

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)

38.03.06 Торговое дело

(код и наименование направления подготовки, специальности)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)

на тему Мероприятия по повышению эффективности деятельности предприятия на основе совершенствования логистической деятельности

Студент

М.Е. Грибанов

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

канд. экон. наук, С.Ю. Данилова

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

Тольятти 2020

Аннотация

Бакалаврскую работу выполнил: М.Е.Грибанов

Тема работы: «Мероприятия по повышению эффективности деятельности предприятия на основе совершенствования логистической деятельности»

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

Целью данной работы является, разработка мероприятий направленных на повышение эффективности деятельности предприятия, на основе совершенствования логистической деятельности.

Объектом исследования выпускной квалификационной работы является транспортная компания города Тольятти, ООО «ТК Фаст».

Предметом исследования выпускной работы, является логистическая деятельность предприятия.

В первой главе работы, автором рассматривается логистическая деятельность ее основные понятия, принципы и цели. И пути улучшения деятельности предприятия за счет использования логистики.

Во второй главе проведен анализ, логистической деятельности компании, включающий в себя, анализ объемов перевозимой продукции, затрат на осуществление доставки грузов, так же представлена организационно экономическая характеристика деятельности компаний ООО «ТК Фаст».

В третьей главе автором предлагаются мероприятия направленные на совершенствование деятельности предприятия за счет оптимизации логистики.

Структура работы. Работа включает в себя 3 главы, введение, заключение, список используемой литературы на русском языке 15 источников и 5 источников на иностранном языке, таблиц 12, рисунков 5.

Annotation

Bachelor's work was performed by: M. E. Gribanov

Topic: "Measures to improve the efficiency of the enterprise based on improving logistics activities»

Scientific supervisor: candidate of economic Sciences, associate Professor S. Yu/ Danilova

The purpose of this work is to develop measures aimed at improving the efficiency of the enterprise, based on improving logistics activities.

The object of research of the final qualification work is the transport company of the city of Togliatti, LLC "TC FAST".

The subject of research of the final work is the logistics activity of the enterprise.

In the first Chapter of the work, the author considers the logistics activity, its main concepts, principles and goals. And ways to improve the company's performance through the use of logistics.

In the second Chapter, the analysis of the company's logistics activities, including the analysis of the volume of products transported, the cost of cargo delivery, as well as the organizational and economic characteristics of the companies of LLC "TC FAST" is presented.

In the third Chapter, the author suggests measures aimed at improving the company's activities by optimizing logistics.

The structure of the work. The work includes 3 chapters, introduction, conclusion, list of used literature, in the amount of 20, tables 12, figures 5.

Содержание

| | |
|--|----|
| Введение..... | 5 |
| 1 Теоретические основы повышения эффективности деятельности предприятия на основе логистики | 7 |
| 1.1 Понятие и сущность логистической деятельности предприятия..... | 7 |
| 1.2 Пути повышения эффективности деятельности предприятия на основе логистики..... | 17 |
| 2 Оценка деятельности предприятия ООО «ТК Фаст» | 21 |
| 2.1 Организационно-экономическая характеристика предприятия | 21 |
| 2.2 Анализ логистической деятельности предприятия | 28 |
| 3. Разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности предприятия на основе совершенствования логистической деятельности ООО «ТК Фаст» | 46 |
| 3.1 Мероприятия направленные на оптимизацию логистической деятельности компании | 46 |
| 3.2 Расчет экономической эффективности предложенных мероприятий | 52 |
| Заключение | 55 |
| Список используемой литературы | 57 |

Введение

Актуальность данной темы заключается в том, что в настоящее время роль логистики существенно возросла в эпоху пост индустриализации, вызвавшей значительные изменения в мировой экономике и характеризующейся увеличением доли услуг в производстве и потреблении мирового ВВП. Эти изменения оказали на логистику значительное влияние, поскольку данная отрасль напрямую связана с такими явлениями постиндустриального развития мировой экономики, как:

- активное использование научных знаний и переход в развитых странах на наукоемкие технологии, что в свою очередь связано с использованием новых технологий и инноваций в логистике;
- доступностью были различной информации, что ускоряет процесс информатизации логистических процессов;
- доступность средств связи и транспорта;
- высокий уровень образования и активное использование знаний в труде, приводящие к улучшению работы всего логистического бизнеса за счет рационального использования трудовых ресурсов, роста компетенций персонала.

Целью данной работы является, разработка мероприятий направленных на повышение эффективности деятельности предприятия, на основе совершенствования логистической деятельности.

Далее для реализации поставленной цели, необходимо выполнить следующие задачи:

- изучить теоритические основы, логистической деятельности как инструмента повышения эффективности деятельности предприятия;
- провести анализ логистической деятельности транспортной компании ООО «ТК ФАСТ»;
- разработать мероприятия направленные на повышения эффективности, деятельности предприятия, на основе логистики.

Объектом исследования выпускной квалификационной работы является транспортная компания города Тольятти, ООО «ТК ФАСТ».

Предметом исследования выпускной работы, является логистическая деятельность предприятия.

В работе используются данные предприятия ООО «ТК ФАСТ», бухгалтерская и финансовая отчетность, а так же нормативно правовая документация.

В работе использовались методы исследования такие как, статистические, аналитические, системные, прогнозирование.

Структура работы. Работа включает в себя 3 главы, введение, заключение, список используемой литературы на русском языке 15 источников и 5 источников на иностранном языке, таблиц 12, рисунков 5.

В первой главе работы, автором рассматривается логистическая деятельность ее основные понятия, принципы и цели. И пути улучшения деятельности предприятия за счет использования логистики.

Во второй главе проведен анализ, логистической деятельности компании, включающий в себя, анализ объемов перевозимой продукции, затрат на осуществление доставки грузов, так же представлена организационно экономическая характеристика деятельности компаний ООО «ТК ФАСТ».

В третьей главе автором предлагаются мероприятия направленные на совершенствование деятельности предприятия за счет оптимизации логистики.

1 Теоретические основы повышения эффективности деятельности предприятия на основе логистики

1.1 Понятие и сущность логистической деятельности предприятия

Экономическая эффективность логистической деятельности любого предприятия зависит от себестоимости и качества поставок.

«Минимизировать издержки логистической цепи по доставке продукции от производства до потребителя возможно путем совершенствования издержек производства, уделяя внимание значительным затратам и взаимосвязи между ними» [5].

Так как затраты логистической цепи связаны между собой, то экономия на одних может привести к увеличению других. Так например, уменьшение транспортных расходов приводит к увеличению затрат по хранению продукции на складе, а экономия на работах по правильному размещению груза – к увеличению расходов, связанных с полной утратой или частичным повреждением грузов.

«При определенных условиях возможно такое перераспределение затрат, при котором незначительное их увеличение в одной области может дать существенную экономию в другой, что в конечном счете приведет к снижению суммарных издержек по системе в целом» [5].

«В современных экономических условиях с постоянно меняющейся конъюнктурой рынка содержание больших объемов запасов продукции нецелесообразно, следовательно, все это требует гибкости производственных мощностей, реагирующих на ситуацию на рынке» [8].

«При этом снижение себестоимости в условиях растущей конкуренции достигается не увеличением количества выпускаемой продукции, а организацией производственного процесса в увязке со всем комплексом логистических операций материало-и товаропроводящих систем в целом» [5].

«В связи с тем, что логистические операции всегда взаимосвязаны и составляют единый процесс управления производственными процессами, управление материальными потоками должно координироваться единым центром. Для этого на предприятие создается единая логистическая служба для управления материальными и информационными потоками от формирования договорных отношений по доставке сырья и материалов поставщиками до поставки готовой продукции до потребителя» [13] .

«Созданная на предприятии логистическая служба должна выполнять следующие функции:

- оперативно-календарное планирование с детальным расписанием выпуска готовой продукции;
- оперативное управление технологическими процессами производства;
- всеобщий контроль качества, поддержание стандартов качества продукции и соответствующего сервиса;
- стратегическое и оперативное планирование поставок материальных ресурсов (МР);
- организация работы внутри производственного складского хозяйства;
- прогнозирование, планирование и нормирование расхода МР в производстве;
- организация работы внутри производственного технологического транспорта;
- контроль и управление запасами МР, незавершенного производства (НП) и готовой продукции (ГП) на всех уровнях внутри производственной складской системы и в технологическом процессе производства;
- внутри производственное физическое распределение МР и ГП;
- информационное и технологическое обеспечение процессов управления внутри производственными материальными потоками;

– автоматизация и компьютеризация управления материальными (информационными, финансовыми) потоками в производстве» [5].

«Перечисленные выше функции осуществляются в рамках оптимизации управления материальными, информационными, финансовыми и прочими потоками предприятия» [5].

«Границы логистической системы определяются началом производственного цикла и заканчиваются доставкой готовой продукции потребителю» [10].

«Производственный процесс начинается с поставки материальных ресурсов в логистическую систему, которые принимаются на учет, складированы для хранения, потом переводятся из логистической системы в потребление, в обмен на поступающие в логистическую систему финансовые ресурсы» [7].

Проектирование и формирование логистической системы предприятия является одной из важных составляющих корпоративной стратегии и управления бизнесом.

Логистическая система предприятия включает в себя производство, складирование, подготовку к отгрузке и транспортировку продукции конечному потребителю.

«Процесс проектирования логистических систем включает этапы планирования:

- складов для хранения готовой продукции;
- приема и обработки заказов;
- обслуживания потребителей;
- внутрипроизводственного управления запасами готовой продукции;
- финансовых, материальных и человеческих ресурсов, необходимых для ее эффективного функционирования» [11].

«В организации логистической системы для сокращения транспортных расходов учитывается:

- размещение поставщиков сырья и материалов относительно размещения участников системы;
- размещение и количество складов и распределительных центров;
- формирование эффективного транспортного взаимодействия частей логистической системы;
- информационное обеспечение логистической системы» [13].

Предприятие может использовать либо собственные склады и перевалочные пункты, либо пользоваться услугами сторонних складов, распределительных центров или грузовых терминалов. Также могут использоваться промежуточные склады в непосредственной близости от потребителей

«При проектировании логистической системы, как правило, существует несколько альтернативных вариантов использования транспорта. При формировании логистических систем разрабатывается несколько вариантов транспортных моделей. При сравнительном анализе этих вариантов необходимо учитывать такие факторы, как вид транспорта, маршрут и коммерческую скорость доставки, величину издержек, ритмичность, возможности организации погрузки и разгрузки» [11].

«Обеспечение быстрой и эффективной коммуникации в процессе функционирования логистической системы часто играет важную роль как фактор, определяющий ее конкурентоспособность» [11].

«Сама же логистическая система, вернее ее модель при проектировании, является, по сути, набором связей между составными элементами логистической системы, каждому из которых присуща своя специфическая функция или набор функций. Одной из важных особенностей логистических систем является динамичность. Такие системы не статичны, они имеют, как правило, свойства изменчивости, адаптивности и реструктуризации. Накопленный к настоящему времени опыт в теории и практике логистики позволяют использовать при проектировании логистических систем определенный набор стандартных моделей. Этот

подход существенно сокращает временные, финансовые и трудовые затраты в процессе проектирования логистической системы» [11].

«Участники логистических систем в процессе их проектирования могут классифицироваться по следующим признакам:

- по типу производства на единичные, серийные и массовые;
- по характеру технологических процессов на непрерывные и прерывные (дискретные);
- по структуре поставщика, по средней удаленности поставщиков, по уровню взаимодействия с другими предприятиями» [16].

«Самыми распространенными в логистике являются два вида моделирования при проектировании логистических систем: аналитическое и имитационное. Процесс аналитического моделирования логистической системы состоит из трех основных этапов:

- математическое формулирование основных законов и принципов, на которых основано функционирование данной логистической системы;
- решение полученных уравнений (закономерностей) с получением теоретических результатов;
- проверка на адекватность, или сопоставление теоретических результатов с действительным положением дел» [11].

«Главным преимуществом этого метода является возможность многократного использования полученной модели, недостатком – использование сложного математического аппарата. Имитационное моделирование является более простым способом исследования, оно используется в случае невозможности применения аналитического метода» [4].

«Этот метод включает в себя два основных этапа:

- создание эмпирической модели реальной логистической системы;
- проведение серии экспериментов на созданной модели» [5].

«Преимуществом данного вида моделирования является относительная простота использования, недостатками же – высокий уровень затрат и

вероятность ложного имитирования процессов в логистической системе» [11].

Проектирование логистических систем позволяет определять хозяйственные связи между ее частями, при этом существует возможность моделирования как на макро-, так и на микроуровне. В процессе проектирования и моделирования логистических систем необходимо иметь исходные данные, а именно:

- 1) информация о рынке, на котором действует логистическая система:
 - масштаб и динамика рынка;
 - структура и состав заказчиков;
 - территориальное размещение заказчиков;
 - динамика спроса и предложения на рынке;
 - стабильность рынка;
 - возможные законодательные ограничения и политика государственного регулирования;
- 2) характеристика производства:
 - степень механизации и автоматизации производства;
 - ресурсоемкость и материалоемкость производства;
 - используемые технологии;
 - ритмичность и степень загрузки производства;
 - специфика производственного цикла»;
- 3) характеристика материальных потоков:
 - характеристика специфики и состояния материальных потоков;
 - характеристика грузопотока.
- 4) характеристика информационного потока:
 - виды и характеристика информационных потоков;
 - характеристика имеющихся информационных систем;
 - способы получения, распространения и хранения информации.

Рассмотрим основные принципы проектирования логистических систем.

«Теория и практика проектирования логистических систем позволяет выделить следующие методологические принципы, на которых должен быть основан собственно процесс проектирования» [11].

1. Принцип системного подхода. Он заключается в рассмотрении всех без исключения элементов логистической системы как связанных друг с другом частей единого целого. Все элементы логистической системы взаимодействуют в процессе ее функционирования для достижения наибольшей эффективности, а также целей, поставленных перед этой системой.

2. Принцип учета полных затрат. При проектировании логистической системы и анализе ее эффективности необходимо учитывать все без исключения затраты, связанные с управлением материальным потоком и всеми сопутствующими ему потоками (информационным, финансовым, человеческим и сервисным). Оптимизация логистических затрат – это главный критерий измерения эффективности логистической системы.

3. Принцип всеобщей оптимизации. Все цели отдельных элементов логистической системы должны быть согласованы, они должны работать в общем русле повышения эффективности системы.

4. Принцип логистической координации и интеграции. Деятельность всех звеньев логистической цепи должна проходить согласованно и постоянно координироваться между собой.

5. Принцип максимальной автоматизации. В современных логистических системах невозможно эффективное управление без достижения высокой степени автоматизации процессов, например на основе MRP- и ERP-систем компьютеризированного управления.

6. Принцип неизбыточности. В логистической системе должны быть только те элементы, которые необходимы для ее успешного функционирования, дублирующих и избыточных элементов быть не должно.

7. Принцип всеобщего управления качеством (Total Quality Management – TQM). Деятельность логистической системы должна соответствовать

принципам всеобщего и непрерывного управления качеством, что обеспечивает высокое качество логистического сервиса всей системы и ее отдельных элементов.

8. Принцип устойчивости. Логистическая система должна оставаться устойчивой при изменении факторов окружающей среды, таких как изменение спроса, конкуренция, колебания цен и тарифов.

9. Принцип адаптивности. Логистическая система должна достаточно быстро приспосабливаться к изменениям внешней среды, если эти изменения значительны.

10. Принцип экологичности и социальной ответственности. Логистическая система должна соответствовать предъявляемым государством и обществом природоохранным и социальным требованиям».

«Большинство логистических систем являются системами сложными и неопределенными (стохастическими системами), что проявляется сложным взаимодействием таких факторов, как:

- наличие большого количества элементов (например, логистических посредников);
- комплексный характер взаимодействия между элементами системы»;
- сложность и комплексность потоков в логистической системе;
- значительное количество и сложность логистических операций в системе;
- неопределенность большей части логистических процессов;
- роль человеческого фактора» [11].

«Все это позволяет говорить о необходимости использования в процессе проектирования логистических систем принципов системного подхода. Именно эти методы являются наиболее эффективными при анализе комплексных проблем формирования логистических систем» [11].

«Особенностями применения системного подхода при проектировании логистических систем являются:

- логистическая система имеет три признака: иерархичность, динамичность и сложность взаимосвязей между ее элементами;

- элементы (или звенья) логистической системы большую часть периода существования логистической системы стабильны как по целевому, так и по функциональному назначению, при том, что функционирование звеньев логистической системы определяется стоящими перед ними конкретными оперативными и тактическими целями, а также противоречиями, которые могут возникать между элементами системы;

- любая логистическая система уникальна своим, присущим только ей набором субъективных связей, вследствие чего логистическая система является во многом неопределенной системой как в смысле функционирования, так и в смысле управления ей;

- эффективной системой может считаться только та логистическая система, в которой проявляется положительный эффект синергии;

- выделяются три ключевые характеристики логистической системы как адаптивной структуры. Это, собственно адаптивность, устойчивость и надежность. Эти основные свойства системы направлены, в первую очередь, на поддержание в ней устойчивого состояния;

- невозможно полностью вписать всю систему управления логистической системой в рамки математических моделей» [11].

Проектирование логистической системы состоит из нескольких этапов.

Первый этап включает формирование цели исследования с учетом технических и экономических требований к системе со стороны пользователей, а именно:

- бизнесструктуры;
- покупатели;
- финансовые структуры;
- логистические посредники.

Требования к логистической системе зависят от экономического и социального состояния рынка, географического и политического влияния внешней среды, а также развития транспортной инфраструктуры.

Второй этап включает в себя системный анализ логистической системы, в результате чего строится математическая модель проектируемой системы.

На третьем этапе уточняются параметры внешней и внутренней среды логистической системы для построения более точной модели.

На четвертом этапе системного анализа создается модель логистической системы с учетом всех факторов, которые влияют на ее формирование и структуру, что дает возможность сформировать логистическую систему с учетом интересов всех бенефициаров и оптимальными технологиями управления потоками.

Пятый этап включает оценку альтернативных вариантов логистической системы, в части соотношения «эффект-затраты» для потребителей логистических услуг.

Необходимо отметить, что по мере развития логистической системы, а также под влиянием изменений внешней среды, требуется корректировка параметров целей и задач по ее управлению.

«Универсальной методики определения эффективности логистической системы не существует, которая определяла бы происходящие в ней процессы. Однако, эффективность логистической системы можно определить по одному важному параметру-логистическим затратам в цепи управления поставками, а также прибыль, полученная при продвижении материалопотока. Так как любая логистическая операция сопровождается издержками, то оценка эффективности логистической системы может осуществляться, как соотношение прибыли и издержек, возникающих в цепи поставок» [11].

Применение логистического подхода в управление деятельностью предприятия должно повысить экономическую эффективность деятельности данного предприятия в целом.

1.2 Пути повышения эффективности деятельности предприятия на основе логистики

«К основным показателям эффективности логистической системы относятся:

- совокупные логистические издержки;
- уровень качества логистического сервиса;
- общая производительность бизнессистемы;
- общая продолжительность логистических процессов в системе» [11].

Эти показатели используются при сравнительной оценке логистических систем, они являются составляющей оперативного, тактического и стратегического планирования современных логистических компаний. Кроме того, эти показатели используются в системе контроля эффективности логистической системы.

Рассмотрим характеристику данных показателей.

«Совокупные логистические издержки включают в себя сумму затрат, возникающие при осуществлении всех процессов логистической системы и делятся на группы:

- операционные логистические издержки, или затраты на исполнение логистических операций. Часто такие затраты называются также эксплуатационными. Важно четко разделять эксплуатационные затраты на внутренние (логистические операции выполняются за счет собственных ресурсов компании) и внешние (привлекаются сторонние логистические провайдеры);

- издержки, связанные с управлением логистической системой или административные расходы;

- издержки, связанные с реализацией возможных логистических рисков» [11].

Логистические затраты по функциональным областям логистики классифицируются на:

- затраты на транспортировку или транспортные расходы;
- складские расходы;
- расходы, связанные с обработкой и переработкой грузов;
- затраты на управление запасами;
- затраты на управление заказами;
- расходы, связанные с эксплуатацией логистических информационных систем, например, систем комплексной автоматизации складов;
- расходы (или прибыли), связанные с формированием и обслуживанием запасов сырья и готовой продукции;
- возможный ущерб от логистических рисков или низкого качества логистического сервиса.

Значительную долю в структуре логистических издержек занимают расходы, связанные с управлением запасами, от 20% до 40 %, а также транспортные расходы от 15% до 35%.

Кроме того, постоянно растут расходы компаний, связанные с внедрением и эксплуатацией логистических информационных систем и логистическим аутсорсингом.

«Необходимо отметить, что при оценке эффективности логистической системы с помощью показателей логистических затрат возникают проблемы, связанные:

- с трудностями выделения логистических затрат в системе бухгалтерского учета;
- с отсутствием методик оценки и экономического расчета логистических рисков;
- с закрытостью экономической и финансовой информации» [11].

Логистическая деятельность компании заключается в предоставлении логистических услуг или логистического сервиса. Однако, необходимо отметить, что в логистических системах существует много логистических посредников, оказывающих логистические услуги, например, транспортные или экспедиторские компании, грузовые терминалы, страховые компании и таможенные брокеры.

«Качество логистического сервиса, как набора логистических услуг, сложно оценить, так как отличается от конкретного продукта тем, что:

- услуга неосвязаема, она не имеет материальной формы, ее трудно сформулировать и оценить;

- услуга направлена на конкретного потребителя, который часто сам принимает участие в ее формировании, а не только в потреблении;

- услуга не может быть протестирована до ее приобретения;

- услуга не имеет свойства хранения, она оказывается «здесь и сейчас»

[11].

«Таким образом, качество логистической услуги оценивается непосредственно в период ее оказания, но при проектировании логистической системы необходимо заложить в нее логистические услуги высокого, или, по крайней мере, приемлемого для потенциального потребителя качества. Поэтому, возникает серьезная проблема определения критериев качества логистического сервиса с точки зрения потребителя будущей логистической системы. При этом, необходимо понимать, что при оценке качества оказываемых логистических услуг, потребитель всегда сравнивает действительные значения параметров услуги с ожидаемыми им параметрами. В случае, если ожидания потребителя совпадают с фактическими параметрами услуги, он признает ее качество приемлемым» [11].

Следовательно, качество логистического сервиса можно определить как степень соответствия между ожиданиями потребителей логистических

услуг и действительным уровнем предоставления этих услуг, которое выражается через восприятие набора критериев качества.

Выделяют несколько критериев оценки качества:

- физическая среда предоставления услуги;
- надежность предоставления услуги, как возможность ее реализации «точно в срок», и управления всеми логистическими потоками в системе;
- ответственность, как гарантия исполнения логистической услуги;
- законченность, как исполнение услуги от начала и до конца;
- безопасность, как минимизация логистических рисков;
- наличие клиентурного поведения со стороны исполнителя логистической услуги.

Еще одним важным показателем эффективности логистической системы является продолжительность логистических процессов, как время исполнения заказа в логистической системе.

«Производительность логистической системы характеризуется показателем объема логистических услуг, выполненных в единицу времени, как количество обработанных заказов в единицу времени, а также как отношение логистических издержек на единицу продукции, проходящую через логистическую систему» [11].

Оценка эффективности логистической системы определяет соотношение между логистическими затратами, связанными с выполнением заказов потребителей, и уровнем качества обслуживания клиентов логистической системы.

«Таким образом, входы – это ресурсы логистической системы, от их структуры, количества и состава зависят выходы логистической системы, то есть ее результаты и качество оказываемых ею логистических услуг» [11].

2 Оценка деятельности предприятия ООО «ТК Фаст»

2.1 Организационно-экономическая характеристика предприятия

ООО «ТК Фаст»; осуществляет свою деятельность на рынке транспортно-экспедиторских услуг в сфере грузовых перевозок автомобильным транспортом.

ООО «ТК Фаст»; оказывает полный комплекс услуг на автомобильном транспорте, включая:

- предоставление автомобильного транспорта под перевозку груза;
- экспедирование грузов любых объёмов;
- перевозку негабаритных и опасных грузов по России, СНГ и Европе;
- оформление перевозочных документов;
- страхование груза;
- и другие услуги.

ООО «ТК Фаст»; занимается междугородними грузовыми перевозками собственным автотранспортом, а также с привлечением транспорта других перевозчиков по агентским договорам. Деятельность компании регламентируется Гражданским кодексом РФ, федеральным законом «ООО «ТК Фаст»; транспортно-экспедиционной деятельности», Правилами перевозки грузов, Уставом Автотранспорта (УАТ).

Основными клиентами ООО «ТК Фаст»; на территории РФ являются:

- ОАО «Альметьевский трубный завод»
- ЗАО «Европласт»
- ООО «Разек-Восток»
- ООО «УралПромСталь»
- ЗАО «Элтком»
- и другие организации.

Среди партнеров компании имеются такие крупнейшие транспортные

компании как ООО «Вектор», ООО «ВолгаТрансАвто», ООО «Магистраль», ООО ТЭК «Меркурий» и др.

ООО «ТК Фаст»; осуществляет перевозку всех видов груза автомобильным транспортом различного тоннажа по России во всех направлениях.

Для перевозки грузов компания использует различные виды автотранспорта:

- тентованный подвижной состав с полуприцепом грузоподъемностью от 1 до 20 тонн, объемом от 4 до 120 м³ используется для перевозки грузов, которые не требуют специальных условий хранения, а именно изделия из металла, древесины и резины, товары широкого потребления, строительные материалы и сантехники;

- изотермический подвижной состав с полуприцепом грузоподъемностью от 1,5 до 20 тонн, объемом от 9 до 86 м³ используется для перевозки грузов, которые требуют соблюдения нестроого температурного режима, это продукты питания, слабоалкогольные и безалкогольные напитки, вина;

- рефрижераторы грузоподъемностью от 1,5 до 20 тонн, объемом от 9 до 86 м³ используются для перевозки грузов, которые требуют соблюдения особого температурного режима со знаком «+» и «-», а именно скоропортящиеся продукты питания, фрукты и овощи, сырое мясо;

- бортовой подвижной состав с полуприцепом грузоподъемностью от 1,5 до 20 тонн, длиной от 2 до 13,6 м³ используется для перевозки длинномерных грузов, таких как арматурный прут, трубы, металлолом, железобетонные изделия;

- спецтранспорт, который предназначен для транспортировки негабаритных и тяжеловесных грузов, со специальным встроенным оборудованием (тралы, манипуляторы, площадки для контейнеров, подъемный кран). Такой транспорт подбирается индивидуально для перевозки негабаритных грузов и проведения погрузочно-разгрузочных

работ.

На рис.1 представлены марки транспорта, который используется компанией для перевозки грузов.

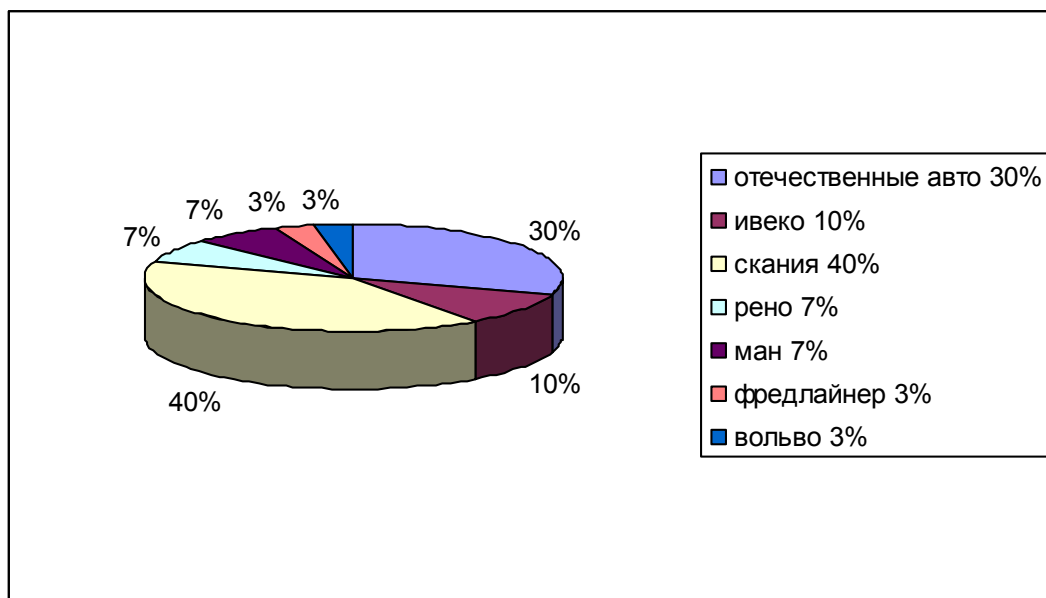


Рисунок 1 – Автопарк ООО «ТК Фаст»; по производителям

Одной из составляющих, необходимых для стабильной работы любой транспортно-экспедиционной компании, является страхование ответственности за перевозимый груз в случае утраты или порчи его во время транспортировки по вине третьих лиц. В ООО «ТК Фаст»; ответственность компании застрахована на 3 млн. руб для возмещения клиенту в случае утраты груза.

Кроме того, компания предлагает дополнительную услугу по страхованию ценных и дорогостоящих грузов в качестве защиты от различных рисков.

Успех любой компании зависит от успешного сотрудничества клиентов, партнеров и сотрудников фирмы

Любые стабильно и динамично развивающиеся компании, работающие на рынке, предпочитают иметь в качестве делового партнера транспортную

компанию, которая будет соответствовать их требованиям ведения бизнеса в данной отрасли экономики. Таковыми являются клиенты ООО «ТК Фаст».

Для успешной работы любой компании необходимо иметь профессиональную, стабильно развивающуюся команду профессиональных сотрудников, открытых к взаимопониманию и взаимодействию в работе с клиентами, что обеспечит оптимальный и эффективный результат.

ООО «ТК Фаст» в своей работе имеет ряд преимуществ:

- клиентоориентированность, что позволяет обеспечить надежную и своевременную доставку грузов, за счет профессиональных знаний, опыта сотрудников, а также индивидуального подхода к каждому клиенту путем предоставления персонального менеджера для сопровождения исполнения договора на перевозку;

- надежность и стабильность в работе, что проявляется в максимально точном выполнении обязательств по договору, гарантии защиты от внешних факторов, обеспечении спокойствия и благополучия клиентам;

- ответственность, что является важнейшим фактором выполнения условий договора, за счет персональной ответственности каждого сотрудника перед клиентами и партнерами, как залога успешного развития компании;

- доверие и уважение являются критериями истинного отношения к клиентам и их интересам;

- совершенствование работы компании за счет развития и применения новых знаний, мастерства и потенциала сотрудников компании, что в конечном итоге приведет к успеху;

- целеустремленность компании, концентрирование усилий сотрудников на важнейших приоритетах развития и достижения высоких показателей с наименьшими затратами времени и средств;

- командная работа, благодаря которой сотрудники компании работают на общий результат, проявляя поддержку и взаимовыручку по отношению друг к другу, обмениваясь профессиональным опытом и новыми

знаниями, что обеспечивает профессиональное и качественное обслуживание клиентов.

Команда квалифицированных специалистов, опытных менеджеров обеспечивают клиентам компании быстрое получение информации, подготовку и оформление каждой конкретной перевозки.

Организационная структура компании представлена на рис.2 . Такая структура характерна для большинства транспортно-экспедиционных компаний. Она относится к функциональным структурам, т.е. деление на структурные подразделения происходит в зависимости от выполняемых функций.

Генеральный директор компании является главным органом управления, который определяет стратегию развития компании на долгосрочную перспективу, а также устанавливает цели и задачи бизнеса на ближайшую перспективу.

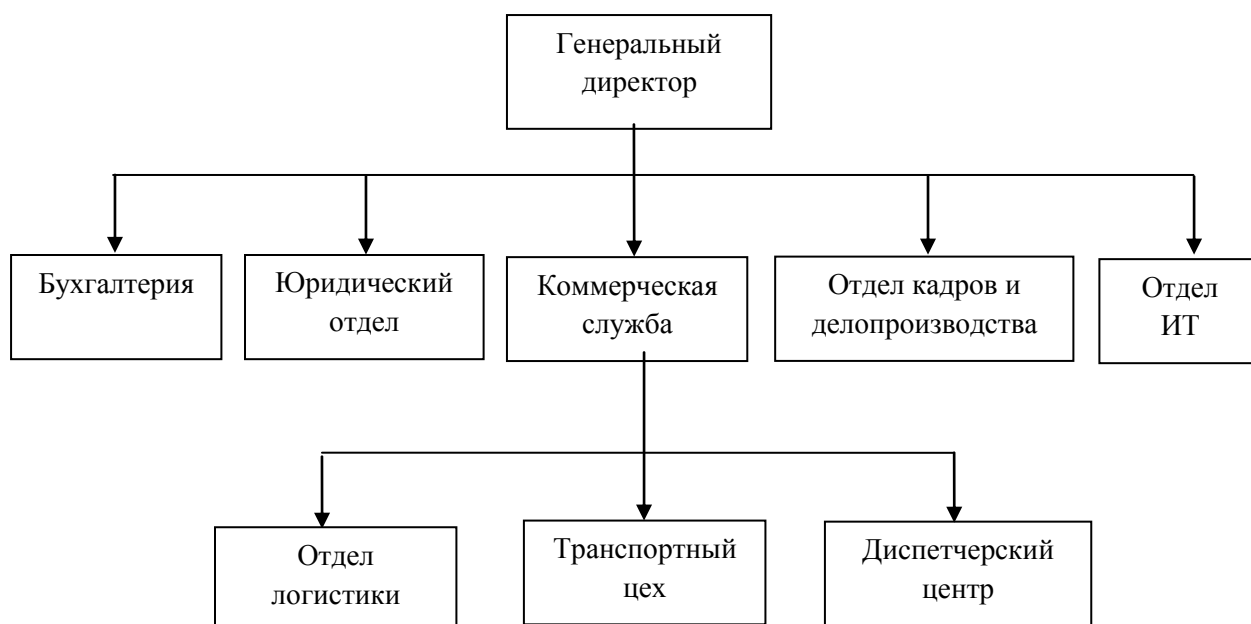


Рисунок 2 - Организационная структура ООО «ТК ФАСТ»

Отдел бухгалтерского учета контролирует финансовые операции,

осуществляет расчеты с контрагентами, составляет финансовую отчетность, анализирует результаты финансово-хозяйственной деятельности, осуществляет контроль за дебиторской и кредиторской задолженностью, осуществляет взаимодействие с бюджетами разных уровней по уплате налогов и сборов, а также проводит работу по оплате труда работников компании.

В коммерческую службу входят отдел логистики, транспортный цех и диспетчерский центр.

Основные задачи отдела логистики:

- подбор клиентской базы, составление договоров по грузоперевозкам;
- работа по организации грузоперевозок;
- составление планов перевозки и контроль за их выполнением;
- анализ конъюнктуры рынка грузоперевозок;
- разработка оптимальных маршрутов грузоперевозок для обеспечения минимального пробега порожняком и снижения простоев автотранспорта;
- организация исполнения разовых заявок на сопровождение грузов.

Диспетчерский центр выполняет задачи по обеспечению работы отдела логистики, а именно:

- ежедневное составление карты дислокации автотранспорта ООО «ТК ФАСТ»
- контроль за дислокацией привлеченного транспорта;
- оформление договоров – заявок на транспорт.

Транспортный цех является основным звеном логистической цепи транспортной системы предприятия, поэтому организует предоставление транспортных средств под погрузку в сроки и количестве в соответствии с договором, контролирует погрузку, а также движение транспорта до пункта назначения и обратно.

Кроме вышеуказанных служб в ООО «ТК ФАСТ» существует

юридический отдел, отдел кадров и делопроизводства и отдел ИТ. Важная задача последнего – поддержка постоянной стабильной связи всех подразделений компании, коммерческой службы с контрагентами, расположенными в разных частях страны, обеспечение своевременной передачи информации, бесперебойной работы телефонной и интернет-связи, постоянное обновление специализированного программного обеспечения.

Далее проведем анализ основных показателей деятельности предприятия ООО «ТК Фаст» за 2017-2018 гг. (см. табл. 1).

Таблица 1 – Основные технико-экономические показатели деятельности предприятия за 2017-2018 гг.

| Показатели | 2017 | 2018 | Абсолютное отклонение | Темпы прироста, % |
|--|-------|-------|-----------------------|-------------------|
| | | | 2018/ 2017 | 2018/2017 |
| 1. Выручка от продаж, тыс. руб. | 3 157 | 3 639 | 482 | 15,2 |
| 2. Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг, тыс. руб. | 2 100 | 2 449 | 349 | 16,6 |
| 3. Валовая прибыль, тыс. руб. | 1 057 | 1 220 | 163 | 15,4 |
| 4. Коммерческие расходы, тыс. руб. | - | - | - | - |
| 5. Управленческие расходы, тыс. руб. | - | - | - | - |
| Прибыль (убыток) от продаж, тыс. руб. | 1 057 | 1 220 | 163 | 15,4 |
| 6 Чистая прибыль (убыток) отчетного периода, тыс. руб. | 980 | 1 143 | 163 | 16,6 |
| 7. Основные фонды, тыс. руб. | 7 500 | 7 500 | - | - |
| 8. Оборотные активы, тыс. руб. | - | - | - | - |
| 9. Среднесписочная численность ППП, чел. | 3 | 3 | - | - |

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| | | | | |
|--|--|--|--|--|

Продолжение таблицы 1

| | | | | |
|-------------------------------------|---------|---------|-----|---|
| 10 Фонд оплаты труда ППП, тыс. руб. | 720 000 | 720 000 | - | - |
| 11. Фондоотдача | 0,42 | 0,48 | 0,6 | - |
| 12. Оборачиваемость активов, раз | - | - | - | - |
| 13. Рентабельность продаж, % | 33,4 | 33,5 | - | - |
| 14. Затраты на рубль выручки, коп. | 0,66 | 0,67 | - | - |

По данным таблицы 2.1 можно сделать следующие выводы, в 2018 году выручка от оказанных услуг составила 3 639 тыс. руб., что на 15,2% больше по отношению к 2017 году.

Валовая прибыль предприятия в 2018 году по сравнению с 2017г. увеличилась на 15,4% и составила 1 220 тыс. руб., соответственно чистая прибыль предприятия также возросла и составила 1 143 тыс. руб.

Рентабельность продаж в 2018 году по сравнению с предыдущим оказались выше и составили 33,5% .

2.2 Анализ логистической деятельности предприятия

Анализ логистической деятельности компании осуществляется с помощью разработанных методологических принципов.

Принципы логистической системы, применяемые на ООО «ТК ФАСТ»:

- принцип системного подхода, при котором элементы логистической системы являются взаимосвязанными и взаимодействующими в достижении цели управления с особенностью в том, что оптимизация предполагается не отдельных элементов, а логистической цепи в целом;

- принцип логистической координации и интеграции заключается в том, что в управление материальными потоками участвуют все звенья логистической цепи;

- принцип TQM, комплексного управления качеством, предполагает надежность функционирования и высококачественную работу всех элементов логистической системы для оказания услуг высокого качества потребителям.

Логистическая система, и как следствие логистическая цепь ООО «ТК Фаст» состоит из следующих звеньев:

- отдел логистики;
- диспетчерский центр;
- транспортный цех;
- бухгалтерия;
- грузоотправитель;
- грузополучатель;
- посредник.

В связи с тем, что в организационной структуре управления имеются подразделения функционально обособленные по отношению к основным и вспомогательным потокам, а также участвуют контрагенты в организации логистики фирмы, необходимо выделение звена в логистической системе.

Компания, которая образует логистическую систему, называется центральной компанией, образуя вместе с партнерами и контрагентами «три стороны» в логистике фирмы.

Функции перечисленных подразделений описаны в параграфе 2.1, после организационной структуры.

Далее рассмотрим элементы логистической цепи.

1. Заказчик направляет заявку на предоставление транспортного средства для перевозки груза.

2. Логистический отдел направляет заявку диспетчерскому центру для определения транспорта для перевозки груза по определенному маршруту.

3,4. Для этого диспетчерский центр запрашивает в транспортном цехе информацию о наличии собственного транспорта.

5,6. В случае отсутствия собственного транспорта, диспетчерский центр запрашивает необходимый транспорт у компании – перевозчика, которая предоставляет необходимый транспорт.

7. После решения вопроса о предоставлении транспорта оформляется заявка с указанием данных автотранспортного средства и водителя.

8. Подписанная заявка логистическим отделом направляется заказчику.

9. Одновременно заявка направляется в бухгалтерию для оформления платежных документов по данной перевозке.

10.1 Собственное транспортное средство направляется предприятию грузоотправителю.

10.2 В случае отсутствия собственного транспорта, автомобиль направляется организацией перевозчиком грузоотправителю.

11. Транспортное средство загружается грузоотправителем и направляется грузополучателю.

12. Предприятие грузополучатель делает отметки в сопроводительных документах после разгрузки транспорта.

12.1 В случае доставки груза собственным транспортом, товарно-транспортные накладные возвращаются в транспортный цех и направляются в бухгалтерию.

12.2, В случае доставки груза наемным транспортом, перевозчик направляет пакет документов (товарно-транспортные накладные, счета, акты выполненных работ) на предприятие ООО «ТК Фаст».

14. Бухгалтерия направляет заказчику оригиналы документов для оплаты.

15. При получении пакета документов заказчик оплачивает перевозку.

16. При использовании наемного транспорта после оплаты заказчиком перевозки груза, проводятся расчеты с компанией – перевозчиком.

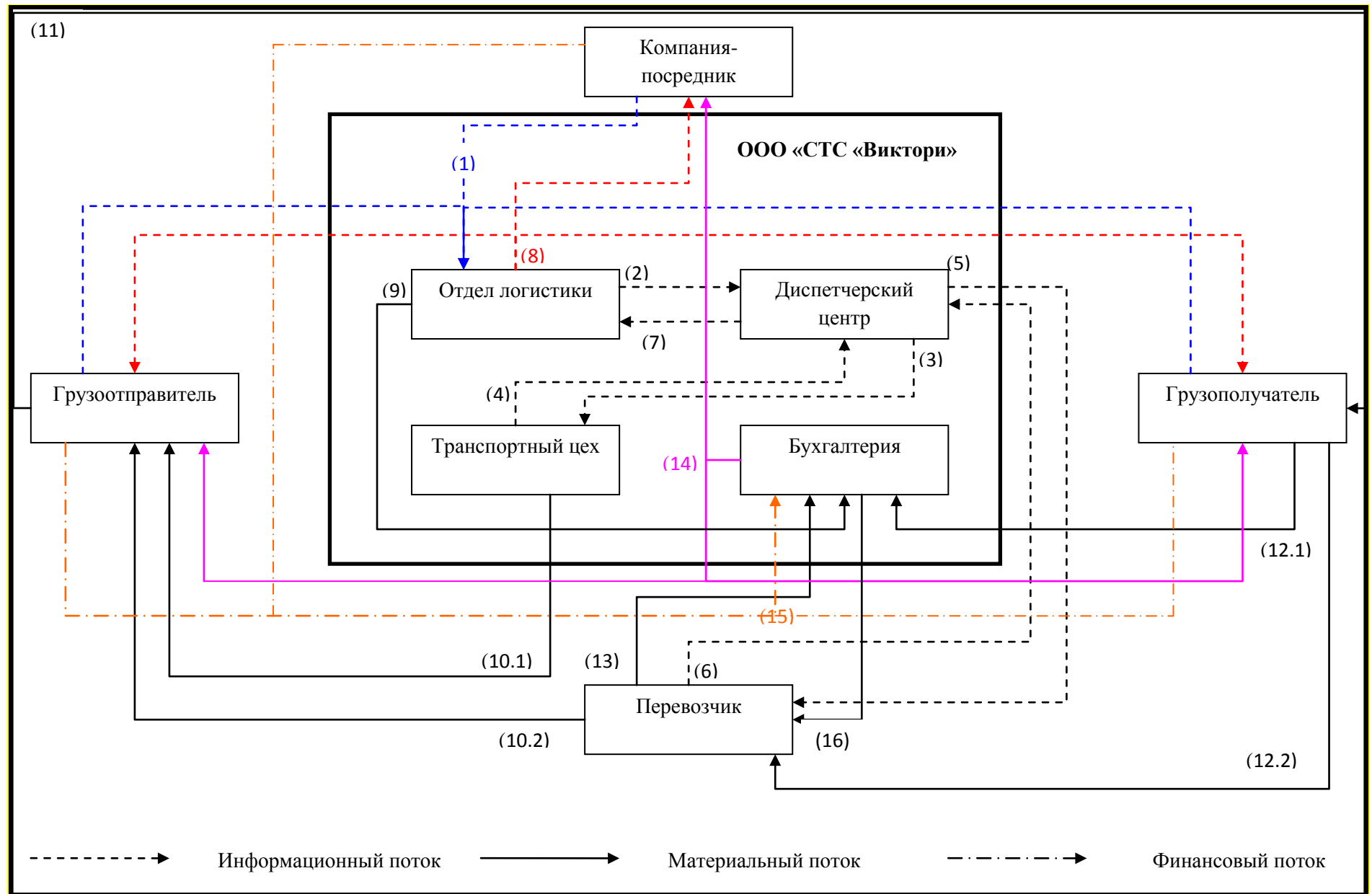


Рисунок 3 – Логистическая система ООО «ТК Фаст»

Разберем анализ схемы маршрутов автомобильных перевозок ООО «ТК Фаст».

Перед компанией стоит задача постоянной оптимизации затрат на грузоперевозки. Для этого проводится сравнение затрат, связанных с транспортировкой грузов по разным маршрутам, после чего определяется оптимальный вариант маршрута доставки груза с обеспечением низких затрат в сочетании высокой скорости доставки и обеспечением надежности сохранности груза.

Компания экспедитор заинтересована в обеспечении перевозки и доставки грузов по согласованным с заказчиком маршрутам и графику, решая все вопросы организации перевозки, позволяя тем самым клиенту заниматься ключевыми вопросами своей деятельности, поэтому выбор маршрута, формирование логистических канала и цепей, выгодных клиенту, является основной обязанностью компании перевозчика.

Обеспечение эффективной транспортировки груза от пункта «отправления» до пункта «назначения» за счет совершенствования цепей поставок, позволяет компании экспедитору более полно удовлетворить потребности потребителей.

Рассмотрим процесс формирования оптимального маршрута перевозки груза автомобильным транспортом.

Маршрутизация грузопотоков является очень актуальной в условиях множества вариантов таких потоков, особенно для автомобильного транспорта, менее значительна для воздушного и морского, совсем незначительна для речного и железнодорожного транспорта.

Проанализируем выбор маршрута и интенсивности грузоперевозок автомобильным транспортом.

Все маршруты грузоперевозок автомобильным транспортом подразделяются на маятниковые и кольцевые.

Маятниковый маршрут - это маршрут, при котором пробег автотранспорта между пунктами назначения многократно повторяется и

подразделяется на виды с обратным холостым пробегом, частично груженым и полностью груженым.

Кольцевой маршрут – это маршрут пробега автотранспорта по замкнутому кругу с расположенными на нем несколькими последовательно объезжаемыми пунктами. Выполнив перевозки по кольцевому маршруту, автотранспорт возвращается в исходный пункт отправления. Различают несколько разновидностей кольцевых маршрутов:

- развозной, при котором груз от одного грузоотправителя доставляется нескольким грузополучателям;
- сборный, когда грузы от нескольких грузоотправителей доставляется одному грузополучателю;
- сборно-развозной, когда грузы нескольких грузоотправителей доставляются нескольким грузополучателям.

Для решения задачи выбора оптимального маршрута грузоперевозок применяются методы экономико-математического моделирования, а точнее методы линейного программирования.

Задача в рамках линейного программирования выглядит так: имеется определенное количество грузоотправителей, у которых в наличии определенный запас продукции и количество грузополучателей данной продукции, известны затраты на транспортировку единицы груза от грузоотправителя грузополучателю. Необходимо составить схему перевозки груза от грузополучателя грузоотправителю, чтобы расходы на транспортировку груза были минимальными.

При составлении маршрута автотранспорта методом линейного программирования решаются задачи:

- определение количества поездок для заданного времени в пути, которое обеспечит минимум потерь рабочего времени;
- определение цепи «грузоотправитель-грузополучатель», при которой количество «холостых пробегов» минимизируется;

- формирование развозного и сборного маршрутов, при которых обеспечивается минимум пробега автотранспорта;

- расстановка автотранспорта и средств механизации для погрузки и выгрузки по маршрутам, с целью эффективного использования автотранспорта и средств механизации.

Применение экономико-математических методов дает возможность составления рациональных маршрутов перевозки грузов в соответствие с графиком доставки грузополучателям.

Управление грузоперевозками, организованными в соответствие с требованиями законодательства, производится путем правильной организации документооборота, с помощью информатизации и компьютеризации процессов транспортировки.

Для организации процесса грузоперевозки в обязательном порядке оформляется договор на перевозку грузов, в соответствие с действующим законодательством. В договоре указываются:

- предмет договора - перевозка груза из пункта «А» в пункт «Б»;
- сроки и условия перевозки;
- сроки и способ оплаты грузополучателем за выполненную работу.

Проанализируем маршрутную сеть автотранспорта ООО «ТК Фаст».

Передвижение автотранспорта компании осуществляется по следующему маршруту: Тольятти – Москва - Екатеринбург-Новокуйбышевск – Тольятти, протяженностью 4038 км, средний расход бензина составляет 30 литров на 100 км пути.

Маршрут проходит через города: Пенза, Ярославль, Киров, Пермь, Уфа.

Транспортный цех направляет автотранспорт на склад Тольяттинского кирпичного завода под погрузку паллетов с кирпичом для доставки в г. Москву. Автомобиль, прибывший на склад в г. Москва, разгружается и направляется на склад ЗАО «Европласт» для погрузки прессформами, размещенными на паллетах. Далее направляется в пункт доставки прессформ

г. Екатеринбург. После выгрузки прессформ в г. Екатеринбург, автотранспорт направляется на склад ООО «Централизованное снабжение» для погрузки металлических труб, упакованных в пачки. Далее автотранспортное средство следует в г. Новокуйбышевск. После выгрузки на складе СЗСС, автотранспорт порожняком направляется в Тольятти, в цех ООО «ТК Фаст». Время следования по маршруту составляет 9-10 суток и пробег - 4038 км., выручка от грузоперевозки по данному маршруту составляет 120 тыс. руб.

На рис.4. представлена схема маршрута данной грузоперевозки.

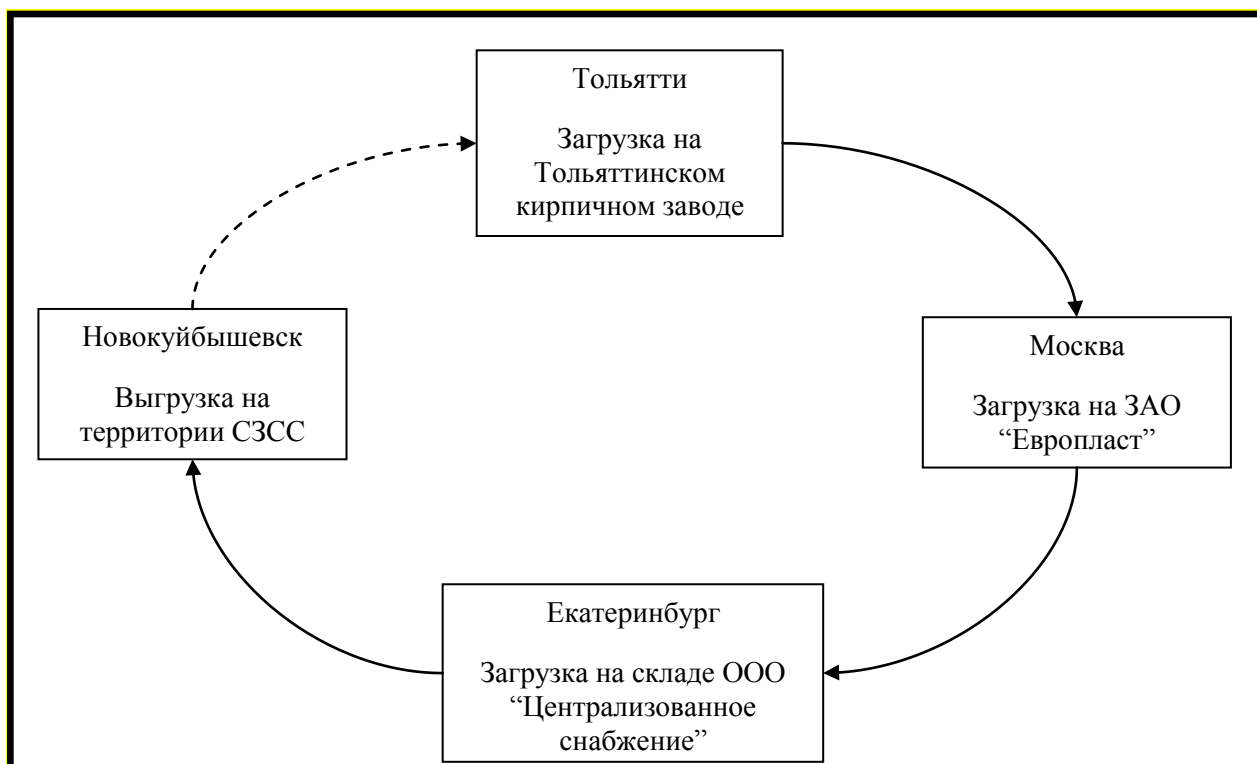


Рисунок 4 – Схема постоянного маршрута

Оценка транспортно-экспедиционных операций предприятия

Компания ООО «ТК Фаст» осуществляет следующие транспортно-экспедиционные операции:

- информирование грузоотправителей и грузополучателей о видах автотранспорта для перевозки грузов, с учетом скорости доставки, сохранности груза, стоимости перевозки;

- оформление пакета документов для подписания договора грузоперевозки с компанией перевозчиком или брокером компании;
- оформление документов приема-передачи груза перевозчику, транспортных накладных;
- участие в расчетах (если предусмотрено договором) за доставленный груз между продавцом и покупателем, путем передачи банку по месту отгрузки товарно-транспортных накладных;
- приемка груза в пункте доставки от грузоперевозчика по количеству мест, массы груза, состояния тары и упаковки;
- оформления с перевозчиком актов приемки груза, в случае недостачи или излишков по количеству мест, пересортице, нарушения целостности тары и упаковки;
- расчеты по договору за перевозку груза и за проведение погрузочно – разгрузочных работ (если предусмотрено договором) в пункте отгрузки\приемки;
- управление процессом грузоперевозки;
- составление маршрутов грузоперевозки по оптимальным схемам;
- мониторинг движения грузов.

Компания ООО «ТК Фаст» является перевозчиком в случае перевозки груза собственным автотранспортом, приобретая в соответствии с договором права и ответственность перевозчика.

Обязательства по договору у компании возникают, если:

- в условиях договора предусмотрена обязанность компании по осуществлению перевозки груза и оказание экспедиторских услуг;
- в сопроводительных документах на груз указан перевозчиком компания экспедитор.

Кроме того, отмечаем, что при экспортно-импортных операциях по поставке продукции, часть транспортно-экспедиторских операций выполняют структурные подразделения экспортеров или импортеров.

Компания также, при необходимости, определяет минимальные

затраты на упаковку и транспортировку грузов для расчета оптимальной стоимости перевозки.

Процесс взаимодействия компании и клиента начинается с запроса о тарифах на грузоперевозки заказчиком в отделе логистики. Запрос содержит необходимые сведения для получения информации:

- реквизиты грузоотправителя (наименование, юридический адрес, контактный телефон);
- наименование, вес, объем груза, количество мест;
- пункты отправления и назначения;
- требуемый транспорт, в зависимости от вида груза.

Отдел логистики предоставляет информацию, при условии предоставления полного перечня сведений заказчиком.

Оказание услуги начинается с телефонного звонка, в разговоре важно привлечь клиента максимальной информацией о компании, делая акцент на преимуществах именно этой компании. При этом необходимо отметить роль сотрудников компании, их навыки в общении с потенциальным клиентом, от чего зависит конечный результат.

Кроме разговора необходимо получить письменное подтверждение запроса от клиента, который должен содержать все необходимые реквизиты, это будет являться формой отчетности о предварительной работе по привлечению клиента.

При получении информации в полном объеме от заказчика отдел логистики проводит работу по определению возможностей удовлетворения запроса клиента, а именно: наличие заявленного заказчиком маршрута, технические возможности автотранспорта по перевозке указанного вида груза. При отсутствии возможностей компании выполнить заявку заказчика, с целью сохранения потенциального клиента отдел предлагает

При получении заявки по организации грузоперевозки, компания готовит личный автотранспорт, либо бронирует у других грузоперевозчиков необходимый вид автотранспорта.

При готовности компании осуществить грузоперевозку определенного груза по запрашиваемому маршруту, представитель отдела логистики рассчитывает стоимость грузоперевозки, с включением в стоимость необходимых при этом операций, например, погрузочно - разгрузочных работ. Данная информация доводится до сведения заказчика.

После согласования с клиентом стоимости грузоперевозки, подписывается договор между заказчиком и компанией перевозчиком, а также приложение к договору.

Обязанности по выполнению подписанного договора и организации грузоперевозки выполняют специалисты коммерческой службы компании.

Компания ООО «ТК Фаст» в условиях конкуренции на рынке грузоперевозок, с целью привлечения и удержания клиентов, оказывают дополнительные услуги заказчикам в виде погрузки и выгрузки перевозимого груза, а также его страхования.

Кроме того, компания экспедитор осуществляет мониторинг движения груза по маршруту, а также мониторинг временного интервала доставки груза и передачи его получателю.

С целью экономии времени и средств при доставке груза, компания перевозчик вырабатывает оптимальную схему маршрута грузоперевозки.

Представленный перечень услуг транспортно-экспедиционной компании ООО «ТК Фаст» говорит о том, что компания осуществляет много логистических операций, интегрируя их в логистическую систему.

В таблице 2. представлены транспортно-экспедиционные операции по объему выполненных работ, в долевым выражении.

Таблица 2 - Доля транспортно-экспедиторских операций в общем объеме работ

| № п/п | Транспортно-экспедиторские операции | Процент операций от общего объема работ, % |
|--------|---|--|
| 1 | Консультации клиентов по выбору вида транспортного средства | 12,5 |
| 2 | Подготовка и оформление документов для заключения договора перевозки груза | 21,5 |
| 3 | Передача груза и оформление приемо-сдаточных и перевозочных документов | 13 |
| 4 | Содействие в расчетах между продавцом и покупателем за реализованный товар путем передачи банку по месту отгрузки товара необходимых транспортных и товарных документов | 3 |
| 5 | Прием груза в пункте назначения, проверка числа мест, массы груза, состояния его тары и упаковки | 4 |
| 6 | Оформление коммерческих и других актов о недостатке или излишках груза, порче и повреждении груза и тары, пересортице | 2,5 |
| 7 | Управление процессом транспортировки | 8 |
| 8 | Формирование оптимальных маршрутов движения автотранспорта | 11 |
| 9 | Осуществление постоянного мониторинга движения грузов | 12 |
| 10 | Погрузка и разгрузка транспортных средств | 10 |
| 11 | Страхование грузов | 2,5 |
| ИТОГО: | | 100 |

По данным таблицы видно, что значительную долю 21,5% в общем объеме работ составляет подготовка и оформление договоров грузоперевозки, так как большим объемом письменной и устной информации обмениваются заказчик с исполнителем.

Самую малую долю в общем объеме по 2,5% занимает работа по страхованию груза (это связано с характером груза), а также по оформлению актов по недостатке или излишков груза, его пересортице, повреждении упаковки, что говорит о профессиональном подходе

сотрудников компании к сохранности груза.

Чтобы минимизировать затраты на выполнение объема работ коммерческой службы и повысить эффективность работы службы, необходимо разработать и внедрить программное обеспечение передачи информации внутри коммерческой службы, что оптимизирует процесс передачи информации.

Данные таблицы 2 представим в виде диаграммы на рис. 5



Рисунок 5 – Доли транспортно-экспедиторских операций в общем объеме работ.

Разберем логистические затраты компании ООО «ТК-Фаст»

Проанализируем логистические затраты по обслуживанию собственного и заемного транспорта с составлением калькуляции стоимости услуг, которые оказывает компания, представленные в таблице 3.

Таблица 3 - Структура себестоимости оказанных услуг компанией ООО «ТК Фаст»

| № | Показатели | 2017 год | | 2018 год | |
|---|--|------------------|-------------------------------|------------------|-------------------------------|
| | | Сумма, тыс. руб. | Доля в общей себестоимости, % | Сумма, тыс. руб. | Доля в общей себестоимости, % |
| 1 | Услуги транспортных компаний и прочих исполнителей | 693,79 | 33,18 | 783,68 | 32,47 |
| 2 | Амортизация автотранспорта | 103,11 | 4,91 | 97,96 | 4,80 |
| 3 | Расходы, связанные с организацией перевозок | 1155 | 55,71 | 1434,91 | 56,68 |
| 4 | Ремонт и техническое обслуживание автотранспорта | 105 | 5,88 | 122,45 | 5,64 |
| 5 | Прочие расходы | 65,1 | 0,31 | 10 | 0,41 |
| 6 | ИТОГО | 2 100 | 100 | 2 449 | 100.00 |

По данным, представленным в таблице, в себестоимость оказываемых услуг входят услуги транспортных и прочих компаний, участвующих в грузоперевозке, иначе говоря, тариф на доставку грузов компании перевозчика, а также расходы на организацию перевозки (стоимость ГСМ, оплата командировочных расходов).

В 2017 году по сравнению с 2018 годом себестоимость доли привлеченных транспортных компаний снизилась, при увеличении доли затрат на использование собственных автотранспортных средств.

Сравнительный анализ использования собственного и заемного

транспорта за 2017 и 2018 годы представлен в таблице 4 и 5.

Таблица 4 – Анализ использования собственного и заемного транспорта за 2018 г.

| Показатели | Собственным транспортом | | Заемным транспортом | | Итого | |
|----------------------------------|-------------------------|----|---------------------|----|-----------|-----|
| | тыс. руб. | % | тыс. руб. | % | тыс. руб. | % |
| Объем выручки от оказанных услуг | 2547,3 | 70 | 1091,7 | 30 | 3 639 | 100 |
| Себестоимость услуг | 1 616,34 | 66 | 832,66 | 34 | 2 449 | 100 |
| Валовая прибыль | 840 | 75 | 380 | 25 | 1 220 | 100 |
| Коэффициент валовой прибыли | 0,32 | - | 0,34 | - | 0,33 | - |

Таблица 5 – Анализ использования собственного и заемного транспорта за 2017 г.

| Показатели | Собственным транспортом | | Заемным транспортом | | Итого | |
|----------------------------------|-------------------------|----|---------------------|----|-----------|-----|
| | тыс. руб. | % | тыс. руб. | % | тыс. руб. | % |
| Объем выручки от оказанных услуг | 2336,18 | 74 | 820,82 | 26 | 3157 | 100 |
| Себестоимость услуг | 1 407 | 67 | 693 | 33 | 2100 | 100 |
| Валовая прибыль | 845,6 | 80 | 211,4 | 20 | 1057 | 100 |
| Коэффициент валовой прибыли | 0,36 | - | 0,25 | - | 0,33 | - |

Как видно из таблиц 4 и 5 объем услуг по грузоперевозке собственным

транспортом в 2018 году составил 2547,3 тыс. руб., а заемным -1091,7 тыс. руб, что снизилась по сравнению с 2017 годом на 4% и увеличилось в 2018 году на 6%, соответственно. Как следствие, себестоимость увеличилась в 2018 году на перевозку собственным транспортом на 8,15% , а заемным – на 11,07%.

Как видно из таблиц 4 и 5, коэффициент валовой прибыли использования собственного автотранспорта для грузоперевозок составляет 0,51 и 0,52 в 2017 и 2018 годах, что выше коэффициента заемного транспорта 0,35 и 0,41 в 2017 и 2018 годах соответственно, поэтому можно сделать вывод, что более выгодно использование для грузоперевозок собственного транспорта.

Таблица 6 – Объем перевезенной продукции за 2017-2019 гг.

| № | Вид продукции | 2017 | Доля,% | 2018 | Доля,% | 2019 | Доля,% |
|---|------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 1 | Трубы | 59870 | 26,77 | 61350 | 23,41 | 64800 | 27,50 |
| 2 | Кирпич | 78480 | 35,09 | 80500 | 26,76 | 82944 | 35,20 |
| 3 | Пластик | 50735 | 22,68 | 53640 | 35,11 | 51840 | 22 |
| 4 | Строительные материалы | 34540 | 15,44 | 33750 | 14,72 | 36000 | 15,28 |
| 5 | Итого | 223625 | 100 | 229240 | 100 | 235584 | 100 |

Проведем расчет необходимого количества поддонов, для перевозки различных видов грузов.

Кирпич:

Перевозится на манипуляторе, среднего объема, который вмещает в себя 18 поддонов, количество кирпичей на одном поддоне 128 штук. Следовательно на одном манипуляторе перевозится 2304 штуки кирпичей, в среднем предприятие использует 3 манипулятора для перевозки кирпичей. Общее количество 6 912 кирпичей в месяц, в год, объем перевозки составляет 82 944.

Трубы:

Перевозится автомобильным транспортом в коробках, которые размещаются на поддоне. Вместимость одной коробки включает в себя 15 штук труб, количество коробок на одном поддоне 6 штук.

Таким образом на одной паллете перевозится 90 труб. В 40 фунтовую фуру помещается 30 паллет, или 270 штук труб. Компанией в среднем в месяц перевозка труб осуществляется двумя фурами, общая вместимость 5 400 труб, в год такой объем составляет 64 800 труб.

Пластик (комплектующие):

Данный вид продукции, так же как и трубы перевозится 40 фунтовой фурой. Комплектующие изделия, перевозятся в коробках, и размещаются на паллетах, одна коробка вмещает в себя 12 штук комплектующих из пластика, в одной паллете помещается 6 коробок, в одной фуру перевозится 2 160 штук, в среднем в месяц пластик перевозится двумя фурами. Общий объем перевезенного пластика 4 320 штук в месяц. В год объем составляет 51 840 штук.

Строительные материалы:

Перевозится 40 фунтовыми автомобилями, на поддонах, один поддон вмещает в себя 6 коробок, каждая из которых имеет вместимость 25 штук, в месяц предприятие осуществляет перевозку строительных материалов 4 фурами, общим объемом 3 000 штук, в год перевозится в среднем предприятие перевозит 36 000 штук изделий.

Количество паллет используемых в год, составляет, для перевозки кирпичей 54 штуки, для перевозки труб 60 штук, для перевозки комплектующий изделий из пластика 60 штук, для строительных материалов 120 штук.

Таким образом общее количество паллет используемых в месяц составляет 294 штуки. Общее количество паллет используемых для перевозки составляет 3 528 штук.

Во второй главе проанализированы транспортно-логистические операции, осуществляемые компанией ООО «ТК Фаст». В процессе анализа

представлена характеристика предприятия, проведен расчет показателей хозяйственной деятельности предприятия. Кроме того, рассмотрена схема логистической системы, с проведением анализа основного маршрута грузоперевозки от пункта отправления до пункта доставки грузов.

Кроме того, проанализированы логистические затраты предприятия. В результате чего выявлены недостатки в организации грузоперевозок компанией ООО «ТК Фаст», а именно:

- отсутствие эффективного контроля за движением автотранспорта по маршруту;

- высокий процент использования посреднических услуг в организации выполнения заказов на грузоперевозки.

3. Разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности предприятия на основе совершенствования логистической деятельности ООО «ТК Фаст»

3.1 Мероприятия направленные на оптимизацию логистической деятельности компании

Первое мероприятие направлено на замену перевозочной тары продукции. Автором предлагается заменить поддоны на более экономичные эконопаки.

Поддóн — транспортная тара, специально предназначенная для перемещения с помощью вилочного погрузчика тара, которая имеет жёсткую площадку и место, достаточное для создания укрупнённой грузовой единицы, используемая в качестве основания для сбора, складирования, перегрузки и перевозки грузов. Предназначен для хранения груза и его перемещения с помощью механических средств^[1].

Товары, помещённые на поддон, могут быть притянуты к нему ремнями (крепёжными лентами) или обёрнуты термоусадочными или стретч-плёнками.

Различают двухзаходные и четырёхзаходные поддоны, конструкция первых обеспечивает возможность ввода вилочного захвата только с двух противоположных сторон, вторые позволяют вводить вилы погрузчика с четырёх сторон.

Поддоны могут быть также однонастильными и двухнастильными, то есть имеющими площадку для размещения груза только с одной или с обеих сторон.

Поддоны подразделяются на *одноразовые*, которые, как правило, утилизируются после использования, и *многооборотные*, используемые многократно.

Поддоны изготавливаются из дерева, металла или пластика. Также встречаются поддоны, изготовленные из вторсырья, например, из картона. Пустой поддон весит 5—21 кг. У большинства поддонов грузоподъёмность превышает 1000 кг.

Габариты одноразовых поддонов обычно не регламентируются. Размеры многооборотных поддонов, требования к их прочности и нанесённым на них обозначениям стандартизированы.

В некоторых случаях поддоны имеют съёмные или складные элементы. Примером могут служить поддоны для хранения и транспортировки автомобильных шин, у которых есть складные угловые стойки, обеспечивающие установку поддонов друг на друга без сминания шин. При хранении в сложенном (пустом) положении они занимают в 5—6 раз меньший объём.

Европейские поддоны

В Европе обычно используется стандартный поддон EUR (в России называемый «европоддоном», «европалетой»), который имеет размеры 800×1200×144 мм. Он используется, главным образом, для розничной торговли его размер определён внутренними размерами грузовиков, осуществляющих поставки со складов розничным торговым учреждениям.

Таблица 7 – Техническая поддонов

| Тип EURO | Основные размеры (W × L) | Название по ISO |
|--------------|--------------------------|--------------------------|
| EUR EUR 1 | 800×1200x144 мм | ISO1 |
| EUR 2 | 1200×1000x144 мм | ISO2 |
| EUR 3 | 1000×1200x144 мм | |
| EUR 6 | 800×600x144 мм | ISO0 |
| | 600×400 мм | одна четвертая часть EUR |
| | 400×300 мм | одна восьмая часть EUR |

Таблица 8– Стоимость поддонов

| Вид поддона | Сумма |
|------------------------------|---------------------|
| Новые поддоны 1200*1000 | |
| Поддон 1200*1000 | От 240 руб. / 1 шт. |
| Поддон легкий 1200*1000 | От 240 руб. / 1 шт. |
| Поддон облегченный 1200*1000 | От 240 руб. / 1 шт. |
| Новые поддоны 1200*800 | |
| Поддон 1200*800 легкий | От 240 руб. / 1 шт. |
| Поддон 1200*800 облегченный | От 240 руб. / 1 шт. |
| Европоддон 1200*800 | От 300 руб. / 1 шт. |

Одним из самых востребованных и популярных видов крупногабаритных контейнеров, выпускаемых компанией является PolyBox прочный и экономичный контейнер многократного использования. Он состоит из полимерного поддона, стенок и крышки. Контейнер складывается при обратной транспортировке и хранении, что обеспечивает значительную экономию пространства и сокращает расходы на обратную логистику.

PolyBox не имеет аналогов на украинском рынке полимерной тары. Наибольшее распространение контейнер получил при использовании в следующих сферах: экономия пространства благодаря разборной конструкции; прочность и возможность штабелирования; многооборотность (возможность многократного использования); обеспечение целостности и сохранности груза при транспортировке; экологичный 100 % пригодность для вторичной переработки; незаменим при экспортных операциях: отсутствует необходимость в фитосанитарной обработке.

Отличительные особенности от других видов тары: транспортировка и складирование продуктов химической промышленности; использование в жилищнокоммунальном хозяйстве; применение в пищевой промышленности.

Далее приведем характеристики PolyBox. Для транспортировки крупногабаритных предметов предназначен PolyBox Н900, который относительно недавно пополнил модельный ряд. Его габариты 1450x1120x900 мм. Он способен выдерживать нагрузки до 1200 кг.

В порожнем состоянии разборный контейнер складывается. Стенка помещается на паллет под крышку. Высота конструкции в разобранном виде, не превышает 250 мм.

Комплекующие полибоксы изготовлены из полипропилена, благодаря которому он прочный, не токсичный, влагоустойчивый. Пластик легко чистить и мыть. Герметичность контейнера защищает внутренне содержимое от загрязнения, сохраняя его качество и внешний вид. Температурный режим эксплуатации от – 20 до +45°С.

Крупногабаритные контейнеры – это универсальная в эксплуатации тара, обладающая широким спектром применения. В ходе работы с ней возникают определенные трудности при ее хранении и складировании в пустом виде, так как они довольно габаритные и занимают достаточно много пространства. Стоимость ее транспортировки в порожнем состоянии, будет стоить столько же, как и в наполненном, что довольно затратно. С целью оптимизации размещения, а также снижения транспортных издержек при транспортировании пустой крупногабаритной тары был разработан сборно-разборный контейнер PolyBox. Он сконструирован с целью решения большого числа логистических задач и предназначен для сохранения и перемещения самых различных грузов: от запчастей до продуктов питания.

PolyBox состоит из трех частей: крышки, стенки и основания. Основание может быть в виде пластмассового днища, которое крепится на деревянный поддон, либо стенка устанавливается на пластиковый паллет.

Крышка с посадочными местами для фиксации верхней емкости при штабелировании плотно прилегает к емкости. Такая конструкция гарантирует формирование устойчивого штабеля. Допустимая высота стопки – 3-4 яруса.

Стенка изготовлена из многослойного ячеистого полимерного листа, благодаря которому она является прочной. Так же она может быть сделана из трехслойного пластикового листа, выполненного по инновационной технологии Bubble Guard. По типу сложения она может быть как обычная,

так и М-сложением. При необходимости для нее может быть изготовлен клапан.

Стандартные и наиболее распространенные высоты стенки – 700, 745 и 1000 мм. При необходимости, возможно, заказать нестандартный размер от 350 до 1200 мм. Так же уменьшить высоту можно при помощи подручных инструментов.

Усиленный поддон способен выдерживать статические нагрузки до 3500-4000 кг, динамические – до 600 кг. Для фиксации стенки на паллете предусмотрены специальные ячейки, гарантирующие прочность и устойчивость конструкции. Размеры полимерного поддона стандартные – 1200x800 мм. Максимальный вес, допустимый к загрузке в разборный контейнер – 500 кг.

Полибокс сертифицирован для применения в пищевой промышленности. Погрузочно-разгрузочные работы осуществляются при помощи специализированной техники. Используется в машино- и автомобилестроении, на производстве продуктов питания, нефтехимической, фармацевтической отраслях, логистика, торговля, экспорт товаров.

При этом, хотелось бы отметить что паллеты имеет небольшую оборачиваемость при транспортировки таких видов продукции как кирпичи, строй материалы, пластик, которые приводят к разрушению поддонов, в процессе повреждения паллеты, возникает риск порчи продукции, что негативно сказывается на экономике предприятия.

Проведем расчет затрат на использование поддонов, при перевозки грузов:

$$Z_{под} = 3528 \cdot 240 = 846720 \text{ руб.}$$

Нами предложено мероприятие по замене паллет на более практичную и удобную тару под названием «Poly box». Данный вид тары снижает риск порчи продукции, за счет герметичности упаковки, исключает процесс

запалечивания продукции, намокания и нарушение упаковки в процессе транспортировки. Так же следует отметить, что использование «Poly box» полностью исключает применение дополнительной тары в виде коробок, продукцию можно сразу размещать в эко пак.

Для перевозки продукции предприятию требуется гораздо меньший объем эконопакетов по сравнению с паллетами, так как они могут использоваться многократно и имеют более высокую оборачиваемость. Для существующего объема перевозки продукции предприятию необходимо закупить 500 штук эконопакетов, стоимость одного эконопакета на рынке, составляет 5 000 руб. Проведем расчет затрат на приобретение необходимого количества эконопакетов,

$$Z_{mp} = 500 \cdot 5000 = 2500000 \text{ руб}$$

Разница затрат на паллеты и эконопакет составляет:

$$P_{z=m} = 2500000 - 846720 = 1653280 \text{ руб.}$$

Проведем расчет перевозимого груза в эконопакете, с учетом существующего количества автомобилей и периодов поставки.

Таблица 9 – Объем перевозимой продукции на поддоне и эконопакете

| Материалы | Объем 1 паллета, шт. | Объем 1 эконопакета, шт. | Годовой объем паллета | Годовой объем эконопакета | Отклонение |
|----------------|----------------------|--------------------------|-----------------------|---------------------------|------------|
| Трубы | 90 | 220 | 64 800 | 79 200 | 14 400 |
| Пластик | 72 | 90 | 51 840 | 64 800 | 12 960 |
| Стройматериалы | 150 | 170 | 36 000 | 244 800 | 208 800 |
| Итого | | | 152 640 | 388 800 | 236 160 |

Таким образом при использовании в перевозке, эконопакет предприятие отгружает продукции в два раза больше чем при использовании паллет.

Срок окупаемости данного мероприятия составляет 1,27 мес.

3.2 Расчет экономической эффективности предложенных мероприятий

Вторым мероприятием по совершенствованию логистической деятельности предприятия является внедрение программы планирования транспорта. Суть данной программы заключается в том, что на предприятии в облачном хранилище создается Excel файл программы Microsoft Excel, в котором имеется несколько вкладок закрепленных за отдельными транспортными компаниями. При этом следует отметить, что компании конкуренты не видят данные транслируемые другими компаниями.

Каждая вкладка содержит в себе информацию следующего вида:

Вид транспортного средства его количество и характеристики данных видов транспорта, так же направления с которыми работает данная организация и предварительная стоимость перевозки продукции. Данная информация будет доступна в полном объеме по всем транспортным компаниям только менеджерам компании ООО «ТК Фаст», данные как правило обновляются каждые 30 минут.

Данная программа позволяет менеджерам компании сократить время на поиск автомобиля, на время формирования транспортных документов, поиск и расчет транспортных тарифов, быстрый отклик для потребителя, определяет время подачи транспортного средства его предварительную стоимость.

Таблица 10 - Программа планирования транспорта

| № | Автомобили | Количество авто | Время ожидания транспорта | Характеристика | Стоимость перевозки/по городу |
|---|--------------|-----------------|---------------------------|----------------|-------------------------------|
| 1 | Погрузчик | 1 | 0 час | 5 тн | 1000 |
| 2 | Рефрижиратор | 4 | 0 час | 20 тн | 500 |
| 3 | Трак | 2 | 0 час | 40 тн | 400 |
| 4 | Газель | 3 | 0 час | 10 тн | 1500 |
| 5 | Фургон | 2 | 0 час | 10 тн | 2000 |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

В таблице 10, видно как именно происходит планирование транспорта и его мониторинг, заносимые данные в таблицу наглядно показывают суть и полный расклад по транспорту в данный час.

Если автомобиля нет в наличии то данные обновляются и в колонке где указывается наличие транспорта, соответственно ставится 0.

Таблица 11- Пример работы программы планирования транспорта

| № | Автомобили | Количество авто | Время ожидания транспорта | Характеристика | Стоимость перевозки/по городу |
|---|--------------|-----------------|---------------------------|----------------|-------------------------------|
| 1 | Погрузчик | 1 | 0 час | 5 тн | 1000 |
| 2 | Рефрижиратор | 0 | 1 час | 20 тн | 500 |
| 3 | Трак | 0 | 3 часа | 40 тн | 400 |
| 4 | Газель | 0 | 5 часов | 10 тн | 1500 |
| 5 | Фургон | 2 | 0 час | 10 тн | 2000 |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Так же представлена характеристика по каждому виду транспорта, конкретно по его грузоподъемности, при этом стоит отметить что указывается время ожидания транспорта и заранее рассчитана его стоимость перевозки. Предварительные данные и цифры помогают намного быстрее и оперативнее предоставить данные клиенту.

Таблицы 12 – Расчет основных показателей деятельности после предложенных мероприятий

| Показатели | 2018 | 2019 | Абсолютное отклонение | Темпы прироста, % |
|--|---------|---------|-----------------------|-------------------|
| | | | 2019/2018 | 2019/2018 |
| 1. Выручка от продаж, тыс. руб. | 3 639 | 4 319 | 680 | 18,6 |
| 2. Себестоимость проданных товаров, продукции, работ, услуг, тыс. руб. | 2 449 | 2 810 | 361 | 14,7 |
| 3. Валовая прибыль, тыс. руб. | 1 220 | 1 509 | 289 | 23,6 |
| 4. Коммерческие расходы, тыс. руб. | - | - | - | - |
| 5. Управленческие расходы, тыс. руб. | - | - | - | - |
| Прибыль (убыток) от продаж, тыс. руб. | 1 220 | 1 509 | 289 | 23,6 |
| 6 Чистая прибыль (убыток) отчетного периода, тыс. руб. | 1 143 | 1 359 | 216 | 18,8 |
| 7. Основные фонды, тыс. руб. | 7 500 | 7 500 | - | - |
| 8. Оборотные активы, тыс. руб. | - | 2,5 | - | - |
| 9. Среднесписочная численность ППП, чел. | 3 | 3 | - | - |
| 10 Фонд оплаты труда ППП, тыс. руб. | 720 000 | 720 000 | - | - |
| 11. Фондоотдача | 0,48 | 0,48 | 0,6 | - |
| 12. Оборачиваемость активов, раз | - | 0,57 | - | - |
| 13. Рентабельность продаж, % | 33,5 | 33,5 | - | - |
| 14. Затраты на рубль выручки, коп. | 0,67 | 0,67 | - | - |

Таким образом, из данных таблицы, видно что, предложенные мероприятия имеют положительный экономический эффект.

Заключение

Целью выпускной квалификационной работы являлось разработать мероприятия направленные на повышения деятельности предприятия, на основе использования совершенствование логистической деятельности.

Автором были рассмотрены теоритические основы логистической деятельности, как основного пути повышения эффективности деятельности предприятия. В данной главе автор рассматривает понятия, сущность, цели и задачи логистической деятельности, этапы ее формирования и проектирования.

Рассмотрены основные пути совершенствование логистической деятельности организации.

Во второй главе автором дается организационно-экономическая характеристика деятельности транспортной компании, ООО «ТК ФАСТ» за 2017-2019 год.

Здесь дана характеристика деятельности предприятия, проведен расчет экономических показателей. В целом за исследуемый период компания отработала достаточно эффективно. По данным таблицы 2.1 можно сделать следующие выводы, в 2009 году выручка от оказанных услуг составила 41 133 тыс. руб., что на 12,53% меньше по отношению к 2018 году.

Снижение общего показателя услуг связано со значительным сокращением объемов перевозок в ноябре - декабре 2018 года, связанным с началом мирового экономического кризиса, который резко отразился на объемах грузоперевозок. Большинство предприятий, являющихся основными клиентами ООО «ТК ФАСТ», приостановили свою деятельность. Но несмотря на это, предприятие в 2019 году осталось рентабельным и сохранило свои позиции на рынке, так как в это время компания активно расширяла клиентскую базу и разрабатывала оптимальные маршруты движения автотранспорта.

Валовая прибыль предприятия в 2019 году по сравнению с 2018г. снизилась на 16,13% и составила 19 188 тыс. руб., соответственно чистая прибыль предприятия также снизилась и составила 5 688 тыс. руб.

Рентабельность оказанных услуг и рентабельность от прибыли в 2019 году по сравнению с предыдущим оказались выше и составили 13,83% и 29,64% соответственно. Это произошло в связи с тем, что при снижении объема грузоперевозок, ООО «ТК ФАСТ» в большинстве маршрутов использовало собственный транспорт, так как он менее затратный по сравнению с заемным, что и дало такие высокие показатели.

После экономического анализа деятельности предприятия автором рассматривалась его логистическая деятельность. Был проведен анализ, маршрутов доставки продукции потребителю, логистическая схема движения материальных, информационных и финансовых потоков. По результатам проведенного анализа, сделаны выводы и выявлены основные недостатки в логистической деятельности компании.

В третьей главе в результате выявленных недостатков в логистической системе, автором предлагаются мероприятия, по ее совершенствованию. Которое заключается в использовании более экономично, надежно, эффективная тара для перевозки продукции. Представлена сравнительная характеристика используемой в настоящее время тары, в виде поддонов и новой в виде эконопака. Проведен анализ затрат связанных с использованной тарой в виде поддона и тары эконопак. Затраты на использования тары в виде эконопак выше, чем использование поддона, однако следует отметить, что при использовании эконопака в транспортировке продукции, предприятие может перевезти больший объем, при этом обеспечив надежность исключения потерь и порчи продукции на время доставки.

В результате предложенных мероприятий основные экономические показатели деятельности выросли, что доказывает их эффективность.

Список используемой литературы

1. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта [Электронный ресурс]: федер. закон Российской Федерации от 8 нояб. 2007 г. N 259-ФЗ. - Доступ. из справ.-правовой системы "КонсультантПлюс". - Загл. с экрана.
2. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]: федер. закон Российской Федерации от 10 янв. 2003 г. N 18-ФЗ. - Доступ. из справ.-правовой системы "КонсультантПлюс". - Загл. с экрана.
3. Бауэросокс, Д. Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. [Текст]: пер. с англ. / Д.Дж. Бауэросокс – 2-е изд. - М: Олимп- Бизнес, 2010. – 640 с.
4. Бухало С.М. Организация, планирование и управление деятельностью промышленного предприятия [Текст] / С.М. Бухало – М.: Высшая школа, 2010. – 315 с. 6. Беляев В.М. Грузовые перевозки. [Текст] / Беляев В. М. - М.: Академия, 2011. - 176 с.
5. Гатторна, Джон. Управление цепями поставок [Текст]: Справочник издательства Gower / Под ред. Дж. Гатторны (ред. Р. Огулин, М. Рейнольдс); Пер с 5-го англ изд. - М.: Инфра-М, 2012. XXXIV, 670 с.
6. Годовые отчеты управления главного механика ОАО «АВТОВАЗ» за 2013-2015 г.
7. Голубчик А.М. Транспортно-экспедиторский бизнес. Создание, становление, управление. [Текст] / Голубчик А.М. - М.: ТрансЛит, 2011. - 320 с. 72
8. Джонсон Д., Вуд Д.Ф., Вордлоу Д.Л., Мерфи-мл. П.Р. Современная логистика: Перевод с английского [Текст] / Джонсон Д. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2011. – 416 с
9. Доенин В. В. Динамическая логистика транспортных процессов. [Текст] / Доенин В. В. - М.: Компания Спутник +, 2010. - 248 с.

10. Дыбская В. В. Логистика. [Текст] / Дыбская В. В., Зайцев Е. И., Сергеев В. И., Стерлигова А. Н. - М.: Эксмо, 2013. - 944 с.
11. Евсеева А.А. Международные перевозки. [Текст] / Евсеева А. А., Сарафанова Е. В. - Ростов-на-Дону: Феникс, 2011. - 416 с.
12. Иванов Д.А. Управление цепями поставок. [Текст] / Иванов Д.А. - СПб.: Издательство Политехнического университета, 2010. - 660 с.
13. Лукинский В.С. Модели и методы теории логистики. 2-е издание. [Текст] / В.С. Лукинский [и др.]; под ред. В.С. Лукинского. – СПб.: Изд-во: Питер, 2010. – 448 с.
14. Миротин Л.Б. Управление грузовыми потоками в транспортнологистических системах / Л.Б. Миротин, В.А. Гудков, В.В. Зырянов и др. Под ред. Л.Б. Миротина. - М.: Горячая линия - Телеком, 2010. - 704 с.
15. Организационная структура Управления Главного механика. 19. Основные положения Управления Главного механика 20. Официальный сайт LADA [Электронный ресурс]. URL: [http:// www.lada.ru](http://www.lada.ru) (дата обращения 5.05.2016)
16. Christopher M. Logistics and Supply Chain Management [Text] / Christopher Martin. - New Jersey : FT Press, 2016. - 328 p.
17. Grant D. Sustainable Logistics and Supply Chain Management [Text] / David B Grant, Alexander Trautrim. - London : Kogan Page, 2013. – 256 p.
18. John L. Supply Chain Management and Transport Logistics [Text] / John J. Liu. – London : Taylor & Francis, 2011. – 552 p. 73 24. Mangan J. Global Logistics and Supply Chain Management, 2nd Edition [Text] / Mangan John, Lalwani Chandra, Butcher Tim, Javadpour Roya. – New York : Wiley, 2nd Edition, 2011. – 446 p.
19. Industry 4.0 and Competitiveness - Hasan Çebi BAL1, Çisil ERKAN 2-
<https://doi.org/10.1016/j.procs.2019.09.096>
1. 20. Scott D. M. New Rules of Marketing and PR. Latest Edition: 6th Edition Publication: John Wiley & Sons, 2017. 324 p.