется упущенная выгода. Невозвратные издержки – это расходы, которые были произведены организацией в прошлом, а дифференциальные – это издержки, которые образуются как разница между расходами на два возможных альтернативных решения.

Проведенная нами классификация логистических издержек позволит лучше их учесть и спланировать, оценить, какая у них величина, а также

понять обоснованность и причины подъема или спада расходов, определить направления их более эффективного использования и их структуру.

Более крупный анализ структуры логистических издержек позволяет выделить несколько их видов, а именно в зависимости от групп расходов:

- на производство;
- на покупку;
- на реализацию продукции.

Если мы рассматриваем расходы на приобретение материалов и продукции, то сюда нужно относить саму их стоимость, расходы на транспорт, на распределение заказа, издержки на уже имеющийся капитал, а также расходы на сохранность резервов. Расходы на продажу продукции предполагают включение туда стоимость хранения готовой продукции, расходы на оформление заказа, на его доставку, на продажу готовой продукции и издержки вложенного капитала.

По отдельным статьям расходы можно сравнивать для разграничения финансовой и оперативной ответственности сотрудников организации.

Структура логистических затрат в целом обуславливается рядом фактором, среди которых:

1. Масштабы деятельности организации;
2. Особенности направлений деятельности предприятия;
3. Масса, наименование и габариты груза;
4. Выбранный маршрут и его характер (городской, междугородний, международный);
5. На каком виде транспорта будет происходить перевозка;
6. В какой таре находится перевозимый груз;
7. Как организован склад и есть ли вообще собственный склад у организации или она его арендует;
8. На какое расстояние надо перевезти груз;
9. Какими способами будет осуществляться выгрузка и погрузка;
10. Какова налоговая ставка;

11. Какие будут применяться таможенные правила [9, С. 113].

В целом сложность определения размера логистических издержек связана с многими причинами, которые затрагивают, в том числе, особенности внутренней и внешней среды, в которой действует предприятие.

Эти факторы могут быть:

- 1) Позитивными и негативными;
- 2) Неуправляемыми и управляемыми;
- 3) Организационно-техническими и экономическими;
- 4) Комплексными и поэлементными;
- 5) Экстенсивными и интенсивными;
- 6) Управленческими и структурными.

Мы видим, что, в первую очередь, каждый фактор может влиять на логистические издержки как положительно, так и отрицательно в зависимости от того, понижается или повышается ли под его воздействием сумма издержек. Если значение самого фактора растет, соответственно, может все больше снижаться или повышаться.

Тот факт, что вышеуказанные факторы весьма разнообразны, говорит о том, что нужно разработать единую систему измерений логистических издержек по многим параметрам, среди которых будет не только размер самих издержек.

Таким образом, под логистикой нужно понимать науку, изучающую особенности управления информационными, сервисными, финансовыми, материальными и иными потоками для того, чтобы оптимизировать и сделать наиболее эффективным функционирование предприятия и использование им ресурсов. Факторы, которые влияют на затраты в рамках реализации условий логистики и проявляются в рамках сервисного обслуживания компаний, отображены на Рисунке 1.

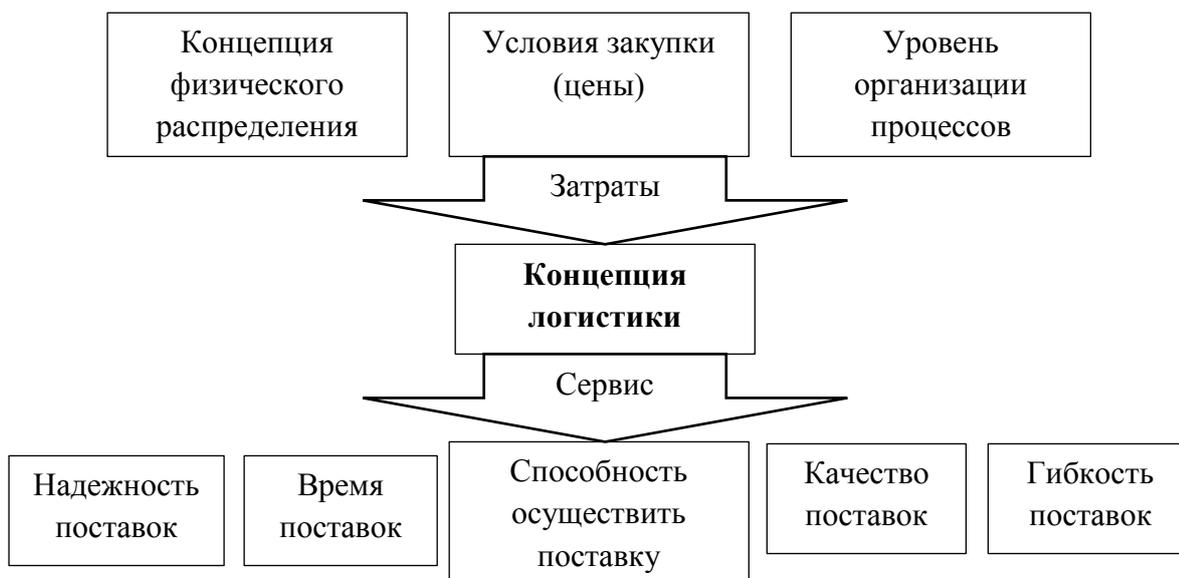


Рисунок 1 – Концепция логистики

Правильное и эффективное управление логистическими издержками дает возможность уменьшить себестоимость продукции и выявить процессы, которые совершенно не обязательны и которые можно устранить без ущерба для производственного цикла (это еще называется вертикальным временем). Чтобы достичь еще более значимых результатов, нужно искать максимальные конкурентные преимущества, в том числе, напрямую не связанные с деятельностью фирмы. Одним из самых значимых резервов увеличения прибыли и сокращения затрат является, например, совершенствование взаимодействия с партнерами по бизнесу, которые осуществляют цепь поставок, то есть поставки от источника сырья до конечного потребителя путем использования разных материальных, информационных и финансовых потоков. В эту цепь входят все провайдеры и поставщики услуг, а также потребители, посредством деятельности которых и происходит информационный обмен [30].

Таким образом, в заключение параграфа нужно сделать следующий вывод. Логистика – это наука, в которой изучаются особенности управления информационными, сервисными, финансовыми, материальными и иными потоками для того, чтобы оптимизировать и сделать наиболее эффективным

функционирование предприятия и использование им ресурсов. Одним из понятий, связанных с логистикой, является понятие издержек, то есть расходов информационного, трудового и финансового характера, появляющиеся в связи с тем, что организация производит заказы и исполняет тем самым обязательства перед покупателями. Классификация логистических издержек проводится по разным признакам: по способу получения (фактические, плановые и нормальные), по статьям калькуляции, по экономическим долям. Они также могут быть альтернативные, дифференциальные и невозвратные. Эффективное управление логистическими издержками необходимо для того, чтобы уменьшать себестоимость продукции и, соответственно, повышать размер прибыли.

1.2 Методики расчета логистических издержек

Анализ издержек обращения необходимо проводить исходя из информации, которая содержится в статистической и бухгалтерской отчетности, а также в первичных документах, отражающих хозяйственные операции. Важные сведения могут также быть получены из личных наблюдений.

Затраты на исполнение заказа имеют сложную структуру, в которую включено большое количество самых различных издержек, которые трудно поместить в одну статью расхода при ведении функционального учета.

Есть некоторый традиционный метод учета затрат, однако сейчас современная логистика в основном оперативно регулирует затраты в процессе того, как движется материальный поток. Основными событиями в логистике являются заказ клиента, а также действия по его исполнению, и именно относительно них нужно проводить анализ. Путем калькуляции возможно выяснить, принесет ли этот заказ прибыль и как можно уменьшить величину затрат на его исполнение.

Торговые предприятия в основном занимаются планированием, чтобы сформировать издержки обращения, причем такой метод заключается в том, что производятся расчеты показателей экономической деятельности предприятия, а также эти показатели обосновываются [27].

Основной целью планирования издержек можно назвать подсчет их наиболее оптимального размера, если уже есть конкретные ограничения по плану, где допускается повышение объемов торгового оборота и увеличение прибыли, при этом качество обслуживания не должно снижаться. Как правило, планирование издержек состоит из трех стадий: предварительной, основной и заключительной, содержание которых отражено в Таблице 1.

Таблица 1 – Этапы планирования издержек обращения предприятия торговли [18]

Название этапа	Содержание этапа
I. Предварительный	1.1. Определение цели планирования – обоснование оптимального размера издержек обращения при заданных ограничениях
	1.2. Определение задач планирования: планирование факторов, определяющих размер издержек обращения; расчет издержек обращения по статьям затрат; планирование общего объема издержек обращения; расчет издержек обращения по отдельным подразделениям предприятия и т.д.
	1.3. Сбор и анализ информации для планирования
	1.4. Выбор методов планирования
	1.5. Определение сроков планирования и исполнителей работ
	1.6. Изучение экономических предпосылок планирования издержек обращения
II. Основной	2.1. Планирование основных показателей, оказывающих влияние на издержки обращения
	2.2. Расчет издержек обращения по отдельным статьям текущих затрат
	2.3. Планирование общего объема издержек различными методами
	2.4. Планирование издержек обращения по отдельным подразделениям, отделам и т.д.
	2.5. Выбор проекта из альтернативных планов издержек обращения
III. Заключительный	3.1. Разработка программы выполнения плана издержек обращения
	3.2. Контроль за выполнением плана издержек обращения

В качестве методов планирования применяются нормативный, индексный, расчетно-аналитический, балансовый, метод экономико-математического моделирования. Полный их перечень можно увидеть на Рисунке 2:



Рисунок 2 – Методы планирования издержек обращения в торговле [21]

Основными направлениями планирования расходов торгового предприятия являются:

- планирование издержек обращения;
- подсчет величины прочих расходов;
- подсчет налогов, причитающихся к уплате.

Следует теперь перейти к основным методам, с помощью которых можно производить планирование издержек обращения. Так, если рассматривать экономико-статистические методы, среди них нужно выделить:

1) Метод, основанный на выравнивании динамического ряда уровня издержек обращения по скользящей средней. Когда мы используем данный метод, нужно сначала построить динамический ряд уровня издержек обращения за определенное количество лет (обычно это от 3 до 5 лет), присвоить каждому значению условное обозначение К и провести выравнивание по скользящей средней через 2 или 3 шага, после чего перенести выявленную тенденцию на перспективу. Более подробно это отражено в Таблице 2:

Таблица 2 – Метод, основанный на выравнивании динамического ряда уровня издержек обращения по скользящей средней

Уровень издержек обращения по годам, %	Условное обозначение	Выравнивание по скользящей средней
$У_{ио1}$	К1	$K_1 = K_1 + K_2 + K_3 / 3$
$У_{ио2}$	К2	
$У_{ио3}$	К3	$K_2 = K_2 + K_3 + K_4 / 3$
$У_{ио4}$	К4	$K_3 = K_3 + K_4 + K_5 / 3$
$У_{ио5}$	К5	

После этого нужно подсчитать, каков будет плановый размер издержек обращения (назовем их $У_{иопл}$), используя формулу:

$$УИО_{пл} = K_6 = K_{n-1} + 2\Delta K = K_4 + 2\Delta K \quad (1)$$

Плановую величину издержек можно узнать следующим образом (2):

$$ИО_{пл} = У_{иопл} * Т_{пл} / 100 \quad (2)$$

где $Т_{пл}$ - плановый объем оборота розничной торговли, тыс. руб.

2) Расчет издержек обращения путем использования сведений о среднем уровне издержек за несколько предыдущих лет. Для реализации этого метода нужно построить динамический ряд уровня издержек обращения за несколько лет (оптимально от 3 до 5 лет), после чего, используя формулу средней арифметической, рассчитать средний уровень издержек обращения ($Y_{ио}$);

3) Планирование издержек обращения с использованием коэффициента эластичности. Этот метод основан на том, что издержки можно классифицировать на условно-переменные и условно-постоянные. Когда торгово-розничный оборот изменяется, то меняется и сумма условно-переменных затрат, поэтому можно высчитать коэффициент эластичности с применением следующей формулы (3):

$$K_{Эп} = \frac{\Delta ИО_{пер}}{ИО_{пер}} \div \frac{\Delta T}{T_0} = \frac{\Delta T}{T_0} = \frac{\Delta ИО_{пер1} - ИО_{пер0}}{ИО_{пер}} \div \frac{T_1 - T_0}{T_0}, \quad (3)$$

где $ИО_{пер1}$, $ИО_{пер0}$ - сумма переменных издержек обращения в отчетном и прошлом годах, тыс. руб.;

T_1 T_0 - сумма товарооборота в отчетном и прошлом годах, тыс. руб.;

$ИО_{пер}$ - изменение суммы переменных затрат в отчетном периоде, тыс. руб.;

T - изменение объема товарооборота в отчетном периоде, тыс. руб.

4) Экономико-математический метод, который основан на планировании суммы издержек путем построения моделей, имеющих экономико-математическое значение.

$$T = a + b/x,$$

где y - плановый уровень издержек обращения,

%;

x - объем товарооборота, тыс. руб.;

a , b - параметры уравнения;

$$a_0 + a_1x_1 + a_2x_2 + \dots + a_nx_n$$

где $a_0, a_1, a_2 \dots a$ - параметры уравнения;

$x_1, x_2, x_3 \dots x_n$ - факторы, определяющие размер издержек обращения.

5) Метод технико-экономических расчетов, который по-другому называется методом прямой калькуляции. Этот метод основан на планировании издержек поэлементно в разрезе конкретных их статей, причем при этом нужно использовать разные тарифы и ставки. Общую сумму плановых издержек нужно рассчитать путем сложения текущих затрат по всем статьям и их элементам.

Следует помнить, что анализ логистических издержек подчиняется ряду правил.

Правила анализа издержек логистики:

1) Нужно четко обосновать и определить, какие логистические издержки каких видов мы будем анализировать;

2) Нужно понять, где сосредоточены логистические издержки, т.е., в какой отрасли предпринимательской деятельности и где они наиболее сконцентрированы, а также какие издержки можно понизить;

3) Нужно определить, в каких пунктах сосредоточиваются основные логистические издержки и где находится центр их концентрации, т.е., определить участки в рамках одного центра издержек;

4) Нужно определить связи логистических издержек с определенными факторами действительности, которые относятся к оценке альтернативных действий и выяснить, по каким критериям нужно принимать решение;

5) Рассмотреть все логистические издержки как единый поток, который сопровождает определенный процесс в предпринимательской деятельности;

б) Понять, что стоимость нужно понимать как сумму, которая будет получена от покупателя, а не как сумму логистических издержек конкретной организации;

7) Разграничить расходы по различным признакам и проанализировать их, используя наиболее подходящий метод, когда будет происходить диагностика логистических издержек;

8) Оценить затраты исходя из субъективных умозаключений, поскольку единых правил и концепций, по которым могут анализироваться расходы, нет [27, С. 73].

При анализе логистических издержек используют следующие методы:

1. Стратегический анализ логистических затрат, который носит также название бенчмаркинга структуры затрат в логистике;

2. Анализ долей расходов, т.е., стоимостной анализ, с помощью которого можно снизить определенные расходы;

3. Функционально-стоимостной анализ, особенностью которого является детальный анализ определенных стадий процедуры исполнения заказа и определение возможности их стандартизировать, чтобы перейти от сложных технологий к простым.

Можно также выделить следующие направления, по которым могут быть понижены логистические издержки:

1) Обнаружение и максимальное упрощение видов деятельности, которые не оказывают никакого влияния на повышение добавочной стоимости, сокращение цепи поставок;

2) Помощь поставщикам и покупателям для того, чтобы снизить уровень расходов;

3) Взаимодействие с поставщиками и покупателями в целях достижения максимально низких отпускных и розничных цен, а также надбавок;

4) Прямая и обратная интеграция с целью обеспечения контроля расходов;

5) Повышение уровня скоординированности деятельности предприятия со своими заказчиками и поставщиками, сокращение сроков поставки товара, что в целом снижает логистические издержки на хранение товара, его доставку, складирование;

6) Поиск более низких по стоимости заменителей, которые не скажутся на качестве;

7) Компенсация увеличения величины логистических издержек одного компонента путем уменьшения издержек другого компонента;

8) Совершенствование процесса применения средств предприятия, а также методов управления факторами, оказывающими воздействие на уровень издержек;

9) Обновление методов работы сотрудников предприятия, которое повысило бы их производительность;

10) Обновление самых затратных компонентов при инвестировании в бизнес.

Подводя итог параграфу можно сделать вывод, что управление издержками нужно признавать основным методом регулирования процедуры формирования прибыли предприятия, при этом большая роль в деятельности по управлению издержками отводится именно их планированию. К методам планирования издержек относятся метод выравнивания динамического ряда уровня издержек обращения по скользящей средней; метод использования сведений о среднем уровне издержек за несколько предыдущих лет; метод с использованием коэффициента эластичности; экономико-математический метод, метод технико-экономических расчетов (прямой калькуляции). Непосредственно же логистические издержки анализируют с помощью стратегического анализа (или бенчмаркинга), анализа долей расходов или функционально-стоимостного анализа.

2. Анализ логистических издержек ООО «Завод кондиционеров «Август»

2.1 Организационно-экономическая характеристика предприятия

Для анализа в рамках нашего исследования нами выбрано ООО «Завод кондиционеров «Август», которое занимается производством транспортных кондиционеров и климатического оборудования. Это официальный поставщик транспортных кондиционеров на крупные предприятия России. Поставка продукции завода происходит в 12 государств, среди которых Германия, Венесуэла, Турция, Болгария, Греция, Куба, Франция, Сирия и т.д. На сегодня «Завод кондиционеров «Август» является ведущим производителем систем кондиционирования на различные виды транспорта.

Основным видом деятельности организации является: производство частей и принадлежностей для автотранспортных средств, не включенных в другие группировки (29.32.3 по ОКВЭД). Дополнительными: торговля оптовая автомобильными деталями, узлами и принадлежностями (45.31 по ОКВЭД) и торговля оптовая сельскохозяйственными и лесохозяйственными машинами, оборудованием и инструментами, включая тракторы (46.61.1 по ОКВЭД)

Юридический адрес предприятия:

445143, Самарская область, Ставропольский район, село Подстепки, Комплекс Лужки-1 массив Северный территория, уч-к 30/2.

Руководителем организации (генеральный директор) является Стецюра Александр Федорович.

По состоянию на 01.01.2019 в организации 132 сотрудника. Организационная характеристика предприятия состоит из нескольких отделов и наглядно представлена на Рисунке 3.



Рисунок 3 – Организационная характеристика ООО «Завод кондиционеров Август»

Основные экономические показатели деятельности ООО «Завод кондиционеров «Август» за 2017 – 2019 гг. можно увидеть в Таблице 3.

Таблица 3 – Основные технико-экономические ООО «Завод кондиционеров «Август» за 2017 – 2019 гг. (тыс. руб.)

Показатель	Сумма, тыс. руб.			Изменения за 2017-2018 г.		Изменения за 2018-2019 гг.		Изменения за 2017-2019 гг.	
	2017г.	2018 г.	2019 г.	Сумма, тыс. руб.	Темп прироста, %	Сумма, тыс. руб.	Темп прироста, %	Сумма, тыс. руб.	Темп прироста, %
АКТИВ									
I. Внеоборотные активы, всего	203497	265365	311108	61868	130,4	45743	117,2	107611	152,9
Основные средства	197318	257608	303985	60290	130,6	46377	118,0	106667	154,1
II. Оборотные активы, всего	687759	786853	944663	99094	114,4	157810	120,1	256904	137,4
Запасы	328660	339873	370893	11213	103,4	31020	109,1	42233	112,9
Дебиторская задолженность	338125	421110	269735	82985	124,5	-151375	64,1	-68390	79,8
Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	15000	18930	248839	3930	126,2	229909	1314,5	233839	1658,9
Денежные средства	5740	6634	54976	894	115,6	48342	828,7	49236	957,8
Прочие оборотные активы	0	0	0	0	0	0	0	0	0
БАЛАНС	891256	1052218	1255771	160962	118,1	203553	119,3	364515	140,9
ПАССИВ									
III. Капитал и резервы	648034	958805	1185125	310771	148,0	226320	123,6	537091	182,9
Уставный капитал	10	10	10	0	100,0	0	100,0	0	100,0
Нераспределенная прибыль	648024	958795	1185115	310771	148,0	226320	123,6	537091	182,9
V. Краткосрочные обязательства	193053	93100	70053	-99953	48,2	-23047	75,2	-123000	36,3
Заемные средства	159906	24817	2333	-135089	15,5	-22484	9,4	-157573	1,5
Кредиторская задолженность	33148	67622	62808	34474	204,0	-4814	92,9	29660	189,5
Оценочные обязательства	0	661	4912	661	-	4251	743,1	4912	0
БАЛАНС	891256	1052218	1255771	160962	118,1	203553	119,3	364515	140,9

Основные финансовые результаты деятельности ООО «Завод кондиционеров «Август» за два последних года приведены ниже в Таблице 4.

Таблица 4 – Основные финансовые результаты деятельности ООО «Завод кондиционеров «Август» за 2018 – 2019 гг. (тыс. руб.)

Показатель	Значение показателя, тыс. руб.		Изменение показателя		Средне- годовая величина, тыс. руб.
	2018 г.	2019 г.	тыс. руб. (гр.3 - гр.2)	± % ((3-2) : 2)	
1	2	3	4	5	6
1. Выручка	1 506 020	1 076 969	-429 051	-28,5	1 291 495
2. Расходы по обычным видам деятельности	1 077 564	761 166	-316 398	-29,4	919 365
3. Прибыль (убыток) от продаж (1-2)	428 456	315 803	-112 653	-26,3	372 130
4. Прочие доходы и расходы, кроме процентов к уплате	-10 771	-4 081	+6 690	↑	-7 426
5. ЕВИТ (прибыль до уплаты процентов и налогов) (3+4)	417 685	311 722	-105 963	-25,4	364 704
6. Проценты к уплате	10 087	735	-9 352	-92,7	5 411
7. Налог на прибыль, изменение налоговых активов и прочее	-2 111	-2 248	-137	↓	-2 180
8. Чистая прибыль (убыток) (5- 6+7)	405 487	308 739	-96 748	-23,9	357 113
Совокупный финансовый результат периода	405 487	308 739	-96 748	-23,9	357 113

В течение анализируемого периода наблюдалось сильное падение выручки с 1 506 020 тыс. руб. до 1 076 969 тыс. руб. (т.е. - 429 051 тыс. руб.).

Как видно, прибыль анализируемого предприятия от продаж за 2019 год составила 315803 тыс. руб., а финансовый результат от продаж за рассматриваемый нами период, то есть с 31 декабря 2017 г. по 31 декабря 2019 г.) уменьшился на 112 653 тыс. руб., или на 26,3% (Рисунок 4).

ООО «Завод кондиционеров «Август» производил учет управленческих (т.е., общехозяйственных) расходов как условно-постоянных, то есть они относились на счета, связанные с реализацией, когда заканчивался отчетный период.

Исследуя то, насколько обоснованы были затраты предприятия, исходя из их динамики и плана, можно отметить, что изменение основных издержек обращения необходимо связывать с изменением переменных издержек: если оборот будет увеличиваться, то постоянные издержки будут стремиться к нулю.

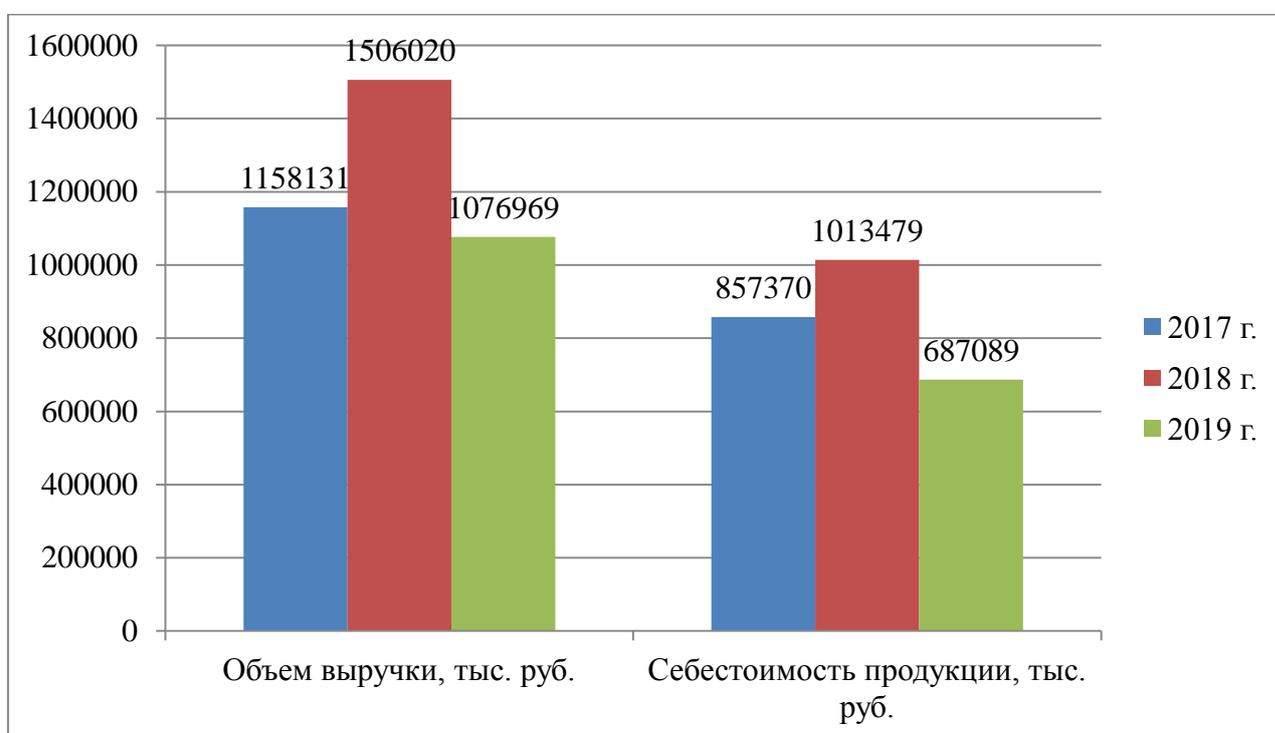


Рисунок 4 – Основные экономические показатели ООО «Завод кондиционеров «Август» за 2017-2019 гг., тыс. руб.

Как видно из предоставленных данных, эффективность финансово-хозяйственной деятельности ООО «Завод кондиционеров «Август» снижается. Объем выручки от реализации продукции за 2017-2019 гг. сократился на 81162 тыс.руб., что составляет 7%. За последний год также

сократилась выручка на 28,5% Себестоимость продукции снизилась на 170281 тыс.руб. или на 19,9% (Рисунок 5).

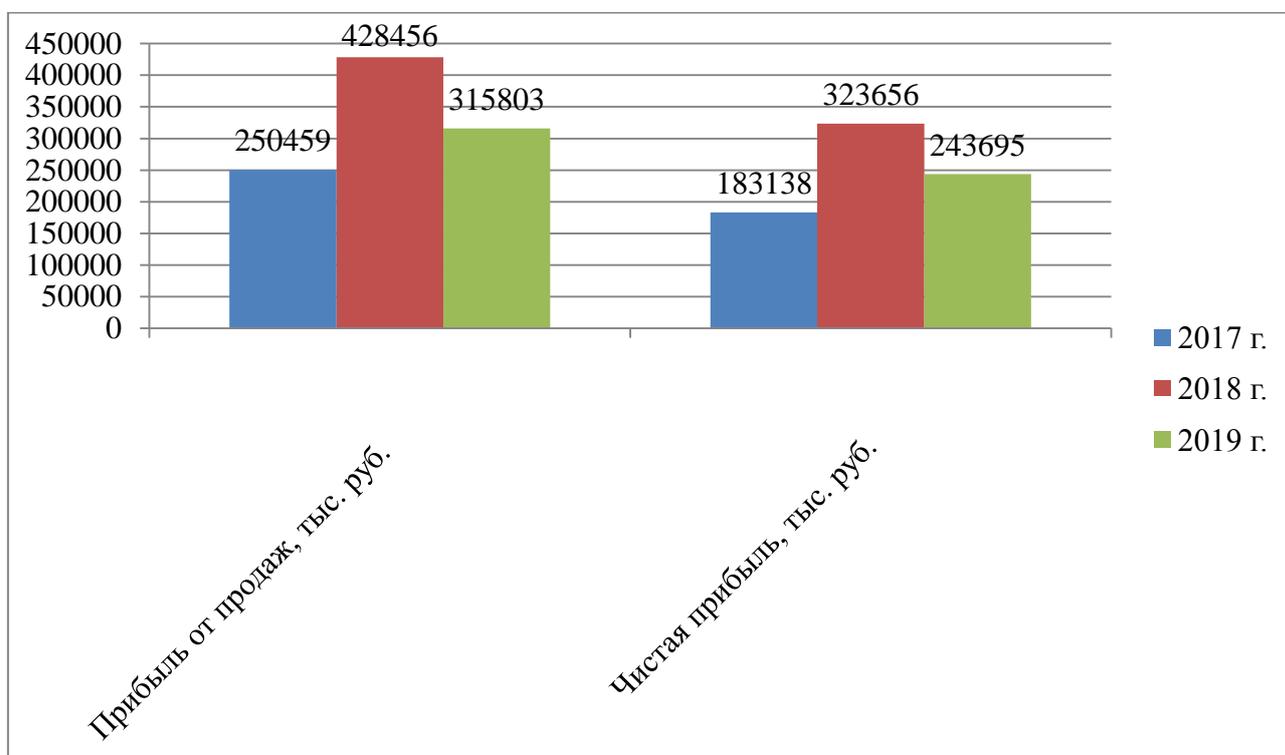


Рисунок 5 – Динамика прибыли ООО «Завод кондиционеров «Август» за 2017-2019 гг., тыс. руб.

Прибыль от реализации выросла на 65344 тыс. руб., чистая прибыль за 2017-2019 гг. увеличилась на 60557 тыс. руб. (рис. 5). При этом по сравнению с 2018 годом произошло снижение вышеуказанных показателей на 26,3% и 24,7% соответственно.

Рассмотрев основные экономические показатели можно заключить, что за последний год произошло снижение эффективности финансово-хозяйственной деятельности ООО «Завод кондиционеров «Август». Такой вывод усматривается из того, что за последний год сократился объем выручки, а также снизились объемы прибыли от продаж и чистой прибыли.

2.2 Оценка логистической деятельности

В данном параграфе мы проанализируем логистическую деятельность ООО «Завод кондиционеров «Август». Логистическая система данного предприятия состоит из таких элементов, как: закупка комплектующих, производство и отпуск потребителям готовой продукции. Так, если рассматривать реализацию, то она может проводиться двумя путями: непосредственно и косвенно (через дилерскую сеть), причем в 2018 году дилерами было реализовано 68,3 % всей произведенной продукции, а в 2019 – 66,7 %, соответственно, непосредственно завод реализовал 32 и 34 % всей продукции. Динамику и структуру продаж по способам организации сбыта можно увидеть в Таблицах 5 и 6, а также на Рисунке 6.

Таблица 5 – Динамика продаж по способам организации сбыта

Организация сбыта	Товарооборот, в %			Прибыль от реализации		
	2018	2019	Темп роста	2018	2019	Темп роста
Непосредственно	477408,34	358630,68	75%	138819,74	108320,43	78%
Через дилерскую сеть	1027105,6	718338,32	70%	289636,25	207482,57	72%
Всего	1506020	1076969		428456	315803	

Таблица 6 – Структура продаж по способам организации сбыта

Организация сбыта	Товарооборот, в %			Прибыль от реализации		
	2018	2019	+/-	2018	2019	+/-
Непосредственно	31,7	33,3	+1,6	32,4	34,3	+1,9
Через дилерскую сеть	68,2	66,7	-1,6	67,6	65,7	-1,9



Рисунок 6 – Структура продаж по способам организации сбыта ООО «Завод кондиционеров «Август» за 2018 - 2019 гг.

Мы видим, что по сравнению с 2018, в 2019 году доля продукции, которая была реализована через дилерскую сеть, снизилась, по сравнению с долей продукции, которая, наоборот, реализована заводом непосредственно. При этом темп роста прибыли от реализации через дилеров в обоих случаях выше, чем темп роста товарооборота.

При этом сама дилерская сеть ООО «Завод кондиционеров «Август» представлена как индивидуальными предпринимателями, так и организациями различных форм собственности, среди которых наиболее распространены общества с ограниченной ответственностью (76 %), что видно из Таблица 7.

Таблица 7 – Дилерская сеть ООО «Завод кондиционеров «Август»

Дилеры	Количество	Доля
ИП	5	8%
ООО	45	76%
АО	6	10%
ЗАО	2	3%
ГУП	1	2%
Всего	59	

Рассматривая потребителей продукции ООО «Завод кондиционеров «Август» можно отметить, что среди них наибольшую долю (более 80%) занимают крупные и средние предприятия, что достаточно разумно,

поскольку завод разрабатывает и изготавливает климатические системы для сельскохозяйственной техники, комбайнов, тракторов, дорожной и уплотнительной техники, бульдозеров и иных машин, которые требуют затрат на их обслуживание и наиболее часто находятся в собственности именно крупных предприятий, а если в такой технике нуждаются мелкие предприятия, они в основном обращаются за соответствующими работами в рамках гражданско-правовых договоров, поэтому в продукции завода нуждаются редко (Таблица 8).

Таблица 8 – Потребители ООО «Завод кондиционеров «Август» по масштабу деятельности

Потребители	Доля закупок, %		Темп роста, %
	2018 г.	2019 г.	
Крупные предприятия	37,9	36,5	96
Средние предприятия	43,8	49,1	112
Малые предприятия	18,3	14,4	79

Рассматривая каналы приобретения и сбыта продукции ООО «Завод кондиционеров «Август», необходимо отметить, что в обоих случаях практикуется как самовывоз, так и поставка товаров, причем самовывоз занимает большую долю как при закупке, так и при отпуске продукции. Доля самовывоза при отпуске продукции по сравнению с 2018 годом уменьшилась на 1,5 %, что можно считать положительной тенденцией, так как поставка позволяет более эффективно планировать, организовывать и контролировать движение товаров (Таблица 9). При этом следует отметить, что увеличение доли поставок ставит перед логистической системой ООО «Завод кондиционеров «Август» задачу по оптимизации транспортных расходов, поскольку их доля будет расти.

Таблица 9 – Структура закупок и отпуска товара потребителям по формам обслуживания

Форма обслуживания	Структура товарооборота, %		Изменение, %
	2018	2019	
Приобретение товаров у поставщиков			
Самовывоз	74,6	73,9	-0,7
Поставка	25,4	26,1	+0,7
Отпуск товаров			
Самовывоз	58,8	57,3	-1,5
Поставка	41,2	42,7	+1,5

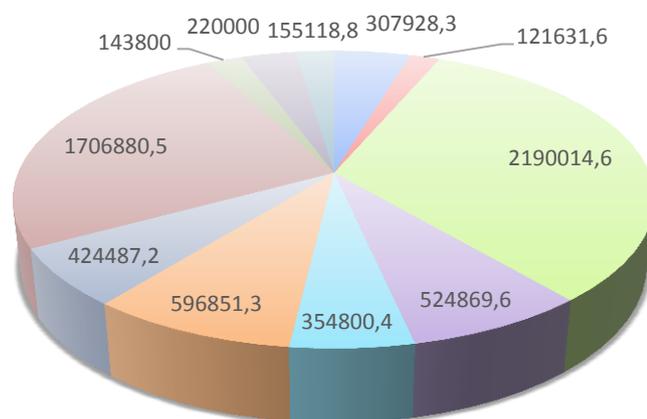
Необходимо также провести анализ издержек логистической системы ООО «Завод кондиционеров «Август» за 2018-2019 год. Он представлен в Таблице 10 и Рисунке 7, где отражены затраты, непосредственно связанные с перевозками.

Таблица 10 – Калькуляция затрат за 2018-2019 гг.

Наименование статей	Сумма затрат		Доля в общей сумме затрат		Прирост
	2018	2019	2018	2019	
Затраты на оплату труда водителей (без ТО-2 и ремонтов)	331680,55	307928,3	5%	5%	0
Отчисления на социальные нужды	132672,22	121631,6	2%	2%	0
Затраты на топливо автомобильного транспорта	1990083,27	2190014,6	30%	32%	+2%
Затраты на смазочные и другие эксплуатационные материалы	597024,98	524869,6	9%	8%	-1%
Затраты на ремонт и восстановление автомобильных шин	265344,44	354800,4	4%	5%	+1%
Затраты на образование ремонтного фонда	663361,09	596851,3	10%	9%	-1%

Продолжение таблицы 10

Затраты на амортизацию для достаточного обновления автомобильного транспорта	331680,55	424487,2	5%	6%	+1%
Общехозяйственные затраты	1592066,62	1706880,5	24%	25%	+1%
Затраты на уплату налогов и других платежей, включаемых в себестоимость	199008,33	143800,0	3%	2%	-1%
Сборы на страховку автомобильного транспорта	398016,65	220000,0	6%	3%	-3%
Налог на использование автомобильных дорог	132672,22	155118,8	2%	2%	0
Итого затрат	6633610,91	6746382,3			+1,7 %



- Затраты на оплату труда водителей (без ТО-2 и ремонтов)
- Отчисления на социальные нужды
- Затраты на топливо автомобильного транспорта
- Затраты на смазочные и другие эксплуатационные материалы
- Затраты на ремонт и восстановление автомобильных шин
- Затраты на образование ремонтного фонда
- Затраты на амортизацию для достаточного обновления автомобильного транспорта
- Общехозяйственные затраты
- Затраты на уплату налогов и других платежей, включаемых в себестоимость
- Сборы на страховку автомобильного транспорта
- Налог на использование автомобильных дорог

Рисунок 7 – Структура затрат предприятия за 2019 г.

Так, за 2019 год издержки обращения составили 27,99 % от общего оборота, в то время как в 2018 году эта доля составляла 31,02 %, что свидетельствует о повышении уровня издержек обращения на 3,03% от оборота. Относительный рост произошел на 3160,6 тыс. руб., абсолютный на 19191 тыс. руб.

Из этой таблицы можно сказать, что постоянные издержки обращения, которые никак не связаны с объемом розничных продаж предприятия, выросли на 1,7 %, что составляет в целом 6746382,3 руб.

Достаточно большую долю от всех расходов занимают транспортные расходы, которые во многом определяются тем, будут ли комплектующие привезены на предприятие из другого региона. Так, поскольку в 2018 году у предприятия почти не было оборотных средств, то все товары на последующую реализацию оно закупало оптом на других предприятиях, что обусловило небольшую величину транспортных расходов: 2201 тыс. руб., то есть 7,23 % от общего числа расходов. В 2019 году ситуация несколько изменилась и закупки производились из центральных российских регионов, что послужило причиной роста транспортных расходов до 2432 тыс. руб., что составило 7,52 %. Изменение доли транспортных расходов составило 0,31 %, а темпы роста – 15,35%. Сумма абсолютного изменения – 231 тыс. руб. Расходы увеличились быстрее, чем оборот (110,5 %), поэтому затраты также выросли на 0,31 %. По данной статье произошло относительное отклонение на 323,4 тыс. руб.

Также нужно определить, как стоимость товара повлияла на доставку груза. В 2019 году тариф доставки груза превысил транспортные расходы на 0,67 %, поэтому величина прочих факторов, которые увеличили величину транспортных расходов в 2019 году составила 1737,1 тыс. руб.

Анализ издержек организации в разрезе статей затрат позволит выяснить, что за 2019 год по сравнению с предыдущими периодами, уровень издержек обращения вырос, в том числе, увеличились размеры затрат на топливо, на ремонт транспортных средств, на амортизацию, а также

общехозяйственные затраты. Другие расходы, такие как затраты на смазочные материалы, на ремонтный фонд, на налоги и на страховку, наоборот, снизились.

Когда материальный поток двигается от источника первичного сырья к покупателю, проходя ряд производственных, транспортных, посреднических и иных компонентов, стоимость продукта постоянно растет. Проведенный нами анализ дает основания полагать, что порядка 70 % от стоимости продукта составляют затраты на его доставку, упаковку, хранение, а 30 % - это затраты, собственно на его производство.

Мы видим, что наибольший удельный вес в 2019 году имеют затраты для топлива автомобильного транспорта, а также общехозяйственные расходы, соответственно, для снижения логистических затрат в целом нужно проводить мероприятия, направленные на снижение вышеуказанных видов расходов. Уменьшить расходы на топливо или хотя бы остановить их рост можно, если расходовать топливо более эффективно и уменьшить количество топлива, которое было употреблено на непроизводительные цели. Для этого нужно определить, каким будет расход топлива в разных условиях, а также проанализировать бизнес-процессы предприятия, в которых участвует транспорт. Также нужно проанализировать, сколько топлива тратится в течение определенного периода и выяснить, каковы причины его излишнего расхода.

Факторы, влияющие на расход топлива, можно разделить на несколько групп:

1. Технологические (неоптимальная работа транспорта, перепробег, нерациональные маршруты движения);
2. Экономико-управленческий (проведение закупок топлива по высокой цене, недействующая система контроля над расходом топлива внутри предприятия);

3. Человеческий (нарушения и хищения топлива сотрудниками предприятия и иными лицами, а именно сливы, недозаправки, выезды по «левым» рейсам).

Следует отметить, что до 20% топлива может расходоваться нерационально и неэффективно, что в целом влияет на финансовый результат деятельности предприятия.

Из таблицы мы видим также высокий уровень общехозяйственных затрат, куда входят, в том числе, и складские расходы. Склад в ООО «Завод кондиционеров «Август» представляет собой несколько зданий, которые нужны для приемки, размещения и хранения поступающих материалов, а также хранения готовой продукции и последующего ее отпуска потребителю.

Схематично роль склада в логистических процессах предприятия выглядит следующим образом (Рисунок 8):

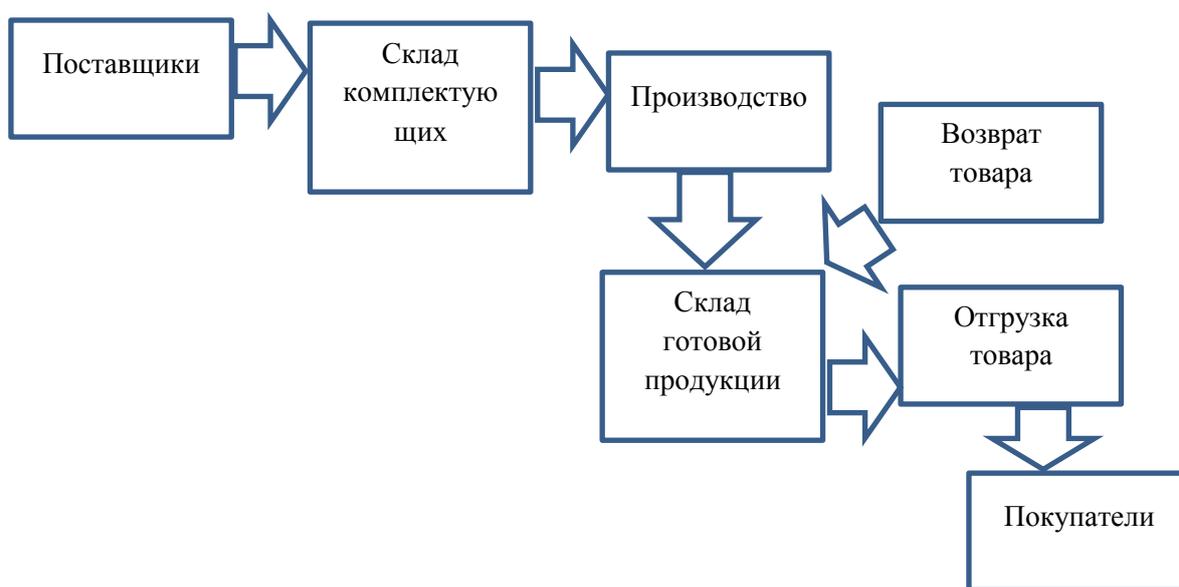


Рисунок 8 – Внутренняя логистика ООО «Завод кондиционеров «Август»

Схема склада ООО «Завод кондиционеров «Август» выглядит следующим образом (Рисунок 9):

Зона готовой продукции	Зона отгрузки	Зона готовой продукции
Производственный цех		
Зона хранения комплектующих	Зона приемки	Зона хранения комплектующих

Рисунок 9 – Схема склада ООО «Завод кондиционеров «Август»

Материалы на склад в ООО «Завод кондиционеров «Август» поступают автотранспортным видом средств. На участке разгрузки материалов организации происходит приемка и разгрузка, после чего сырье перемещается в зону хранения, откуда при необходимости поступает в производство.

В работе склада задействованы такие лица, как бухгалтер, заведующий складом, заведующий экспедицией, шофер, экономист по ценам, оператор, покупатель: все они тесно взаимосвязаны между собой в процессе движения товаров на складе.

Основным звеном является товаровед-реализатор, который оформляет заказы на продукцию завода в виде счетов-фактур и проводит работу с

покупателями по поводу оформления документов. Экономист по ценам контролирует цену продукции, которая отпускается покупателю. Оператор проверяет, насколько правильно заполнена счет-фактура на продукцию, которая будет отгружаться со склада. Главный бухгалтер подписывает счета-фактуры. Заведующий складом отбирает необходимую продукцию, которую заказал покупатель. Заведующий экспедицией контролирует соблюдение комплектации всей продукции и оформление товарно-транспортных накладных. Шофер непосредственно доставляет продукцию и передает счета-фактуры покупателю.

Подводя итог параграфу, отметим, что логистическая система ООО «Завод кондиционеров «Август» состоит из таких элементов, как: закупка комплектующих, производство и отпуск потребителям готовой продукции. Доля продукции, реализованной через дилерскую сеть, за последний год снизилась, по сравнению с долей продукции, которая, наоборот, реализована заводом непосредственно. При этом темп роста прибыли от реализации через дилеров в обоих случаях выше, чем темп роста товарооборота. Основными контрагентами данного предприятия являются крупные и средние предприятия, а среди способов закупок и отпуска товара наиболее часто используется самовывоз, хотя в последний год выросла доля поставок.

Среди статей транспортных расходов ООО «Завод кондиционеров «Август» наиболее значительна доля расходов на топливо и общехозяйственных затрат. Это говорит о том, что необходимо разработать мероприятия, которые позволят снизить данный уровень расходов, что закономерно повлечет увеличение прибыли предприятия, причем эти мероприятия должны основываться на достижениях современной науки и техники и быть экономически обоснованными. Более подробно эти мероприятия предлагается рассмотреть в следующей главе исследования.

3.Разработка мероприятий по оптимизации логистических издержек ООО «Завод кондиционеров «Август»

3.1 Мероприятия по снижению логистических издержек

В данной главе нам предстоит определить, каким образом возможно снизить логистические издержки на ООО «Завод кондиционеров «Август» исходя из тех данных, которые нами получены во второй главе исследования.

Интересным решением для оптимизации складских расходов будет применение системы Just-in-Time, которая представляет собой концепцию управления материальными потоками в производстве, опирающуюся на потребность, создаваемую текущим спросом на готовую продукцию. Изначально эта система появилась в середине прошлого века в Японии, где была внедрена в деятельности компании Toyota Motors и некоторых иных автопроизводителей для того, чтобы сократить количество запасов материалов, сырья и готовой продукции. Задача стояла таким образом, чтобы все комплектующие поступали на предприятие строго в нужном количестве, в необходимое место и именно в тот срок, чтобы обеспечить производство продукции. Выполнение задачи позволяет отказаться от больших страховых запасов, которые замораживают денежные средства предприятия.

Система Just-in-Time предполагает, что никакая продукция не будет произведена, пока вся уже имеющаяся продукция не будет реализована или отгружена покупателям. Когда это происходит, запас моментально восполняется за счет производства. Получается, что производственный участок должен быть обеспечен всеми необходимыми материалами для того, чтобы изготовить такое количества продукции, которое из него ушло.

Схематично отличия данной системы от традиционной системы организации производства и хранения можно обозначить Рисунками 10 и 11:

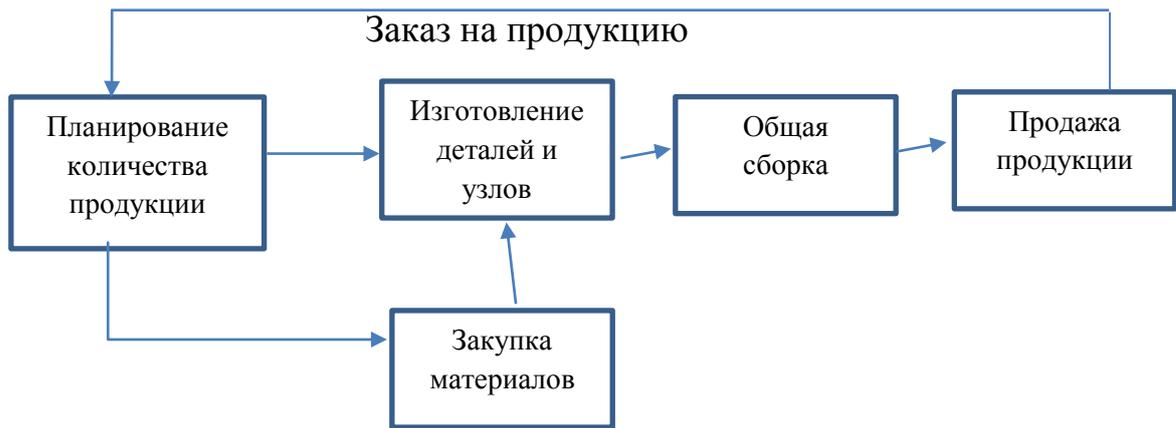


Рисунок 10 – Традиционная схема организации производства



Рисунок 11 – Схема организации производства с применением системы Just-in-Time

Для того, чтобы эта система функционировала бесперебойно, логистическая система предприятия должна быть построена на высоком уровне, а производимая продукция иметь высокое качество. Более того, поставщики должны выполнять свои обязательства также точно с соблюдением всех сроков, а спрос на готовую продукцию должен быть спрогнозирован максимально точно.

Преимущества и недостатки этой системы можно отразить в Таблице 11:

Таблица 11 – Преимущества и недостатки системы Just-in-Time

Преимущества	Недостатки
Снижение размера издержек на хранение	Рост транспортных расходов
Высокая производительность труда	Возможность непредвиденных скачков в экономике
Снижение количества сбоев на производстве	Зависимость от поставщиков
Снижение сроков на изготовление продукции	Простои среди рабочих
Равномерный производственный график	Сложность внедрения
Сокращение сроков подготовительных работ перед производством	Необходимость организации качественного менеджмента
Отсутствие перепроизводства	Дополнительные разгрузочные работы

Еще одним мероприятием, позволяющим снизить расходы на топливо, является снижение расходов, связанных с простоями погрузчика на холостом ходу. Так, время работы погрузчика на складе связано с тем, сколько времени работает его мотор, причем он может работать как в период движения погрузчика, так и в период его остановки.

Также необходимо сказать, что ООО «Завод кондиционеров «Август» осуществляет перевозки собственными силами, то есть путем использования находящегося в собственности транспорта, что в целом негативно влияет на его затраты. Учитывая, что объемы поставок продукции данного предприятия постоянно растут, зачастую нарушаются нормы распределения веса на ось автомобиля, а согласно ст. 12.21.1 КоАП РФ за такое нарушение юридическому лицу может быть назначен штраф в сумме до 400 тысяч рублей, что значительно снижает прибыль от перевозки конкретного груза.

Таким образом, чтобы снизить транспортно-логистические затраты, нужно как обновить транспорт предприятия, так и передать часть маршрутов на аутсорсинг. Большинство единиц транспорта предприятия можно назвать старыми автомобилями, что влечет повышенные затраты на топливо, а также

на их техническое обслуживание. Соответственно, это влечет и повышение заработных плат водителей.

Относительно недавно в автопарке ООО «Завод кондиционеров «Август» заменены два автомобиля марки HYUNDAI, а именно 3 года назад заменен HYUNDAI-HD78 и 4 года назад HYUNDAI-HD35. Между тем, в автопарке предприятия имеется устаревшее оборудование, а именно седельный тягач МАЗ-5440, у которого высокий уровень морального и физического износа, а также необходимости почти ежемесячного ремонта помимо основного техобслуживания. Таким образом, если провести замену этой единицы транспорта, можно будет значительно сократить расходы на содержание транспорта в целом.

Рассматривая варианты транспорта, на который можно заменить МАЗ-5440, по техническим характеристикам можно выделить автомобили DAF XF 105, Volvo FH 420 и Mercedes-Benz Actros 2541 LS (Таблица 12).

Таблица 12 – Сравнительные технические характеристики МАЗ-5440, DAF XF 105, Volvo FH 420 и Mercedes-Benz Actros 2541 LS

Автомобиль	МАЗ-5440	DAF XF 105	Volvo FH 420	Mercedes-Benz Actros 2541 LS
Полная масса	18 000 кг	7200 кг	10 200 кг	25000 кг
Грузоподъемность	10 000 кг	15 000 кг	8500 кг	16657 кг
Длина тягача	6 000 мм;	8620 мм	7070 мм	6000 мм
Ширина	2 500 мм	2490 мм	2500 мм	2500 мм
Высота	3 180 мм	3700 мм	3900 мм	1920 мм
Колесная база	3 600 мм	3800 мм	3600 мм	5100 мм
Максимальный скоростной показатель	100 км/ч	105 км/ч	90 км/ч	162 км/ч
Расход топлива	32-35 л на 100 км	18-25 л на 100 км	19-23 л на 100 км	25 л на 100 км
Объем топливного бака	350 л или 500 л	До 1500 л	500 л	450 л
Мощность двигателя	400 л.с.	410 л.с.	420 л.с.	408 л. с.
Цена		4,2 млн руб	6,3 млн руб	8,2 млн руб

Мы видим, что тягач DAF XF 105 по своим характеристикам не уступает, а в чем-то даже превосходит автомобили таких известных марок, как Volvo и Mercedes, причем цена на него значительно ниже, поэтому целесообразно заменить устаревший MA3-5440 на DAF XF 105. При этом уже не потребуется производить затраты на техническое обслуживание данного автомобиля, зато его можно будет реализовать за определенную сумму. Кроме этого, данный автомобиль известен как достаточно надежный, и при этом недорогой в эксплуатации, в связи с чем его использование для дальних перевозок будет оптимальным. Также важно, что в последних версиях данного автомобиля используется двигатель PACCAR MX, технологии работы которого полностью соответствуют всем экологическим нормам и стандартам.

Еще одним возможным мероприятием, позволяющим снизить уровень логистических издержек, является передача некоторых маршрутов на аутсорсинг, то есть сторонним организациям или индивидуальным предпринимателям, занимающимся грузоперевозкой. Данные функции следует частично передать на аутсорсинг, поскольку перевозки не являются основным видом деятельности ООО «Завод кондиционеров «Август», однако они нужны для того, чтобы обеспечить производственный процесс. Передача маршрутов на аутсорсинг позволит сократить затраты на обслуживание собственного автопарка, более быстро обслуживать клиентов и повысить уровень их доверия.

Таким образом, мы рассмотрели основные мероприятия по снижению логистических издержек на ООО «Завод кондиционеров «Август». К таковым можно отнести внедрение в деятельность предприятия системы Just-in-Time, снижение расходов, связанных с простоями на холостом ходу. Оптимизировать величину транспортных издержек можно также путем обновления транспорта предприятия и передачи часть маршрутов на аутсорсинг.

3.2 Экономическая эффективность предложенных мероприятий

В данном параграфе мы рассчитаем, какой экономический эффект даст проведение мероприятий, указанных в предыдущем параграфе нашей работы. Мы выяснили, что первым мероприятием, направленным на оптимизацию складских расходов, будет внедрение в деятельность предприятия системы Just-in-Time. Рассчитаем, какую экономическую эффективность будет иметь данное мероприятие.

Отметим, что полное внедрение этой системы является недостижимой задачей по причине наличия многих трудностей, сопровождающих процесс организации производства и сбыта почти на всех российских предприятиях. В то же время, если на анализируемом предприятии будет применена система Just-in-Time, то необходимость в использовании складских помещений будет отсутствовать, так как производиться будет ровно столько готовой продукции, сколько требуется покупателям, соответственно, произведенная продукция будет немедленно отгружаться. В результате этого часть складских помещений будет не востребована, следовательно, возможно сдать их в аренду с целью получения дополнительной прибыли.

Общая складская площадь ООО «Завод кондиционеров «Август» составляет 1000 м², из них:

- под хранение готовой продукции отводится 300 м²,
- под хранение комплектующих 500 м²,
- по 100 м² занимают зоны приемки и отгрузки.

Если же внедрить систему Just-in-Time, то склад можно зонировать следующим образом (Рисунок 12):

Сдано в аренду	Зона отгрузки	Зона готовой продукции
Производственный цех		
Сдано в аренду	Зона приемки	Зона хранения комплектующих

Рисунок 12 – Схема зонирования на складе ООО «Завод кондиционеров «Август» при возможном внедрении системы Just-in-Time

Как видно, небольшие участки под хранение готовой продукции и комплектующих все-таки нужно выделить во избежание простоев, которые могут возникнуть, однако эти зоны будут значительно меньше, чем до внедрения системы. Таким образом, площади, отведенные под хранение готовой продукции, а также комплектующих сократятся до 100 м² и 150 м² соответственно, а 550 м² складских площадей можно сдавать в аренду.

Рассчитаем, какую прибыль можно получить за счет сдачи в аренду этих площадей. Для этого оценим несколько предложений по аренде складских помещений в г. Тольятти, которые размещены в сети Интернет в открытом доступе (Таблица 13):

Таблица 13 – Рыночная стоимость аренды складских помещений в г. Тольятти за месяц

Площадь склада, м ²	Цена за аренду в месяц, руб.	Цена за квадратный метр, руб.
162	29 160	180
100	18 500	185
450	55 000	122,22
200	30 000	150
650	65 000	100
200	45 000	225
426	40 000	93,897
120	24 000	200
Средняя рыночная цена за квадратный метр складского помещения в г. Тольятти		150,87

Получается, что в среднем сдавать в г. Тольятти в аренду складские площади можно по цене 150,87 рублей за квадратный метр в месяц, следовательно, рассчитаем, какой доход можно получить от сдачи в аренду 550 м² склада:

$$550 * 150,87 = 82\,978,5 \text{ рублей в месяц.}$$

Годовой доход составит:

$$82\,978,5 * 12 = 995\,742 \text{ рубля.}$$

Таким образом, внедрение системы Just-in-Time на ООО «Завод кондиционеров «Август» позволит предприятию получать ежегодный дополнительный доход на сумму 995 742 рубля за счет сдачи в аренду складских площадей, которые станут невостребованы в связи с тем, что количество излишков готовой продукции на складе будут минимизировано.

Говоря о возможных сокращениях расхода топлива на простои погрузчика, следует сказать, что анализ работы погрузчика показал, что за месяц накапливается порядка 20 часов простоя погрузчика на холостом ходу. Учитывая, что норма расхода бензина на холостом ходу составляет в среднем 1,09 л/час, то за месяц это будет:

$$1,09 * 20 = 21,8 \text{ л,}$$

а за год, учитывая, что у ООО «Завод кондиционеров «Август» имеется 25 погрузчиков, то за год накапливается перерасход:

$$21,8 * 12 * 25 = 6540 \text{ л.}$$

Учитывая, что средняя стоимость литра 92 бензина за 2019 год составила 40,6 руб., то расходы на простои за 2018 год составили:

$$40,6 * 6540 = 265\,524 \text{ рубля.}$$

Получается, что, сведя к минимуму количество простоев погрузчика, возможно уменьшить расход топлива на 265 524 рубля, что составляет 12 % от расходов за 2019 год.

Рассмотрим экономическую эффективность мероприятий, связанных с заменой тягачей МАЗ-5440 на DAF XF 105. Средняя рыночная стоимость МАЗ-5440 составляет 1,4 млн руб, а стоимость DAF XF 105 – 4,2 млн руб, таким образом, на продажу одного и приобретение другого автомобиля необходимо будет затратить 2,8 млн руб.

Следует сказать, что у DAF XF 105 более низкий расход топлива, чем у МАЗ-5440, хотя его грузоподъемность выше на 5 т. Очевидно, что уже с помощью этого можно сократить затраты на эксплуатацию автомобиля. Если рассмотреть рейс Тольятти-Москва-Тольятти (1980 км), то автомобиль МАЗ-5440 в среднем затратит:

$$33,5 * 1980/100 = 663,3 \text{ л,}$$

А автомобиль DAF XF 105:

$$21,5 * 1980/100 = 425,7 \text{ л}$$

Разница составит:

$$663,3 - 425,7 = 237,6 \text{ л,}$$

что в рублях составит:

$$237,6 \text{ л} * 46,11 \text{ руб/л} = 10\,955,7 \text{ рубля по каждой машине.}$$

Рассчитаем, сколько каждому автомобилю нужно будет сделать рейсов, чтобы полностью окупилась вложения:

$$2\,800\,000 / 10\,955,7 \text{ руб} = 255 \text{ рейса в один конец.}$$

Если мы говорим о рейсе туда-обратно (Тольятти-Москва-Тольятти), это количество сокращается вдвое и достигает 255, то есть за 255 поездок в Москву и обратно вложения, которые нужно произвести на замену автомобиля МАЗ-5440 на DAF XF 105, полностью окупятся за счет экономии на топливе.

Теперь рассчитаем, какой экономический эффект получится от передачи маршрутов, по которым ездят МАЗ-5440, на аутсорсинг, то есть, сторонним компаниям-перевозчикам, на примере того же маршрута Тольятти-Москва-Тольятти, если не производить замену на DAF XF 105.

Так, если предположить, что за месяц совершается приблизительно 4 таких маршрута, то общее расстояние за год составит:

$$1980 * 2 * 4 * 12 \text{ мес.} = 190\,080 \text{ км}$$

Определим затраты на топливо за год:

$$190\,080 \text{ км} * 33,5 \text{ л} * 46,11 / 100 \text{ км} = 2\,936\,137,2 \text{ руб.}$$

На каждом автомобиле работают два водителя, их фонд заработной платы за год составляет 840 000 рублей. Кроме этого, автомобиль МАЗ-5440 требует ежемесячных вложений (замена запчастей, ремонт и т.д.) на сумму 100 000 рублей, за год это будет 1 200 000 рублей. Существуют также затраты на плановые технические осмотры на сумму 600 000 рублей в год.

Итого на содержание одного автомобиля МАЗ-5440 в год необходимо затратить:

$$2\,936\,137,2 + 1\,200\,000 + 840\,000 + 600\,000 = 5\,576\,137,2 \text{ руб.}$$

В то же время, если изучить цены на услуги перевозчиков по маршруту Тольятти-Москва (для примера возьмем груз в 10 тонн), то можно увидеть следующие цены (Таблица 14):

Таблица 14 – Стоимость грузоперевозки по маршруту Тольятти-Москва у различных транспортных компаний

Компания	Стоимость грузоперевозки, руб
«Деловые линии»	81500
Компания «Согруз»	47900
Транспортно-экспедиционная компания «Авторитет»	49500
Очаковская логистическая компания	91500
Адамос логистик	48250
«Да транс»	47411

В среднем, как видно, данная грузоперевозка обойдется в 61010 рублей. Соответственно, если нужно совершить 36 перевозок в год, то общая стоимость составит:

$$61010 * 4 * 12 = 2\,928\,480,$$

что почти на 47% ниже, чем если осуществлять перевозки собственными силами.

Следовательно, как мы видим, если заменить тягач МАЗ-5440 на DAF XF 105, нужно произвести затраты на сумму 2,8 млн руб, которые окупятся через 255 поездок и только после этого станет нарастать прибыль. Если же не производить обновление транспорта, а передать часть маршрутов на аутсорсинг, то произведенные за год затраты сократятся на 47 %, в связи с чем это более предпочтительный вариант.

Подводя итог параграфу, отметим, что мы определили экономическую эффективность предложений, связанных со снижением уровня логистических издержек ООО «Завод кондиционеров «Август». Так, если внедрить в

логистическую деятельность предприятия систему Just-in-Time, это позволит предприятию получать ежегодный дополнительный доход на сумму 995 742 рубля за счет сдачи в аренду складских площадей, которые станут не востребованы в связи с тем, что количество излишков готовой продукции на складе будут минимизировано.

Сведя к минимуму количество простоев погрузчика, возможно уменьшить расход топлива на 265 524 рубля, что составляет 12 % от расходов за 2019 год. Кроме этого, можно либо заменить тягач МАЗ-5440 на DAF XF 105, либо передать часть маршрутов на аутсорсинг, причем второе мероприятие будет являться более предпочтительным, поскольку в первом случае сначала нужно произвести затраты на сумму 2,8 млн руб, которые окупятся через 255 поездок и только после этого станет нарастать прибыль, а во втором произведенные за год затраты сократятся на 47 %.

Заключение

В современной экономической сфере большое значение имеет логистика, которую можно понимать, как деятельность, связанную с организацией, оптимизацией и управлением различными потоками, когда они движутся от источника, то есть места, откуда начались, до того лица или организации, которые являются потребителями. Логистику можно разделить на ряд видов, одним из которых является транспортная логистика, то есть система, которая нужна для того, чтобы организовать доставку груза или других материальных ценностей из одного пункта в другой, при этом потратив как можно меньше времени и средств на такую перевозку. Транспортная логистика включает в себя людей, которые непосредственно связаны с перемещением грузов, автомобили и другие транспортные средства, на которых материальные ценности перемещаются, а также ценообразование, то есть стоимость топлива, услуг перевозки и т.д.

Грамотное построение логистической системы может позволить организации значительно уменьшить издержки на транспортные расходы и, следовательно, увеличить прибыль. При правильном решении задач логистики возможно определить, какое количество средств необходимо затратить на каждый конкретный заказ и как это количество можно снизить. Именно этим обуславливается актуальность темы нашего исследования, связанной с изучением системы управления логистическими издержками.

Одним из понятий, связанных с логистикой, является понятие издержек, то есть расходов информационного, трудового и финансового характера, появляющиеся в связи с тем, что организация производит заказы и исполняет тем самым обязательства перед покупателями. Классификация логистических издержек проводится по разным признакам: по способу получения, по статьям калькуляции, по экономическим долям. Они также могут быть альтернативные, дифференциальные и невозвратные. Эффективное управление логистическими издержками необходимо, чтобы

уменьшать себестоимость продукции и, соответственно, повышать размер прибыли.

Управление издержками нужно признавать основным методом регулирования процедуры формирования прибыли предприятия, при этом большая роль в деятельности по управлению издержками отводится именно их планированию. К методам планирования издержек относятся метод выравнивания динамического ряда уровня издержек обращения по скользящей средней; метод использования сведений о среднем уровне издержек за несколько предыдущих лет; метод с использованием коэффициента эластичности; экономико-математический метод, метод технико-экономических расчетов. Непосредственно логистические издержки анализируют с помощью стратегического анализа, анализа долей расходов или функционально-стоимостного анализа.

Для анализа нами выбрано предприятие – ООО «Завод кондиционеров «Август», которое располагается в г. Тольятти. Это предприятие производит транспортные кондиционеры и климатическое оборудование, а также поставляет их на предприятия России и зарубежья.

Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия показал, что за последний год произошло снижение эффективности финансово-хозяйственной деятельности ООО «Завод кондиционеров «Август». Такой вывод усматривается из того, что за последний год сократился объем выручки, а также снизились объемы прибыли от продаж и чистой прибыли.

Логистическая система ООО «Завод кондиционеров «Август» состоит из таких элементов, как: закупка комплектующих, производство и отпуск потребителям готовой продукции. Доля продукции, реализованной через дилерскую сеть, за последний год снизилась, по сравнению с долей продукции, которая, наоборот, реализована заводом непосредственно. При этом темп роста прибыли от реализации через дилеров в обоих случаях выше, чем темп роста товарооборота. Основными контрагентами данного предприятия являются крупные и средние предприятия, а среди способов

закупок и отпуска товара наиболее часто используется самовывоз, хотя в последний год выросла доля поставок.

Среди статей транспортных расходов ООО «Завод кондиционеров «Август» наиболее значительна доля расходов на топливо и общехозяйственных затрат. Это говорит о том, что необходимо разработать мероприятия, которые позволят снизить данный уровень расходов, что закономерно повлечет увеличение прибыли предприятия, причем эти мероприятия должны основываться на достижениях современной науки и техники и быть экономически обоснованными.

К основным мероприятиям по снижению логистических издержек на ООО «Завод кондиционеров «Август» можно отнести внедрение в деятельность предприятия системы Just-in-Time, снижение расходов, связанных с простоями на холостом ходу. Оптимизировать величину транспортных издержек можно также путем обновления транспорта предприятия и передачи часть маршрутов на аутсорсинг.

Расчет экономической эффективности предложенных мероприятий показал, что, если внедрить в логистическую деятельность предприятия систему Just-in-Time, это позволит предприятию получать ежегодный дополнительный доход на сумму 995 742 рубля за счет сдачи в аренду складских площадей, которые станут невостребованы в связи с тем, что количество излишков готовой продукции на складе будут минимизировано.

Сведя к минимуму количество простоев погрузчика, возможно уменьшить расход топлива на 265 524 рубля, что составляет 12 % от расходов за 2019 год. Кроме этого, можно либо заменить тягач МАЗ-5440 на DAF XF 105, либо передать часть маршрутов на аутсорсинг, причем второе мероприятие будет являться более предпочтительным, поскольку в первом случае сначала нужно произвести затраты на сумму 2,8 млн руб., которые окупятся через 255 поездок и только после этого станет нарастать прибыль, а во втором произведенные за год затраты сократятся на 47 %.

Список используемой литературы

1. Александров Ю.Л. Экономика торгового предприятия: учебное пособие. – Красноярск.: Дрофа, 2016. – 369 с.
2. Алесинская Т.В. Основы логистики: учебное пособие / Т.В. Алесинская. – 2-е изд. – М.: ИНТУИТ, 2016. – 164 с.
3. Аникин Б.А. Логистика: учебное пособие. – СПб.: Дрофа, 2017. – 203 с.
4. Асомов А.Л. Экономика торгового предприятия: учебное пособие. – М.: Дрофа, 2019. – 165 с.
5. Буркова И.В., Баркалов С.А., Курочка П.Н. Модели и методы управления строительными проектами. 1-ое изд. – Саратов: ВГАСУ, 2015. – 440 с.
6. Гаджинский А.М. «Логистика»: учебник для высших и средних специальных учебных заведений. – М.: Астрель, 2016. – 257 с.
7. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 N 51-ФЗ URL: Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения 23.02.2020)
8. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ URL: Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения 21.02.2020)
9. Гребнев А.И. Экономика торгового предприятия: учебник для вузов. – М.: Академия, 2015. – 326 с.
10. Грузинов В.П. Экономика предприятия: учебник для ВУЗов. – М.: Юрайт, 2016. – 370 с.
11. Зайцев Н.Л. Экономика, организация и управление предприятием: учебное пособие. – М.: Юрайт, 2018. – 247 с.
12. Инновационные процессы в логистике: монография / Е.А. Лебедев, Л. Б Миротин, А.К. Покровский; под общ. ред. Л.Б. Миротина. – М.; Вологда: Инфра-Инженерия, 2019. – 392 с.

13. Ключкова А.В., Шпакович Д.К., Алексашкина Е.И., Манович Е.А. Логистическое бюджетирование // Экономика и экологический менеджмент. – 2019. – №2. – С. 15-35
14. Кузьмин П.А. Классификация логистических издержек // Инновационная наука. – 2017. – №6. – С. 44-46
15. Куляскин Г.В. Модель оптимизации логистических издержек с учетом их нематериальной составляющей в структуре себестоимости целлюлозно-бумажной продукции // Петербургский экономический журнал. – 2018. – №2. – С. 144-156
16. Лезов А.Ю. Экономика и финансы предприятия. учебник для вузов. – М.: Юрайт, 2017. – 196 с.
17. Лукинский В.С. Логистика и управление цепями поставок: учебник и практикум для академического бакалавриата / В.С. Лукинский, В.В. Лукинский, Н.Г. Плетнева. — М.: Издательство Юрайт, 2016. — 359 с.
18. Малышева Л.В., Высочанская Е.Ю., Орлова А.А. Оптимизация логистических издержек организации с использованием ABC- и XYZ-анализа // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. – 2018. – №5 (74). – С. 209-212
19. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть первая)» от 31.07.1998 N 146-ФЗ URL: Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения 19.02.2020);
20. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 N 117-ФЗ URL: Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения 16.02.2020)
21. Неруш Ю.М. Логистика: учебник. – М.: Дрофа, 2016. – 148 с.
22. Романовский М.В. Финансы: учебник для ВУЗов. – СПб.: Академия, 2019. – 236 с.
23. Терещенко Н.Н. Планирование на предприятии торговли: учеб. пособие. – Красноярск.: Астрель, 2015. – 176 с.

24. Трудовой кодекс Российской Федерации» от 30.12.2001 N 197-ФЗ
URL: Официальный интернет-портал правовой информации
<http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения 22.02.2020)
25. Федеральный закон от 26.12.1995 N 208-ФЗ «Об акционерных обществах URL: Официальный интернет-портал правовой информации
<http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения 21.02.2020)
26. Федеральный закон от 21.11.1996 N 129-ФЗ «О бухгалтерском учете» URL: Официальный интернет-портал правовой информации
<http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения 22.02.2020)
27. Шеремет А.Д. Управленческий учет, учебное пособие. – М.: Дрофа, 2019. – 512 с.
28. Шнурова Л.К., Жидкова М.А. Логистические затраты: особенности оценки и планирования // Россия: тенденции и перспективы развития. –2019. – №14-2. – С. 358-361
29. Экономика предприятия: учеб. пособие. [Электронный ресурс]. URL: <http://mnogoknig.org.ua> (дата обращения 20.02.2020);
30. Horvat T. Alfonz A. Implementing internal controls in logistics costs // Problems of modern agrarian science. – 2016. – P. 63-65.
31. Hugo M. Logistics. Guide for Professionals// Supply Chain: Planning and Procurement . – 2020. – P. 45-49.
32. Malevich Yu.V., Berezkina N.N. Conceptual aspects of the development of logistics management as part of the customs authority // Review of European studies. – 2015. – Vol. 7, no. 9. – P. 32–40.
33. Richards G. Warehouse management: A Complete Guide to Improving Efficiency and Minimizing Costs in the Modern Warehouse// Warehouse processes: preparing for selection. – 2017. – P. 107-109.
34. Thomas J. Goldsby, Deepak Iyengar, Sheshank Rao Trucking: A Guide for Professionals // Freight economy. – 2015. – P. 70-73.