

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

Институт финансов, экономики управления
(институт, факультет)
Менеджмент организации
(кафедра)

УТВЕРЖДАЮ
Зав.кафедрой Менеджмент организации

_____ А.А. Руденко
(подпись) (И.О. Фамилия)
« _____ » _____ 201_ г.

ЗАДАНИЕ
на выполнение бакалаврской работы

Студент Магай Вадим Ефремович

1. Тема «Совершенствование управления транспортным хозяйством предприятия (на примере ООО «Заря»)».
2. Срок сдачи студентом законченной выпускной квалификационной работы «10» января 2016 года.
3. Исходные данные к бакалаврской работе
 - 3.1. Данные и материалы производственной практики.
 - 3.2. Материалы учебников по логистике, менеджменту, научных статей, документов, по финансово-хозяйственной деятельности ООО «Заря».
4. Содержание бакалаврской работы:

Введение

 1. Теоретические аспекты организации управления транспортным хозяйством предприятия
 - 1.1 Понятие транспортного хозяйства
 - 1.2 Планирование и организация транспортных работ
 2. Анализ управления транспортным хозяйством в ООО «Заря»
 - 2.1 Организационно-экономическая характеристика ООО «Заря»
 - 2.2 Оценка управления транспортным хозяйством в ООО «Заря»

3. Совершенствование управления транспортным хозяйством в ООО «Заря»

3.1 Разработка мероприятий по повышению эффективности управления транспортным хозяйством в ООО «Заря»

3.2 Оценка результатов внедрения мероприятий в ООО «Заря»

Заключение

Библиографический список

Приложения

5. Ориентировочный перечень графического и иллюстративного материала:

1. Титульный лист.
2. Актуальность, цель и задачи исследования.
3. Табличные и графические материалы по главам 1, 2, 3.
4. Организационная структура объекта исследования.
5. Основные экономические показатели деятельности организации.
6. Графические данные по результатам анализа функционирования организации.
7. Результаты анализа управления транспортным хозяйством на предприятии.
8. Предложения по повышению эффективности управления транспортным хозяйством.
9. Результаты предполагаемого экономического эффекта от внедрения предложений по повышению эффективности управления транспортным хозяйством.

6. Дата выдачи задания «10» октября 2015 года.

Руководитель
бакалаврской работы

Задание принял к исполнению

(подпись)

(подпись)

С.О. Захаров

(И.О. Фамилия)

В.Е. Магай

(И.О. Фамилия)

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

Институт финансов, экономики управления
(институт, факультет)
Менеджмент организации
(кафедра)

УТВЕРЖДАЮ
Зав.кафедрой «Менеджмент организации»

_____ А.А. Руденко
(подпись) (И.О. Фамилия)
« ____ » _____ 201__ г.

КАЛЕНДАРНЫЙ ПЛАН
выполнения бакалаврской работы

Студента(-ки) Магай Вадима Ефремовича
по теме «Совершенствование управления транспортным хозяйством
предприятия (на примере ООО «Заря»)»)

Наименование раздела работы	Плановый срок выполнения раздела	Фактический срок выполнения раздела	Отметка о выполнении	Подпись руководителя
Разработка 1 раздела БР	25.10.2015	25.10.2015	выполнено	
Разработка 2 раздела БР	12.11.2015	12.11.2015	выполнено	
Разработка 3 раздела БР	24.11.2015	24.11.2015	выполнено	
Разработка введения, заключения и уточнение литературных источников и приложений	02.12.2015	02.12.2015	выполнено	
Окончательное оформления БР, подготовка доклада, иллюстративного материала, презентации	10.12.2015	10.12.2015	выполнено	
Предварительная защита БР	24.12.2015	24.12.2015	выполнено	
Сдача законченной БР на кафедру	10.01.2016	10.01.2016	выполнено	
Допуск к защите заведующего кафедрой	12.01.2016	12.01.2016	выполнено	

Руководитель
бакалаврской работы

_____ (подпись)

С.О. Захаров

_____ (И.О. Фамилия)

Задание принял к исполнению

_____ (подпись)

В.Е. Магай

Аннотация

Бакалаврскую работу выполнил: Магай В.Е.

Тема работы: «Совершенствование управления транспортным хозяйством предприятия (на примере ООО «Заря»)»

Научный руководитель: к.э.н., доцент С.О. Захаров

Цель исследования - совершенствование управления транспортным хозяйством ООО «Заря».

Объект исследования – предприятие ООО «Заря».

Предмет исследования – принципы и методы управления транспортным хозяйством.

Методы исследования - анализ, сравнение, экспертные оценки, статистическая обработка результатов.

Границы исследования - период с 2012–го года по 2014-й год.

Краткие выводы по работе – под транспортным хозяйством предприятия понимается подразделение предприятия, осуществляющее перемещение, погрузку и разгрузку основных и вспомогательных материалов, полуфабрикатов, заготовок, деталей, сборочных единиц, изделий и других грузов.

Назначение транспортного хозяйства - удовлетворение потребностей предприятия в грузоперевозках с учетом максимального использования транспортных средств и минимальной себестоимости транспортных работ.

Основная задача транспортного хозяйства - бесперебойное и своевременное перемещение грузов в ходе производственных процессов.

Практическая значимость работы заключается в том, что отдельные её положения в виде материала подразделов 2.2, 3.1 могут быть использованы специалистами ООО «Заря».

Структура и объем работы. Работа состоит из введения, 3-х глав, заключения, библиографического списка из 53 источников и 2-х приложений. Общий объем работы 60 страниц машинописного текста.

Содержание

Введение.....	7
1. Теоретические аспекты организации управления транспортным хозяйством предприятия	10
1.1 Понятие транспортного хозяйства	10
1.2 Планирование и организация транспортных работ.....	15
2. Анализ управления транспортным хозяйством в ООО «Заря».....	24
2.1 Организационно-экономическая характеристика ООО «Заря»	24
2.2 Оценка управления транспортным хозяйством в ООО «Заря».....	30
3. Совершенствование управления транспортным хозяйством в ООО «Заря».....	38
3.1 Разработка мероприятий по повышению эффективности управления транспортным хозяйством в ООО «Заря»	38
3.2 Оценка результатов внедрения мероприятий в ООО «Заря».....	46
Заключение	55
Библиографический список	57
Приложения	61

Введение

Одной из важных и актуальных проблем, возникающих при переходе экономики страны к рыночным отношениям, является разработка и совершенствование методов управления производственными структурами предприятия. Темой исследования данной бакалаврской работы является совершенствование управления транспортным хозяйством ООО «Заря».

При анализе актуальности темы исследования, необходимо учитывать повышенную конкуренцию в сфере транспортного обслуживания. Конкуренция мотивирует улучшение качества обслуживания, снижение себестоимости перевозок, а также своевременное реагирование на текущие изменения транспортных перевозок.

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что транспорту, как отрасли экономики, присущи особенности, которые отличают его от других отраслей материального производства:

- транспорт не производит материальную продукцию, а является продолжением процесса производства - основным связующим звеном между производителем и потребителем, ее продукция - процесс перемещения грузов и пассажиров;
- транспортная продукция не взаимозаменяема - превышение объема перевозок груза между одними пунктами не может быть компенсировано уменьшением перевозок этого же груза между другими пунктами;
- транспортная продукция не может существовать отдельно от транспорта и производиться в запас - непредоставление транспортных услуг в один период времени не компенсируется их перевыполнением в другой период времени;
- продукция транспорта не содержит сырья.

Доля заработной платы в себестоимости перевозок обычно больше чем в промышленности. Затраты на амортизацию, топливо и электроэнергию

составляют около половины всех расходов предприятия. Себестоимость перевозок снижается при росте производительности труда, сокращении расхода топлива и электроэнергии на единицу транспортной работы.

Появляются новые системы подхода к процессам совершенствования организации и управления транспортным хозяйством предприятия. Одним из них является логистический подход, который ориентирован на повышение уровня прибыльности и доходности транспорта, а также увеличение объемов грузоперевозки.

Первостепенными условиями эффективной коммерческой деятельности являются стабильность, надежность и высокая оперативность доставки грузов из пункта их производства в пункты потребления и распределения при минимальных затратах.

Цель работы – совершенствование управления транспортным хозяйством ООО «Заря» на основе анализа действующей системы.

В соответствии с поставленной целью исследования, объектом и предметом исследования можно выявить следующие основные задачи:

1. Рассмотреть теоретические аспекты организации управления транспортным хозяйством предприятия.
2. Провести анализ управления транспортным хозяйством в ООО «Заря».
3. Разработать мероприятия по повышению эффективности управления транспортным хозяйством в ООО «Заря».

Объект исследования – предприятие ООО «Заря».

Предмет исследования – принципы и методы управления транспортным хозяйством.

Для реализации поставленных задач, в данной работе были использованы следующие методики: анализ, сравнение, экспертные оценки, статистическая обработка результатов.

Структура работы состоит из введения, заключения, библиографического списка, приложений, основной части, содержащей три главы, которые включают по два подпункта.

В первой главе рассмотрены теоретические аспекты организации управления транспортным хозяйством предприятия. Во второй главе проведен анализ управления транспортным хозяйством в ООО «Заря». В третьей главе разработаны мероприятия по повышению эффективности управления транспортным хозяйством в ООО «Заря».

Для изучения теоретических и практических аспектов управления транспортным хозяйством предприятия использованы труды отечественных авторов, таких как Головкин Н.Н., Старцев К.С., Федоров О.В. , Магура М.И. ,Миротин Л.Б., Ташбаев Э., Баканов, Г. Б., Десслер, Г., Карпов, А.В. и др.

Практическая значимость данной дипломной работы заключается в том, что предложенные рекомендации могут быть использованы для совершенствования управлением транспортным хозяйством ООО «Заря».

Общий объем работы - 60 страниц машинописного текста.

1. Теоретические аспекты организации управления транспортным хозяйством предприятия

1.1 Понятие транспортного хозяйства

Транспортное хозяйство предприятия - это подразделение предприятия, выполняющее работы по перемещению, погрузке и разгрузке основных и вспомогательных материалов, заготовок, деталей, сборочных единиц, изделий и других грузов внутри предприятия, а также ввоз и вывоз этих же грузов, готовой продукции предприятия, неиспользуемых отходов производства, а на ряде предприятий - перевозку рабочих и служащих.

Назначение транспортного хозяйства - удовлетворение потребностей предприятия в грузоперевозках с учетом максимального использования транспортных средств и минимальной себестоимости транспортных работ.

Основная задача транспортного хозяйства - бесперебойное и своевременное перемещение грузов в ходе производственных процессов.

Взаимосвязанная задача - снижение издержек на погрузочно-разгрузочные и транспортные работы путем содержания транспортных средств в работоспособном и технически исправном состоянии.

Предпосылкой снижения себестоимости продукции служит рациональное эксплуатирование различных видов транспортных средств в зависимости от применяемых на предприятии типов производств и технологических процессов.

Транспортные средства классифицируются по сферам протекания транспортных процессов, по видам транспорта, по способу действия и по направлению перемещения грузов (рис. 1).

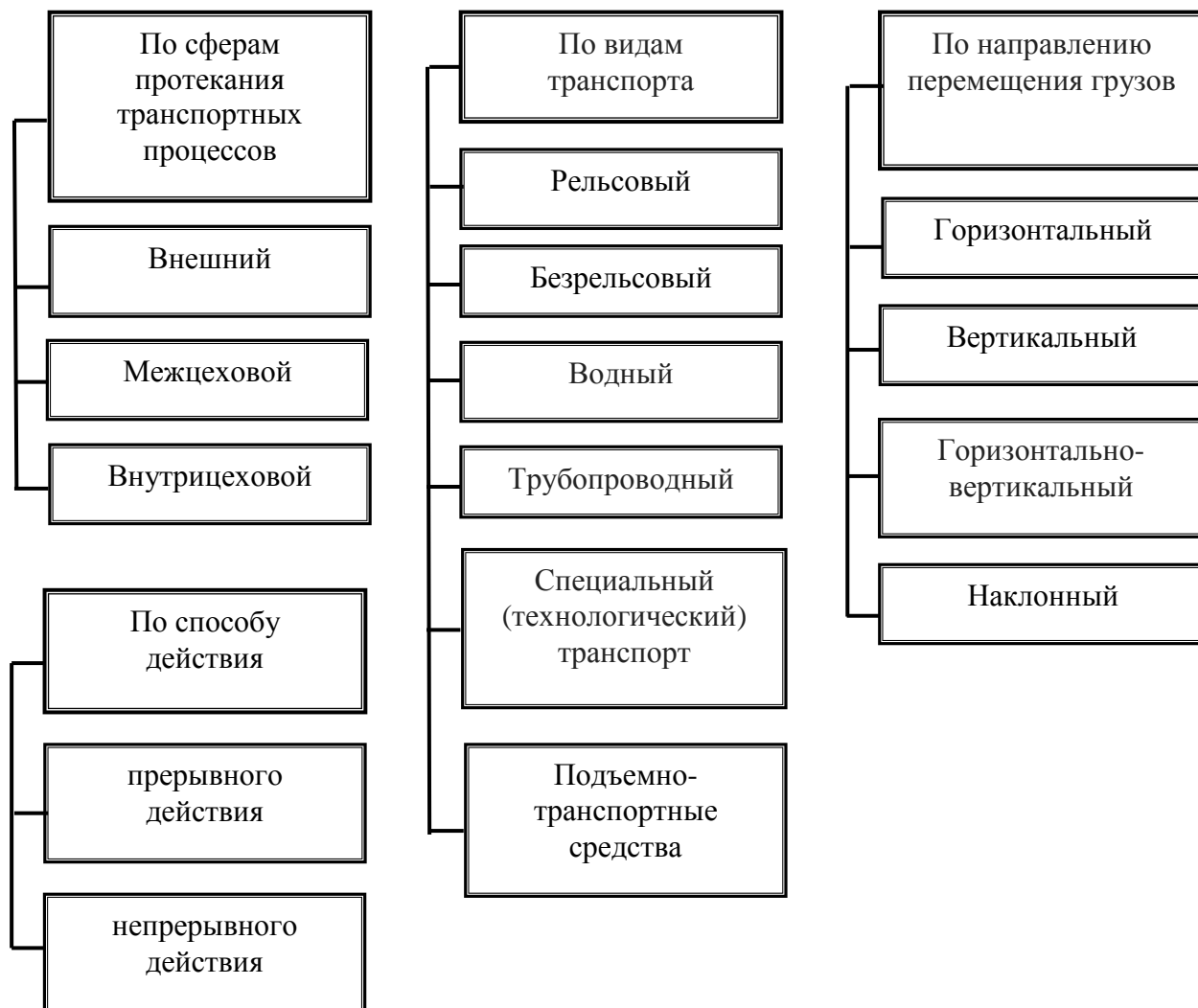


Рисунок 1 – Классификация транспортных средств

Состав транспортного хозяйства зависит от масштаба и типа производства, характера выпускаемой продукции и производственной структуры предприятия.

Структура транспортного хозяйства предприятия зависит от типа производства, объемов выпускаемой продукции и особенностей производственного процесса.

Задачи, которые должно решать транспортное хозяйство приведены на рис. 2. [39]

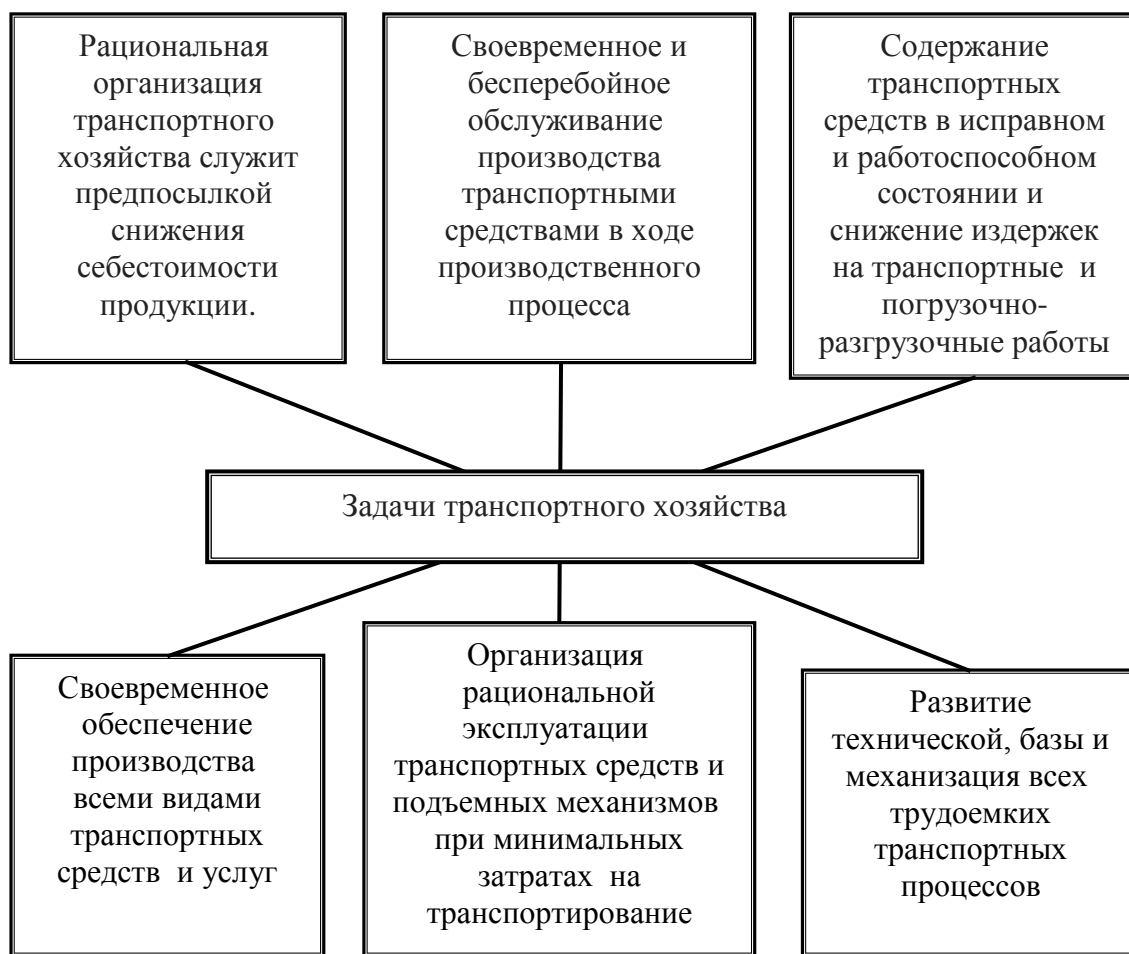


Рисунок 2 – Задачи транспортного хозяйства.

Основными функциями транспортного хозяйства являются экспедирование грузов, разгрузка и погрузка.

Остальные функции транспортной службы предприятия, помимо вышеперечисленных, приведены на рис. 3.

Основной целью эксплуатации транспортного хозяйства является удовлетворение потребностей предприятия в грузоперевозках в сферах производства, сбыта и снабжения.

На общезаводские цехи и складские помещения предприятия должна осуществляться бесперебойная поставка материальных ресурсов от внешних поставщиков. К этим материальным ресурсам можно отнести комплектующие, топливо, материалы, сырье, запчасти и т.д.



Рисунок 3 – Функции транспортного хозяйства.

Вывоз готовой продукции, предметов сбыта и утилизации, отходов производства с общезаводских цехов и складских помещений для потребления и использования внешними потребителями осуществляет внешний транспорт. [44]

Для выполнения внутренних грузоперевозок (между рабочими местами, участками и цехами) предназначен внутренний транспорт. [25]

Собственный состав погрузочно-разгрузочных и транспортных средств имеется в основном на крупных предприятиях и зависит от габаритов, веса и характера выпускаемой продукции, а также масштаба и особенностей технологии её производства. Схематическое изображение подразделений транспортного хозяйства крупного предприятия приведено на рис. 4.

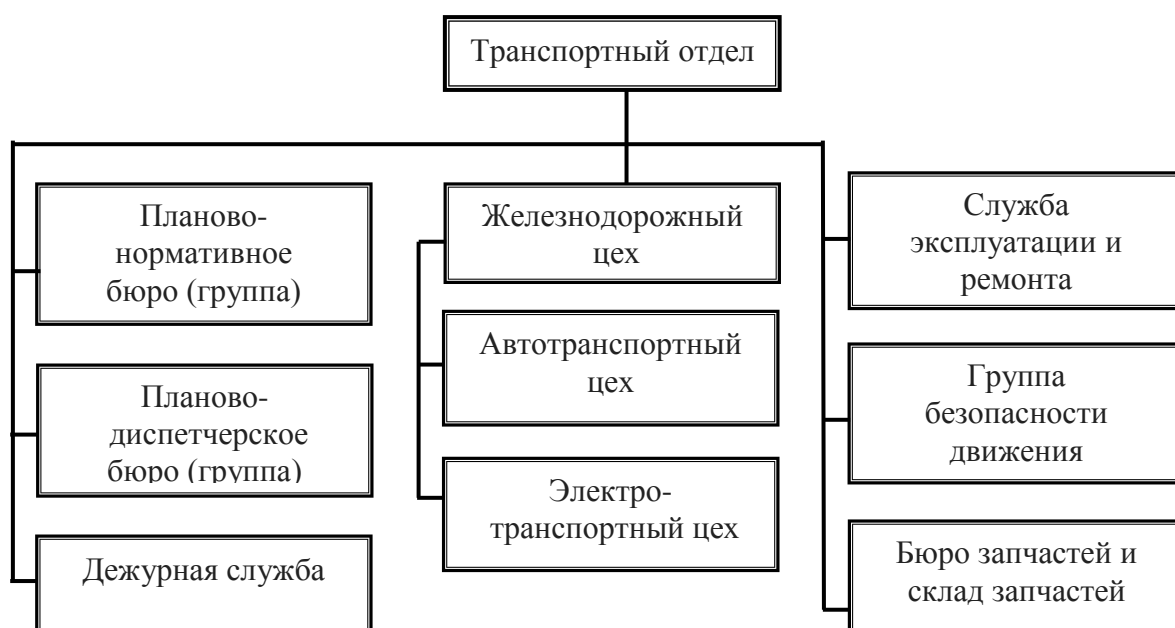


Рисунок 4 – Подразделения транспортного хозяйства.

В малом бизнесе в основном используются электрические мостовые краны, мультикары, кран-балки с тельферами, консольные краны и т.д. При этом достаточно обширное использование каров и кранов различного типа, связано с тем, что они применяются в качестве погрузочно-разгрузочных и транспортных средств.

В процессе изготовления материальной продукции возникает необходимость транспортировки сырья, материалов, топлива, полуфабрикатов и отходов производства..

На общие затраты на транспортировку продукции на большинстве предприятий приходится 10-30% косвенных расходов в себестоимости продукции, при этом численность транспортников составляет около 12% общего числа рабочих.

1.2 Планирование и организация транспортных работ

Для проведения расчетов по грузопотокам и грузообороту используется таблица вида шахматной ведомости. Статистические и расчетные данные, указываемые в этой ведомости, обуславливают фактическое перемещение грузов, осуществляемых на предприятии, что позволяет определить внешний грузооборот, а также общий грузооборот предприятия, все внутренние межцеховые грузопотоки и соответствующие внешние грузопотоки прибытия.

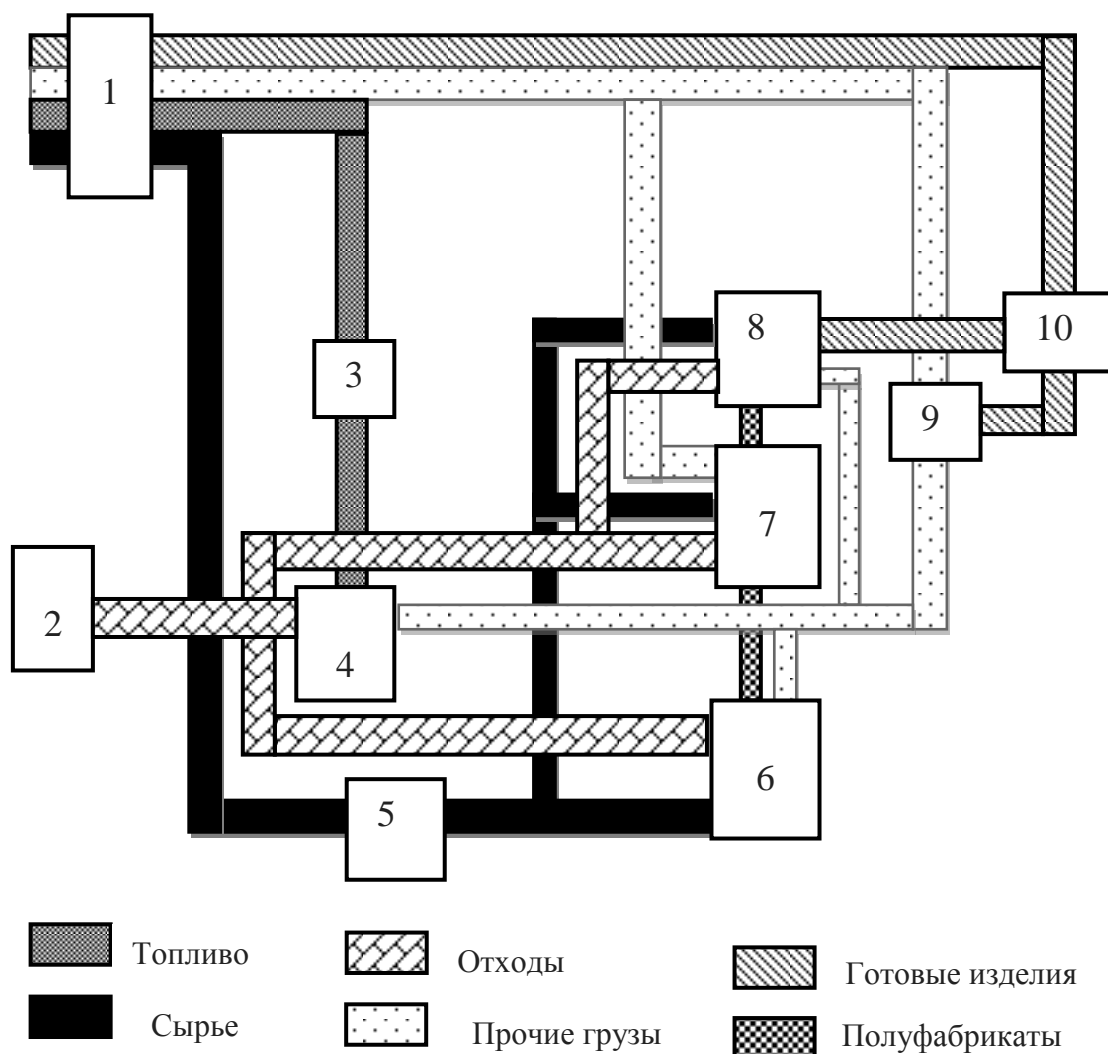
В таблице 1.1 приведен пример шахматной ведомости с показателями грузооборота между пунктами.

Таблица 1.1 – Шахматная ведомость грузооборота предприятия, тонн

Отправители	Получатели						Всего
	Станция МПС	Заводская станция	Цех № 1	Цех № 2	Цех № 3	Отвалы	
Станция МПС	-	12055	-	-	-	-	12055
Заводская станция	1287	-	2222	9058	-	-	12567
Цех № 1	-	268	-	2500	-	1776	4544
Цех № 2	-	-	-	-	9684	-	9684
Цех № 3	-	856	-	-	-	1794	2650
Отвалы	-	-	-	-	-	-	-
Итого	1287	13179	2222	11558	9684	3570	41500

Диаграмма грузопотоков составляется на основе расчетных данных генерального плана предприятия, планировок цехов и шахматной ведомости (рис. 5) и отображает схему генерального плана завода (всех его производственных и вспомогательных подразделений) и всех грузопотоков. На основе анализа диаграммы грузопотоков определяется оптимальная

транспортная схема, которая будет являться основой всех расчетов работы транспорта.



1 – заводская станция; 2 – склад отходов; 3 – склад топлива; 4 – теплоцентраль;
5 – склад сырья; 6 – цех № 1; 7 – цех № 2; 8 – цех № 3; 9 – магазин; 10 – склад готовых изделий.

Рисунок 5 – Диаграмма грузопотоков предприятия

Выбор вида транспортных средств для перевозки груза проводится с учетом его физико-химических свойств, объема и габаритов, способа погрузки - разгрузки, направления перемещения, применения оборотной тары и грузоподъемного оборудования, возможности внедрения сквозного метода транспортировки на основе единой транспортно-технологической

схемы, обеспечивающей преемственность и стыковку отдельных звеньев транспортной сети, а также планировки и конструкции зданий, рельефа территории завода.

При анализе экономической целесообразности использования транспортных средств используются следующие показатели:

- 1) коэффициент использования пробега,
- 2) общая себестоимость транспортировки груза массой 1 т.,
- 3) затраты на один рейс,
- 4) среднетехническая скорость,
- 5) часовая производительность транспорта.

При расчете количества транспортных средств в общем виде учитывается:

- грузоподъемность транспортной единицы,
- коэффициент использования грузоподъемности,
- суточный грузооборот,
- общее количество осуществляемых рейсов в сутки.

Расчет количества транспортных средств производится, исходя из часовой или суточной производительности.

Число транспортных средств прерывного действия $w_{\text{тп}}$ определяется по формуле:

$$w_{\text{тп}} = \frac{Q_c}{q_{\text{тр.с}}}, \quad (1.1)$$

где: Q_c - суточный грузооборот, т;

$q_{\text{тр.с}}$ - суточная производительность единицы транспортного средства, т.

Суточная производительность единицы транспортного средства прямо пропорциональна числу рабочих циклов $m_{\text{ц}}$ и производительности за один цикл $q_{\text{ц}}$, т.е.:

$$q_{mp.c} = \frac{q_{ц}}{m_{ц}}, \quad (1.2)$$

$$m_{ц} = \frac{F_{д.с.}}{T_{ц.т}}, \quad (1.3)$$

где: $F_{д.с.}$ - суточный фонд времени работы транспортного оборудования, мин;
 $T_{ц.т.}$ - транспортный цикл, мин.

В общем случае:

$$T_{ц.т.} = T_{пр} + T_{п} + T_{р}, \quad (1.4)$$

где: $T_{пр}$ - время пробега;
 $T_{п}$ - время погрузки;
 $T_{р}$ - время разгрузки.

Тогда:

$$W_{тп} = \frac{Q_c \times T_{ц.т.}}{F_{д.с.} \times q_{ц}}, \quad (1.5)$$

Число средств непрерывного транспорта, необходимых для данного грузопотока, например, транспортеров ($w_{тр.н.}$) определяется по формуле:

$$W_{тр.н.} = \frac{Q_{ч}}{q_{ч}}, \quad (1.6)$$

где $q_{ч}$ - часовая производительность транспортера, т/ч.;

$Q_{ч}$ - часовой грузооборот, т.

При разработке и внедрении технологии погрузочно-разгрузочных, транспортных и складских работ необходимо соблюдать соответствие транспортных средств организационным и техническим особенностям обслуживаемого производства.

На основании составленной транспортно-технологической схемы, на которой указываются все процессы и последовательность их выполнения, разрабатываются транспортно-технологические процессы отдельных

операций по грузопотокам. Основными технологическими документами являются групповые и типовые операционные технологические карты, составляемые на грузы, которые имеют идентичные условия переработки. При этом составляются маршрутные карты технологических процессов транспортировки с указанием перевозимых грузов, транспортных средств, маршрутов, исполнителей, операционного времени и. т.д. Осуществление этих процессов требует автоматизации работ и процессов, связанных с системами управления в транспортном хозяйстве.

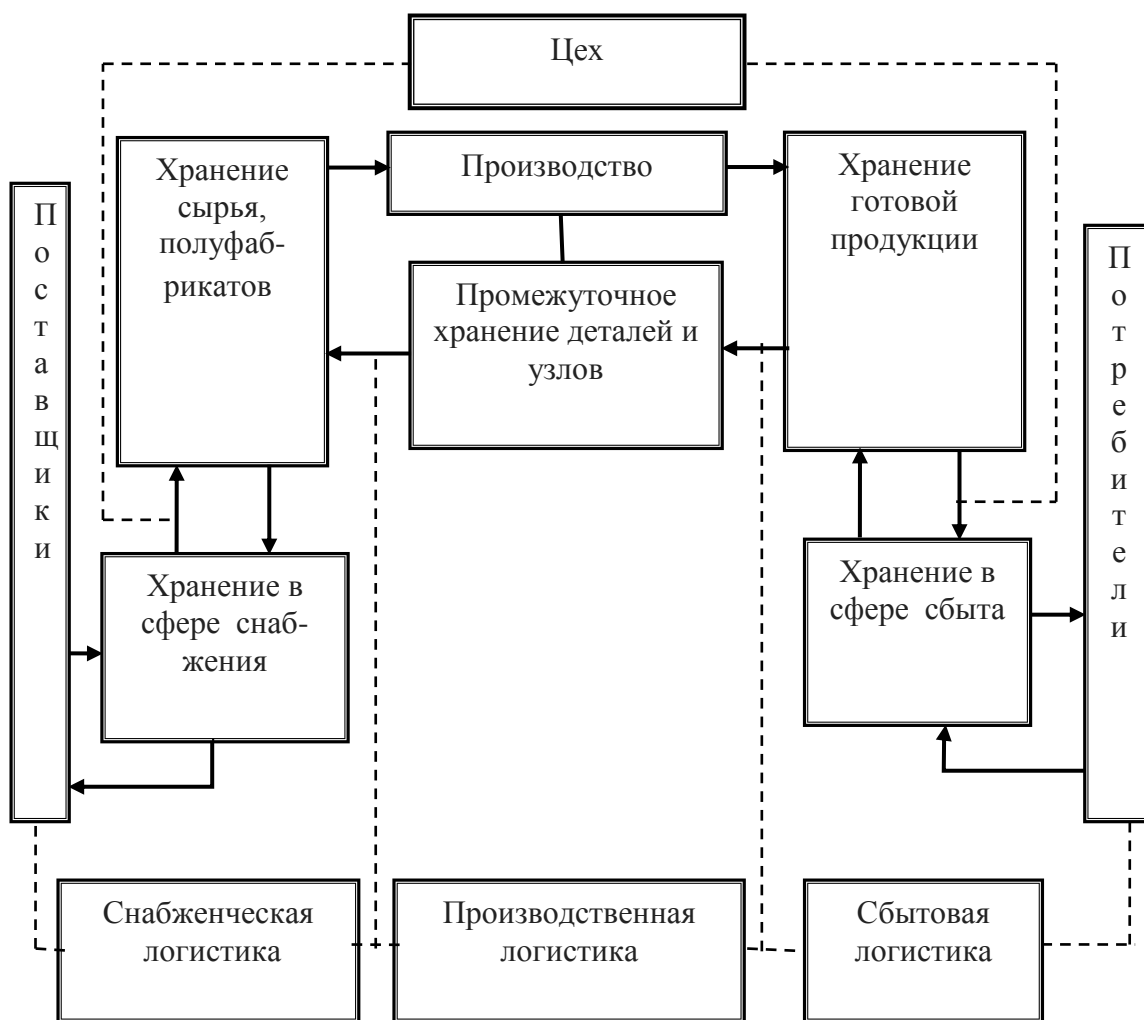


Рисунок 6 – Функциональные процессы, характеризующие работу транспортного цеха.

Транспортное хозяйство предприятия включает общезаводское транспортное хозяйство и цеховое транспортное хозяйство.

В ведении цеха сборки, по месту применения, находится обычно внутрицеховой транспорт, но на крупных и средних предприятиях на их базе создается единый транспортный цех, который выполняет ряд функциональных процессов. (рис. 6).

Так достигается повышение уровня эффективности управления транспортным хозяйством, выполняющим ряд функций единого цеха:

- функцию технического обслуживания и ремонта: данная функция обеспечивает процесс ремонта и содержания подъемно-транспортных средств и подвижного состава в надлежащем состоянии, а также предоставляет в их использование необходимые горюче-смазочные материалы и запасные части;
- функцию дорожного хозяйства: эта функция формирует управление ремонтом и содержанием заводского дорожного хозяйства, а также включает в себя инженерные сооружения, транспортные магистрали, средства сигнализации и связи, указатели и дорожные разметки;
- функцию движения: эта функция отвечает за осуществление отправки и приемки подвижного состава, подачу транспорта на погрузку и выгрузку на погрузочно-разгрузочных пунктах;
- грузовую и коммерческую функцию: формирование системы управления погрузочно-разгрузочными работами, ведение учета поступающих и отправляемых грузов, оформление перевозочных документов и расчетов с внешними перевозчиками.

При перевозке грузов внешними транспортными средствами осуществляется согласование с внешними перевозчиками, обычно специализированными транспортно-экспедиторскими компаниями.

При осуществлении ввоза и вывоза транспортируемого груза через внешние подъездные пути с территории предприятия, как правило, используется железнодорожный транспорт или большегрузные автомобили.

В этом случае требуется согласование сроков и порядка подачи железнодорожных поездов, автопоездов, их типа и количества, осуществляемое на основании разработки единых графиков транспортных операций и суточного плана-графика подъездных путей с учетом совместной работы внешнего и внутреннего транспорта. При согласовании производственных процессов и графиков работы транспортного хозяйства происходит ускорение обработки отправляемых и прибывающих грузов, а также сокращение простоя подвижного состава перед погрузкой и выгрузкой. [44; с. 368].

Грузооборот – это определенное количество грузов (в тоннах), перемещаемых на предприятии за определенный период времени (сутки, месяц, квартал, год), и определяемых на основании таблиц грузооборота, учитывающих отправку и поступление грузов. При проведении расчетов в каждой клетке этой таблицы указывается количество и наименование груза, который поступил, или был отправлен из пункта в зависимости от расстановки в пользу потребителя или отправителя. [54; с. 68].

Грузопоток – это определенное количество перемещаемых в определенном направлении грузов (между отдельными пунктами выгрузки или погрузки в пределах предприятия) за тот же период, что и грузооборот. [50; с. 64]. Грузооборот равен сумме грузопотоков.

При разработке схем грузопотоков за основу берутся данные таблиц грузооборота. Графическое отображение схем грузопотоков содержит информацию о направлении движения грузов по отдельным пунктам обслуживаемой территории, в то время как на схеме грузопотоков отображается план территории с указанием транспортных путей, вычерченном в определенном масштабе. Стрелками указывается направление движения грузопотоков, а объем перевозимых грузов, проставляется цифрами над линиями.

Схема грузопотоков создается для упрощения анализа транспортного пути и размещения определенных объектов с целью совершенствования их

рациональной организации в пространстве и используется для быстрого выявления и устранения факторов излишних пересечений; позволяет проверить соответствие "грузонапряженности" отдельных транспортных путей их пропускной способности, определить возвратные и встречные маршруты при сокращении пути движения отдельных грузов. Благодаря составлению и анализу схемы грузопотоков, становится возможным создание схемы маршрутизации перевозок между отдельными пунктами на территории обслуживания.

Перевозки грузов могут осуществляться по следующим типам маршрутов:

- разовым маршрутам, назначаемым с целью выполнения неповторяющихся отдельных заявок, а также случайных как по направлению, так и по количеству и составу, транспортируемых грузов;
- постоянным маршрутам, назначаемым с целью осуществления систематически повторяющихся заявок с учетом грузопотока и применяемых транспортных средств;
- комбинированным маршрутам, представляющим из себя комбинацию различных маршрутов или их фрагментов. [14; с. 118].

На мелкосерийном, заказном и проектном производствах, используются грузоперевозки по разовым маршрутам ввиду отсутствия устойчивых грузопотоков. В поточном и крупнопартийном производствах, грузоперевозки осуществляются как по разовым, так и по постоянным маршрутам, поскольку на этих типах производств основная часть грузоперевозок постоянна.

Для оценки эффективности использования транспортных средств, применяются следующие технико-экономические показатели:

1. эксплуатационная скорость;
2. техническая скорость движения;
3. коэффициент использования пробега;

4. коэффициент использования рабочего времени;
5. коэффициент использования грузоподъемности.

Оценка качества транспортного обслуживания составляется на основе данных размера партий доставки, отсутствия случаев неправильной доставки грузов и повреждений, соблюдения сроков предоставления основных поставок продукции и дополнительных услуг. Комплексная оценка эффективности транспортного обслуживания определяется с учетом оценок по всем вышеперечисленным критериям.

Для повышения эффективности транспортного хозяйства необходимо заранее определить факторы, влияющие на бесперебойную работу транспортных средств и целесообразность, с экономической точки зрения, использования услуг специализированных транспортных компаний или приобретения внешних транспортных средств за свой счет, для доставки от поставщиков необходимых материальных ресурсов и вывоза готовой продукции для внешних потребителей. [22; с. 47].

Складское и транспортное хозяйство предприятия создаются для перемещения, складирования, доставки различных грузов до потребителя в соответствии с оговоренными в условиях договора условиями, по оптимальным маршрутам и в оговоренные сроки. Основные критерии успешного функционирования транспортного хозяйства – это своевременное и качественное выполнение услуги в оптимально короткие сроки и по минимальной цене.

При планировании работы транспортного хозяйства составляется годовой (квартальный) план производственно-хозяйственной деятельности с разбивкой основных показателей по месяцам. В процессе составления данного плана осуществляется учет показателей планов перевозок, количества механизмов и транспортных средств, объемов погрузочно-разгрузочных работ, расчета фонда заработной платы и численности рабочих, сметы затрат и иных показателей работы транспортного хозяйства. [47; с. 36].

2. Анализ управления транспортным хозяйством в ООО «Заря»

2.1 Организационно-экономическая характеристика ООО «Заря»

Автотранспортное предприятие ООО «Заря» - общество с ограниченной ответственностью «Заря», находится на базе функционирования Дзержинского Завода Химического Оборудования «Заря» (ЗХО «Заря»). Оно располагается по юридическому адресу: 606000, Нижегородская область, г. Дзержинск, ул. Кирова, д. 5/10, кв. 1.

Организационно-правовая форма предприятия ООО «Заря»: общество с ограниченной ответственностью «Заря».

Форма собственности: частная собственность.

ИНН: 5249053426. ОГРН: 1025201769845. ОКПО: 53677085.

Директор - Выборнов Сергей Вячеславович.

Дата регистрации: 17 мая 2000 года.

Организационная структура управления ООО «Заря» представлена на рисунке 7.

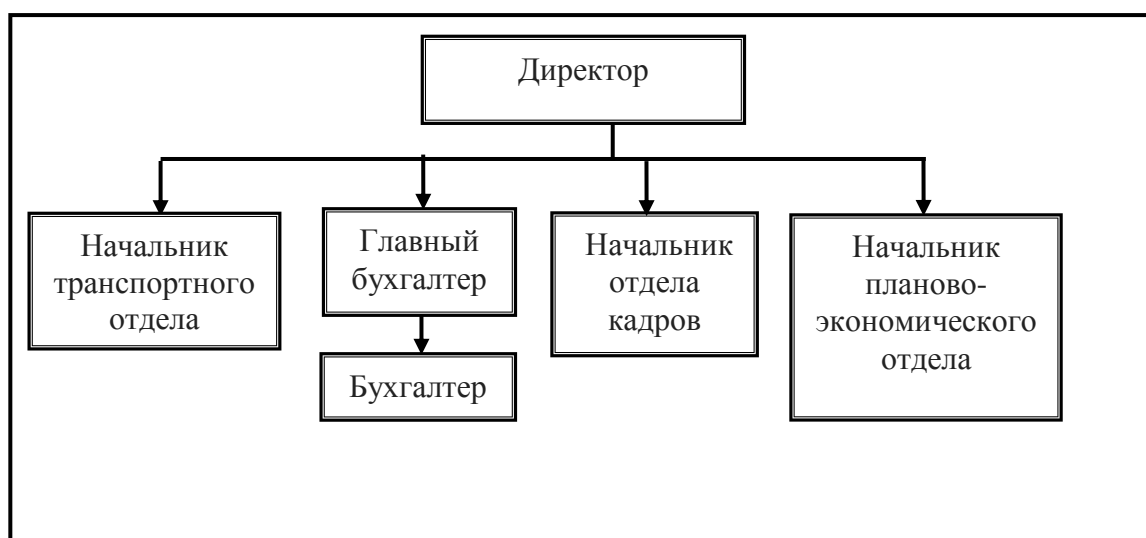


Рисунок 7 – Организационная структура управления ООО «Заря».

На предприятии ООО «Заря», основным функциональным элементом, является транспортное хозяйство, выполняющее свои функции посредством колесного транспорта.

Структура транспортного отдела ООО «Заря» представлена на рисунке 8.

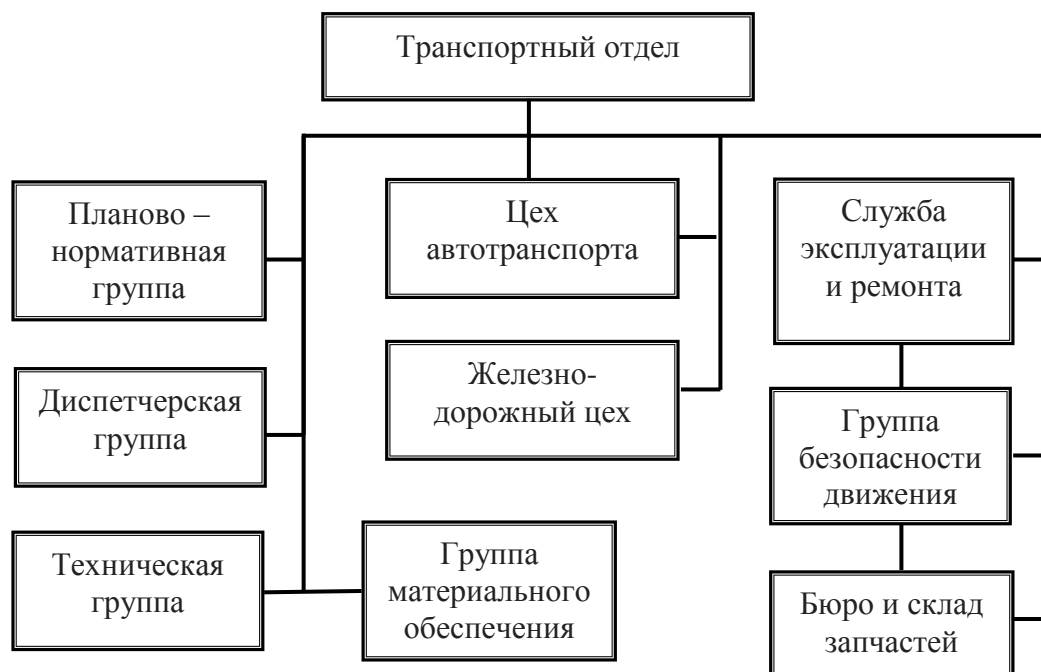


Рисунок 8 – Структура транспортного отдела ООО «Заря»

Текущее финансовое состояние предприятия осложнено падением спроса на транспортные услуги, нехваткой оборотных средств, что неизбежно сказывается на задержке заработной платы, текучести кадров, сокращении количества техники автотранспортного цеха предприятия и снижением числа грузоперевозок.

Все вышеперечисленное объясняет актуальность поиска возможных путей совершенствования системы транспортного обслуживания.

Транспортное хозяйство ООО «Заря» предоставляет следующие транспортные услуги:

1. Завоз материалов, комплектующих, сырья и готовой продукции на складские помещения, осуществляется за счет собственных средств, при этом основной задачей, является формирование свободных помещений под прибывшие грузы и обеспечение разгрузки в кратчайшие сроки.
2. Завоз рабочего персонала на территорию предприятия и развозка по месту жительства по окончании рабочей смены автобусами по установленным маршрутам и в соответствии с графиками движения.
3. Доставки по сложившимся маршрутам готового товара и продукции заказчикам.

При осуществлении внешних перевозок автотранспортным цехом ООО «Заря» используются самые различные методики организации перевозки грузов, которые применяются в зависимости от типа подвижного состава, расстояния перевозок и характера грузопотоков, в частности используются маршрутные перевозки. Внедрение маршрутных перевозок улучшает ритмичность работы автомобилей, снижает себестоимость перевозок, повышает производительность труда..

Анализ хозяйственно-экономической деятельности проведен на основании данных бухгалтерской отчетности ООО «Заря», приведенных в приложении А. Анализ проведен за период времени с 2012 г. по 2014 г. Результаты статистической обработки данных приведены в приложении Б.

В 2014 году суммарная выручка от реализации продукции, работ и услуг составила 10578 тыс. руб., в 2013 году - 6237 тыс.руб., а в 2012 году – 3921 тыс.руб. По сравнению с 2013 годом прирост составил 4341 тыс.руб. (69,6%), а по сравнению с 2012 годом – 6657 тыс.руб. (169,78%). В целом рост выручки связан с повышением спроса на услуги ООО «Заря» (рис. 9).

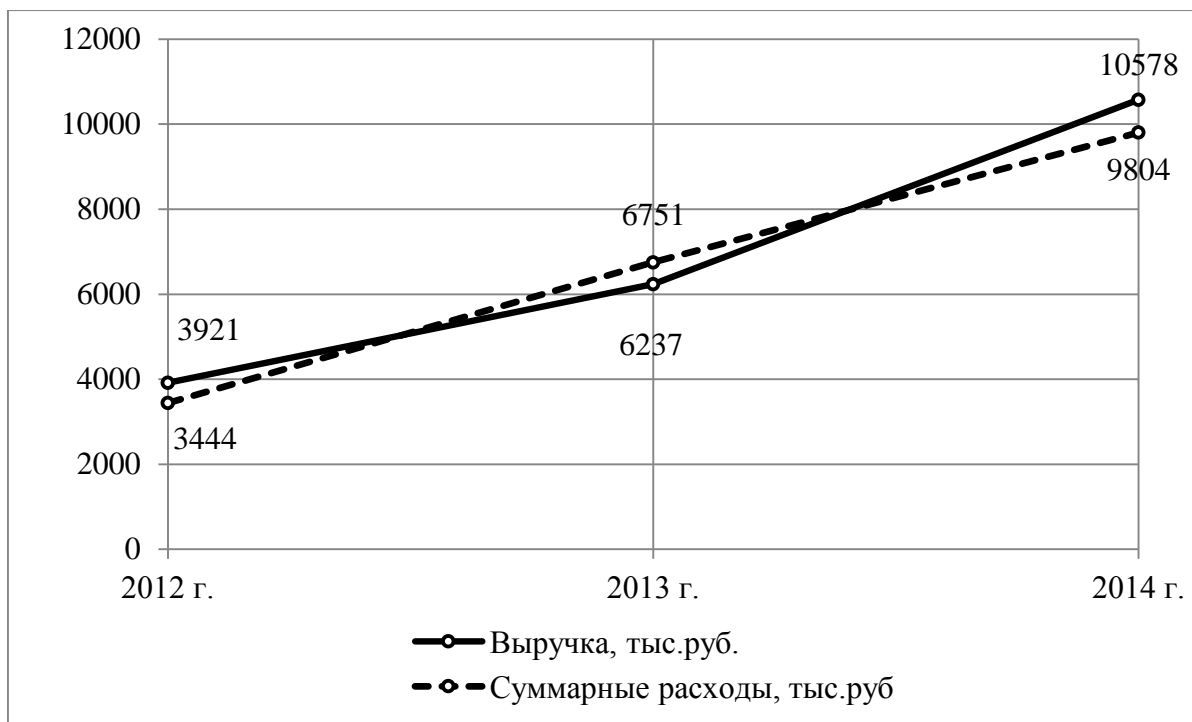


Рисунок 9 – Динамика выручки и суммарных расходов ООО «Заря»

Суммарные расходы на производство и реализацию за 2014 год составили 9804 тыс. руб. Рост по сравнению с 2013 годом составил 45,22%. Показатель 2012 года составлял 3444 тыс. руб., что меньше значения за 2014 год на 6360 тыс. руб. или на 184,67 %. (рис. 9).

Валовый убыток от продаж за 2013 год составил 236 тыс.руб. и по сравнению с 2012 годом снизился на 1038 тыс.руб (129,43%), что обусловлено значительным ростом себестоимости продаж на 3354 тыс. руб. (на 107,53%) при незначительном росте выручки на 2316 тыс.руб. (на 59,07%).

Валовая прибыль от продаж за 2014 год составила 1371 тыс. руб. Прирост по сравнению с 2013 годом составил 1607 тыс. руб.(680,93%). Рост валовой прибыли за 2014 год по сравнению с 2013 годом обусловлен более высоким темпом прироста выручки чем темп прироста себестоимости продаж (69,60% и 42,24% соответственно). По сравнению с 2012 г. прирост валовой прибыли составил 569 тыс. руб. или 70,95% (рис. 10).

Чистая прибыль за 2014 год составила 419 тыс. руб. Прирост по сравнению с 2013 годом составил 1055 тыс. руб.(165,88%). Однако по сравнению с 2012 годом, когда было получено 256 тыс.руб. чистой прибыли, прирост составил только 163 тыс.руб. или 63,67% .

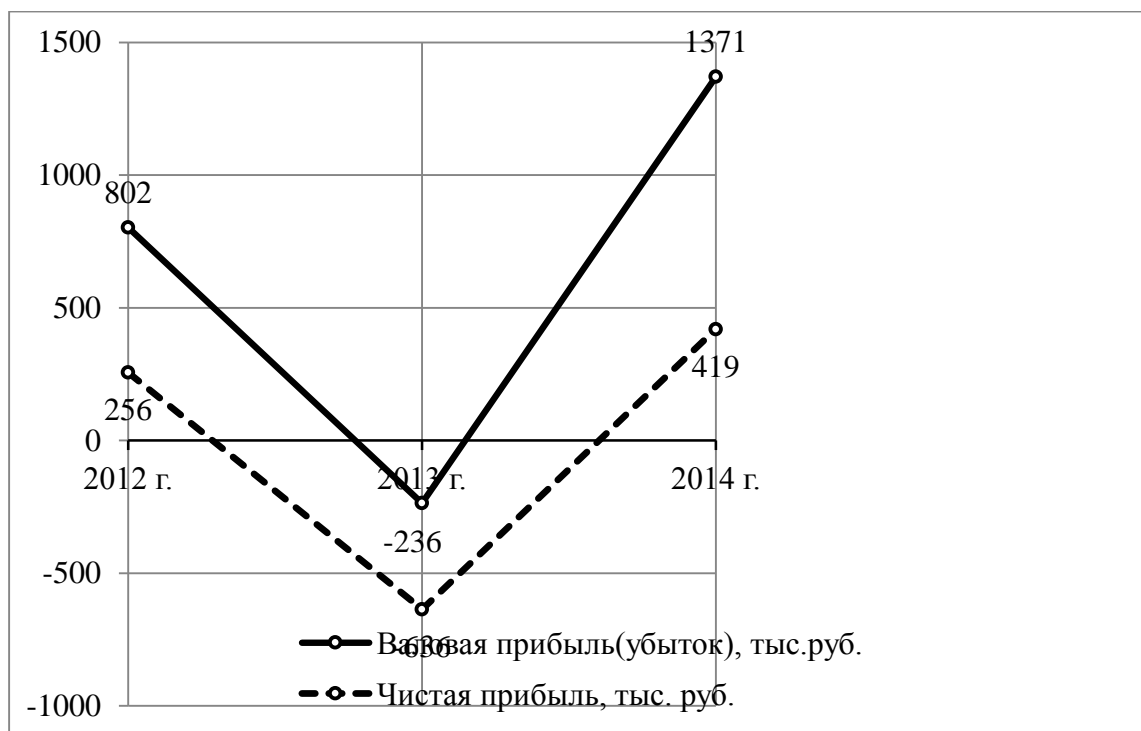


Рисунок 10 – Динамика валовой и чистой прибыли ООО «Заря»

Необходимо отметить, что в 2013 году. предприятие было убыточным, причем убытки сформировались уже на стадии валовой прибыли, то есть выручка была меньше себестоимости оказанных услуг.

Низкие показатели чистой прибыли сказались на показателях рентабельности. Если в 2012 г. рентабельность продаж и производства составляла 6,53% и 25,71%, то в 2013 г. рентабельность продаж и производства составила -3,65% и -10,20% соответственно. В 2014 г. рентабельность продаж и производства выросла и составили 3,96% и 14,89% соответственно, но не достигла уровня рентабельности 2012 года.. Такая динамика обусловлена убыточностью предприятия в 2013 году (рис.11)

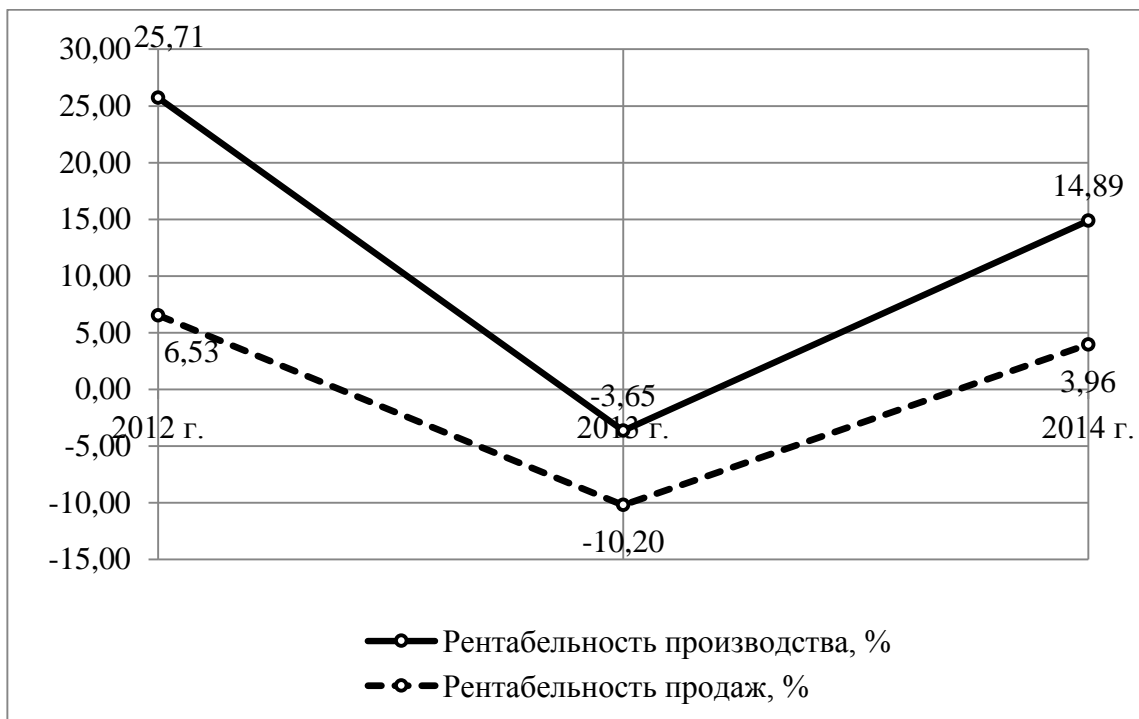


Рисунок 11 – Динамика рентабельности продаж и производства
ООО «Заря»

Затраты на рубль выручки с 87,83 коп. в 2012 году выросли до 1 рубля 8,24 коп. в 2013 году (прирост составил 20,41 коп или 23,23%) и понизились до 92,68 коп в 2014 году, но по сравнению с 2012 годом наблюдается рост на 4,85 коп. или на 5,52%.

Численность персонала в 2013 г. уменьшилась на 3 чел. (с 48 до 45), а в 2014 году - еще еще на 4 чел. (с 45 до 41). Однако это не повлекло снижения фонда оплаты труда, который вырос с 4196 тыс. руб. в 2012 году до 4560 тыс.руб. в 2013 году (прирост составил 8,67%) и до 4921 тыс.руб. в 2014 году (вырос на 7,92% по сравнению с 2013 годом и на 17,28% по сравнению с 2012 годом).

Поскольку снижение численности персонала составило в 2014 году 8,89% по сравнению с 2013 годом и 14,58% по сравнению с 2012 годом, а фонд оплаты труда вырос на 7,92% и 17,28 % соответственно, то

наблюдается рост среднегодовой заработной платы персонала на 18,45% по сравнению с 2013 годом и на 37,3% по сравнению с 2012 годом.

Учитывая, что выручка в 2014 году выросла на 69,6% по отношению к 2013 году и на 169,78% по отношению к 2012 году, снижение численности персонала также сказалось ростом производительности труда в 2014 году по сравнению с 2013 и 2012 годами на 86,15% и на 215,84% соответственно.

Основные средства в 2014 году по сравнению с 2013 годом уменьшились на 328 тыс.руб (16,88%), а по сравнению с 2012 годом уменьшились на 165тыс.руб. (9,27%), что сказалось ростом фондоотдачи на 104,05% по отношению к 2013 году и на 197,34% по отношению к 2012 году.

Рост оборотных активов в 2014 году по сравнению с 2013 годом на 55,44%, а по сравнению с 2012 годом на 72,99% сказался ростом оборачиваемости в 2014 году на 0,16 раза по сравнению с 2013 годом и на 0,68 раза по сравнению с 2012 годом.

2.2 Оценка управления транспортным хозяйством в ООО «Заря»

Организация грузоперевозок на автотранспортном предприятии ООО «Заря» включает выбор:

- маршрутов движения;
- состава транспортных средств и погрузочно-разгрузочных механизмов;
- способа взаимодействия транспортных и погрузочно-разгрузочных средств,
- подготовку транспортного процесса.

Основными и существенными недостатками автотранспорта, обеспечивающего работу внутренних подразделений предприятия ООО «Заря», являются:

- высокий уровень загрязнения окружающей среды;
- высокая себестоимость перевозок;

– большая трудоемкость и энергоемкость.

Доставка товаров потребителям посредством внешнего транспортного хозяйства ООО «Заря», осуществляется по плановым графикам доставки, при этом составляется специализированная вывозная документация, подтверждающая факт вывоза товара потребителю. При получении этого товара, потребитель отмечает в документации факт, осуществления доставки, соблюдение сроков поставки товара, а также сохранность груза.

Для проведения оценки качества и изношенности транспортного хозяйства предприятия ООО «Заря» приведена таблица 2.2, отображающая группы транспортных средств по времени их эксплуатации.

Таблица 2.2 – Группировка автомобилей по сроку эксплуатации на 2014 год

Срок эксплуатации (с момента выпуска)	Количество грузовых автомобилей (штук)	Количество автобусов, включая пикапы и легковые автомобили (штук)	Специализированная техника (штук)
до 2-х лет	-	-	-
2 – 5 лет	2	2	-
5 - 8 лет	2	1	1
8 - 10- лет	3	2	2
10 - 13 лет	13	4	3
Свыше 13 лет	15	7	6

Согласно данным таблицы 2.2, можно сделать вывод о достаточно высокой степени изношенности автопарка, находящегося в эксплуатации на предприятии ООО «Заря». Одной из значимых проблем, стоящих перед руководством предприятия является обновление либо замена изношенных транспортных средств. На рисунке 12 дано графическое изображение группировки автомобилей по сроку эксплуатации на 2014 год.

Учитывая все вышеперечисленные проблемы транспортного хозяйства ООО «Заря» можно сделать вывод, что эффективное управление

транспортными ресурсами предприятия должно быть направлено на улучшение качества услуг, минимизацию производственных затрат, сокращение сроков доставки, а также на обеспечение бесперебойности поставок.

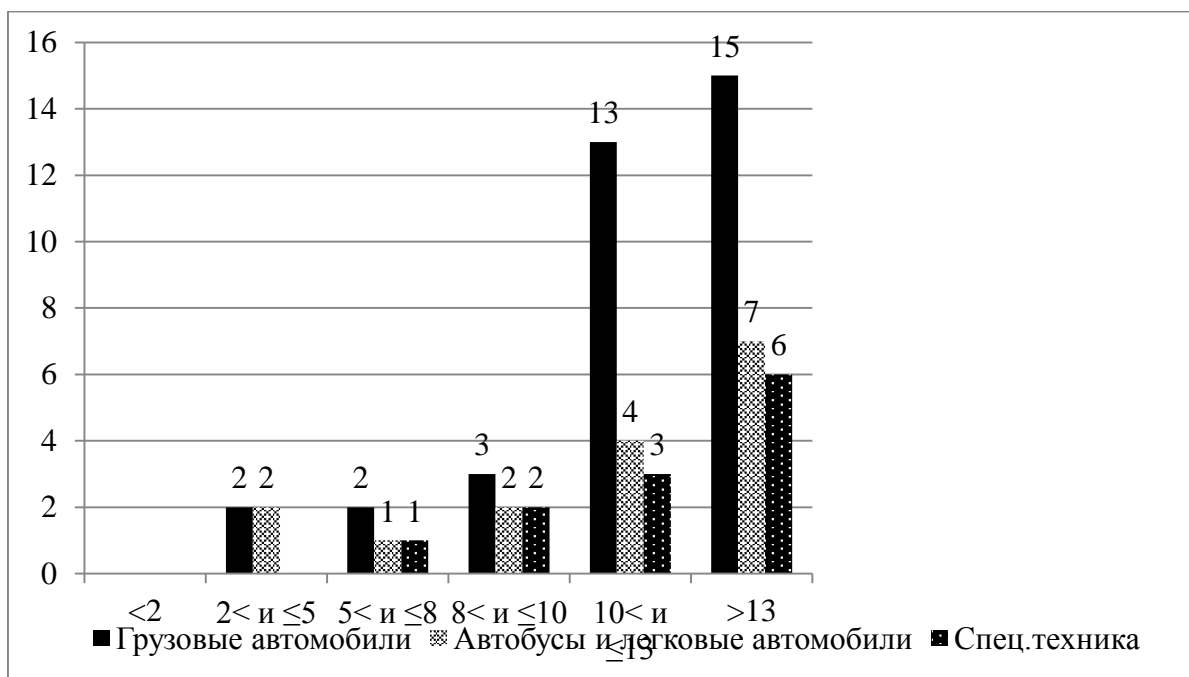


Рисунок 12 – Количество автомобилей по сроку эксплуатации

При грузовых перевозках для расчета плановых показателей объема перевозок ($Q^{пл}$) и грузооборота ($P^{пл}$) используют формулы:

$$Q^{пл} = \frac{T_n^{пл} \times V_t^{пл} \times \beta^{пл} \times \gamma^{пл} \times A_{cc}^{пл} \times D_k^{пл} \times a_v^{пл}}{l_{e.r}^{пл} + V_t^{пл} \times \beta^{пл} \times t_{п-р}^{пл}}, \quad \text{тонн} \quad (2.1)$$

$$P^{пл} = Q^{пл} \times l_{e.r}^{пл}, \quad \text{тонн} \cdot \text{км} \quad (2.2)$$

Исходные данные для анализа влияния технико-экономических показателей (ТЭП) на выполнение плана перевозок ООО «Заря» представлены в таблице 2.3.

Таблица 2.3 – Исходные данные для анализа влияния технико-экономических показателей на выполнение плана перевозок ООО «Заря»

Наименование показателя	Условные обозначения	Плановые данные	Фактические данные
1	2	3	4
Дни календарные	D_k	365	365
Время пребывания в наряде, ч	T_H	15,8	16,5
Среднесписочное количество автомобилей, шт.	A_{cc}	61	62
Коэффициент выпуска автомобилей на линию	a_B	0,508	0,605
Средняя номинальная грузоподъемность автомобилей, т	g_H	12,7	11,5
Коэффициент использования грузоподъемности	γ	0,85	0,88
Техническая скорость движения, км/ч	V_t	39,5	38,2
Коэффициент использования пробега	β	0,66	0,59
Среднее расстояние перевозки груза	$l_{e.r}$	290	305
Время на погрузку-разгрузку, ч	$t_{п-р}$	1,2	1,1

Фактические значения в отчетном периоде определяются по формулам:

по объему перевозок:

$$Q^\phi = \frac{T_H^\phi \times V_t^\phi \times \beta^\phi \times \gamma^\phi \times A_{cc}^\phi \times D_k^\phi \times a_B^\phi}{l_{e.r}^\phi + V_t^\phi \times \beta^\phi \times t_{п-р}^\phi}, \quad \text{ТОНН} \quad (2.3)$$

по грузообороту:

$$P^{\phi} = Q^{\phi} \times I_{e.r}^{\phi}, \quad \text{ТОНН} \cdot \text{КМ} \quad (2.4)$$

где: $Q^{\text{пл}}$, Q^{ϕ} – объем перевозок в плановом и фактическом периоде;
 $P^{\text{пл}}$, P^{ϕ} – грузооборот в плановом и фактическом периоде.

Таблица 2.4 – Расчет влияния технико-экономических показателей на выполнение плана перевозок ООО «Заря»

	Дк	Тн	Асс	ав	гн	γ	Vt	β	le.г	t п-р
Факт. значения	365	16,5	62	0,605	11,5	0,88	38,2	0,59	305	1,10
Дк	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365
Тн	15,66	16,5	16,5	16,5	16,5	16,5	16,5	16,5	16,5	16,5
Асс	61	61	62	62	62	62	62	62	62	62
ав	0,508	0,508	0,508	0,605	0,605	0,605	0,605	0,605	0,605	0,605
гн	12,7	12,7	12,7	12,7	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5
γ	0,86	0,86	0,86	0,86	0,86	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88
Vt	39,1	39,1	39,1	39,1	39,1	39,1	38,2	38,2	38,2	38,2
β	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,59	0,59	0,59
le.г	296	296	296	296	296	296	296	296	305	305
t п-р	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	0,89	1,10
Qucl.	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365
Rucl.	15,66	16,5	16,5	16,5	16,5	16,5	16,5	16,5	16,5	16,5
ΔQ		8 277,2	2 665,4	31 554,4	-18 596,1	4 144,5	-3 905,9	-15 427,0	-4 513,7	-2 274,8
ΔP		2 450 064,7	788 955,3	9 340 112,0	-5 504 441,3	1 226 765,0	-1 156 137,9	-4 566 385,9	-1 336 054,3	-673 355,4
Влияние на грузопоток, %		5,36	1,64	19,09	-9,45	2,33	-2,15	-8,64	-2,77	-1,44
Влияние на грузооборот, %		5,36	1,64	19,09	-9,45	2,33	-2,15	-8,64	-2,77	-1,44

Влияние ТЭП на выполнение плана перевозок по объему устанавливаются с помощью приема цепных подстановок:

по объему перевозок:

$$Q = \frac{T_n \times V_t \times \beta \times \gamma \times A_{cc} \times D_k \times a_b}{I_{e.r} + V_t \times \beta \times t_{п-р}}, \quad \text{ТОНН} \quad (2.5)$$

по грузопотокам:

$$P = Q \times I_{\text{с.г}}, \quad \text{тонн} \cdot \text{км} \quad (2.6)$$

Рассмотрим влияние технико-экономических показателей на выполнение плана перевозок (таблица 2.4).

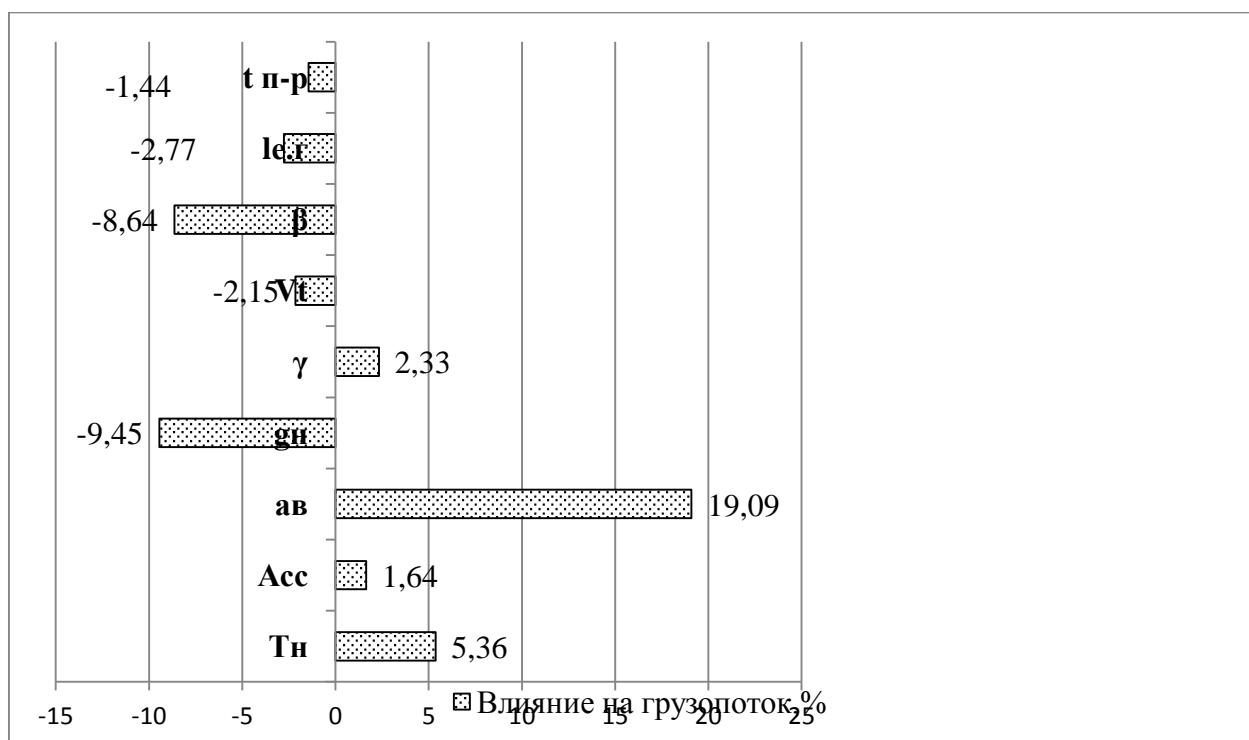


Рисунок 13 – Влияние технико-экономических показателей на грузопоток (грузооборот)

Таким образом, время пребывания в наряде увеличило грузопоток и грузооборот на 5,36%, среднесписочное количество автомобилей на 1,64%, коэффициент выпуска автомобилей на линию наиболее существенно – на 19,09 %, снижение средней номинальной грузоподъемности автомобилей снизило показатели на 9,45 %, а использование грузоподъемности повысило на 2,33 %, техническая скорость движения снизила на 2,15 %, как и использование пробега на 8,64 %, среднее расстояние перевозки груза снизило на 2,7 %, время на погрузку-разгрузку снизило на 1,44% (рис. 13).

Согласно данным анализа административной деятельности в сфере организации работы транспортного хозяйства предприятия ООО «Заря» можно сделать вывод, что предприятие контролирует достаточно большой объем грузоперевозок. (см. таблицу 2.5). При этом объем грузоперевозок контролируется посредством бухгалтерского учета и анализа, посредством использования систем автоматизации.

Таблица 2.5 – Анализ административной деятельности на предприятии ООО «Заря».

Вопросы анализа	Полученные выводы
1. Можно ли получить необходимую информацию в отношении процессов управления транспортным хозяйством (доступность информации)?	Относительно легко (существует Положение о конфиденциальной информации, в соответствии с которым информация выдается по требованию утвержденному на предприятии перечню должностей).
2. Какой объем информации о грузообороте и грузоперевозкам предприятие в состоянии контролировать?	Большой.
3. Какой объем данных о грузообороте рассчитывается, систематизируется и анализируется вручную?	Все данные (по бухгалтерии, объемам продаж и пр.) рассчитываются, систематизируются и анализируются с помощью прикладных компьютерных программ.
4. Сколько писем и документов установленного образца готовится каждый день?	20-30.
5. Каково среднее время прохождения заказа?	1 - 7 дней (в зависимости от места поставки груза).

Текущие проблемы в сфере транспортного обслуживания на предприятии ООО «Заря» связаны с высокими затратами на организацию и перевозку грузов транспортными средствами.

Также выявлены проблемы в отступлении водителей от графика развозки персонала по завершению смены и доставки готовой продукции потребителю и внутренние проблемы, связанные с неналаженной системой графиков поставки продукции.

Анализ качества технических средств предприятия путем проведения техосмотра выявил, что многие автотранспортные средства нуждаются в

ремонте и находятся в ненадлежащем состоянии или являются непригодными для эксплуатации.

При проведении анализа действующей системы управления транспортным хозяйством на предприятии ООО «Заря» затронуты аспекты, связанные:

- с характеристикой предпринимательской деятельности предприятия,
- с оценкой текущего состояния транспортного хозяйства,
- с выявлением проблем управления транспортным хозяйством.

На базе исследований, проведенных во второй главе, можно сделать следующие выводы:

- 1) В сфере стабильного функционирования транспортных средств, выявлены проблемы, вызванные состоянием их сильной изношенности, которые решаются закупкой новых автотранспортных средств.
- 2) В сфере обслуживания и ремонта транспортных средств, выявлена необходимость внедрения методик совершенствования и повышения эффективности работы транспортного хозяйства.
- 3) Выявлена необходимость использования АСУ в системе учета и обработки данных транспортного хозяйства, которая решается путем внедрения средств автоматизированного учета и обработки данных.
- 4) Выявлена необходимость повышения эффективности погрузочно-разгрузочных работ, которая решается путем их автоматизации и механизации.

3. Совершенствование управления транспортным хозяйством в ООО «Заря»

3.1 Разработка мероприятий по повышению эффективности управления транспортным хозяйством ООО в «Заря»

Транспортные процессы являются определяющими в производственно-коммерческой деятельности предприятия. Поэтому предприятие следует рассматривать как транспортно-логистическую систему. Целью транспортно-логистической системы является транспортировка необходимого количества определенной продукции нужного качества в определенное время и место ее потребления с минимальными затратами.

Функционирование транспортно-логистической системы, как синтеза снабженческих, распределительных и транспортных процессов включает:

- поставку материально-технических ресурсов (с транспортным обеспечением);
- производство продукции и услуг (с транспортно-технологическим обеспечением);
- сбыт (с транспортным обеспечением).

Важным аспектом совершенствования управления грузовыми перевозками на предприятии является соответствие их организационной структуры логистическим принципам производственно-коммерческой деятельности. Но сегодня управление закупками материально-технических ресурсов и сбытом произведенной продукции на предприятии ООО «Заря» осуществляется в каждой из отраслей (производство услуг, перевозка продукции, ремонтно-технические работы) и инженерно-технической службой .

Теория менеджмента предполагает, что любое предприятие имеет три основных направления деятельности (функции): операционная (производственная), финансовая, маркетинговая. [2]

На наш взгляд, в соответствии с этим структура управления должна быть представлена по меньшей мере такими блоками: собственники предприятия, главный менеджер (руководитель предприятия) и его заместители (менеджеры) – по производству, маркетингу, финансам. Остальные службы относят к вспомогательным.

Принципам менеджмента соответствует рыночная структура предприятия, приведенная на рис. 14.

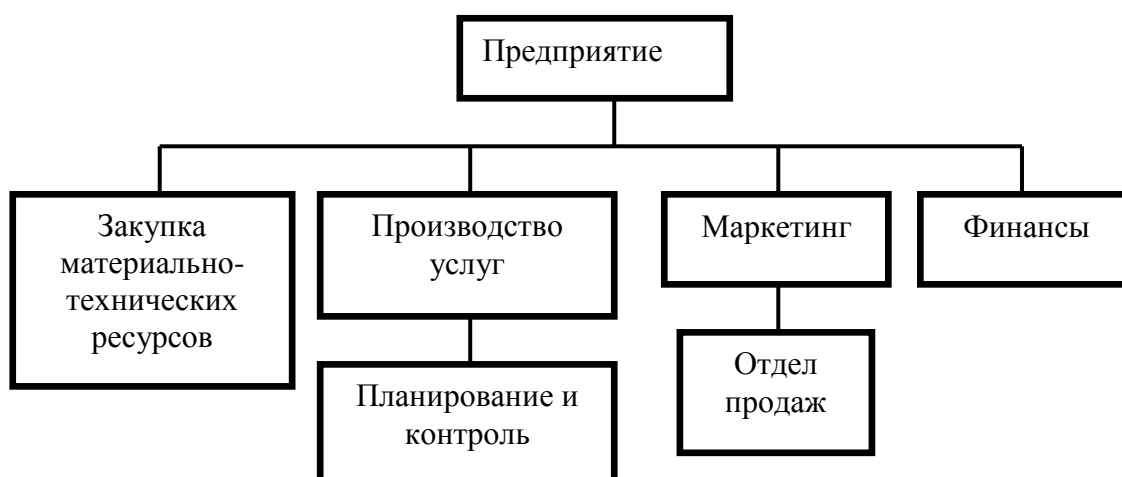


Рисунок 14 – Рыночная структура предприятия

В передовых хозяйствах уже переходят на такую структуру управления. Однако на таком предприятии функции закупки, планирования и контроля, производства и распределения еще не интегрированы. Если планирование и контроль являются частью функции производства, то распределение (сбыт) – часть функции маркетинга.

Недостатком такой структуры управления является недооценка функции управления материалами, что может обусловить значительные дополнительные расходы. По мнению специалистов сферы управления материалами, закупка, производство и распределение являются не отдельными видами деятельности, а тремя аспектами одной главной задачи – контроля за потоком материалов и продуктов от источников снабжения, через производство, до распределения в руки покупателей.

Учитывая вышесказанное, предложена современная логистическая организационная структура предприятия, в которой управление материалами существует как отдельное звено. Закупки, планирование производства и контроль распределения, сбыт интегрированы в функцию управления материалами (рис. 15).

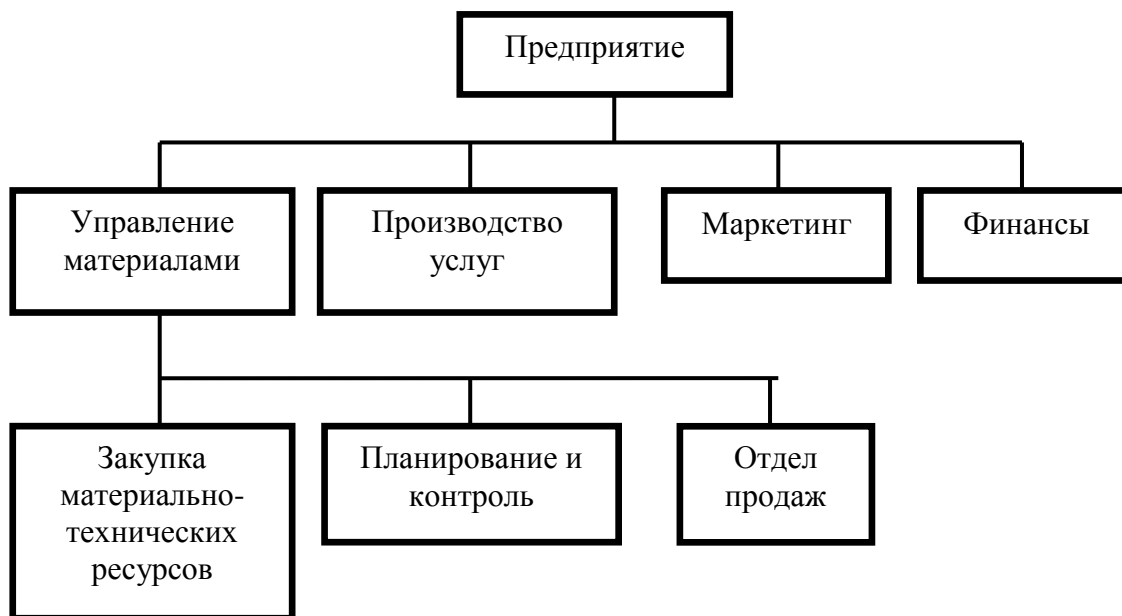


Рисунок 15 – Логистическая структура предприятия

Данная логистическая концепция функционирования предприятия предполагает переход от традиционной и рыночной структуры хозяйства к логистической структуре, которая выделяет управление материалами в отдельную функцию предприятия.

Важным является формирование системного рыночно-ориентированного организационно-экономического механизма транспортного обеспечения предприятия, который должен состоять из цели, задач, функций управления, средств и инструментов реализации (рис. 16).

1. Целью формирования и функционирования организационно-экономического механизма транспортного обеспечения предприятия является достижение разработанной стратегии производственно-коммерческой деятельности.

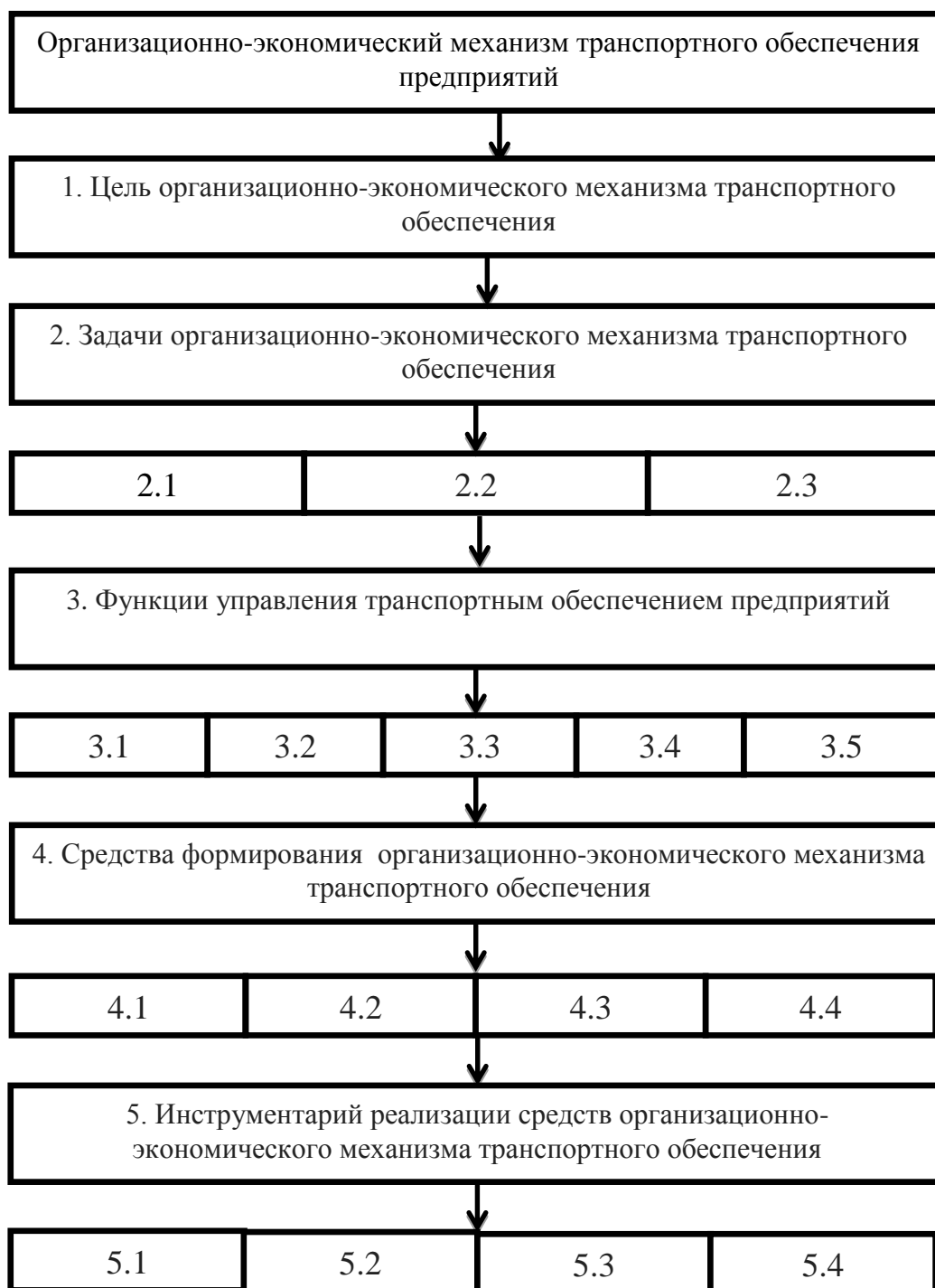


Рисунок 16 – Структура организационно-экономического механизма транспортного обеспечения предприятия

2. Задачи организационно-экономического механизма транспортного обеспечения предприятий вытекают из цели и включают:

- 2.1. транспортное обеспечение операционных процессов предприятий на нормативном (плановом) уровне;
 - 2.2. достижение эффективного уровня использования подвижного парка и его доходности;
 - 2.3. соблюдение нормативов безопасности жизнедеятельности и экологической безопасности при использовании погрузочно-разгрузочных и транспортных средств.
3. Функции управления транспортным обеспечением предприятий следующие:
- 3.1. определение цели;
 - 3.2. планирование;
 - 3.3. организация взаимодействия;
 - 3.4. мотивация;
 - 3.5. контроль.
4. Средствами формирования организационно-экономического механизма транспортного обеспечения предприятий являются:
- 4.1. нормативно-правовые средства, включающие формы и методы правового регулирования производственно-коммерческой деятельности аграрных, перерабатывающих, транспортных и других предприятий, функционирования производственных, снабженческих, сбытовых, транспортных и других подразделений и служб предприятий, их персонала;
 - 4.2. управленческие средства, включающие формы и методы управления аграрными, перерабатывающими и транспортными предприятиями и их подразделениями;
 - 4.3. экономические средства, включающие формы и методы экономического регулирования взаимоотношений между контрагентами предпринимательской деятельности (аграрными, перерабатывающими, транспортными предприятиями и их подразделениями), отдельными исполнителями и тому подобное;

4.4. социальные средства, включающие формы и методы социального влияния на персонал аграрных, перерабатывающих, транспортных предприятий и их подразделений.

5. Инструментарий реализации средств функционирования организационно-экономического механизма транспортного обеспечения предприятий (5) включает:

5.1. законы, нормативные акты министерств и ведомств, уставы видов транспорта, договоры на выполнение перевозок и тому подобное;

5.2. организационная структура и структура управления предприятием и транспортными подразделениями, стратегические, перспективные и текущие планы работы, балансы ресурсов (транспортных и энергетических), организационно-технологические карты и др;

5.3. цены (тарифы) на перевозки грузов, внутривозвращательные цены на выполнение транспортных услуг, нормы на выполнение погрузочно-разгрузочных и транспортных операций, расценки для оплаты труда персонала транспортных подразделений и тому подобное;

5.4. законодательные и нормативные акты, касающиеся безопасности жизнедеятельности персонала (техники безопасности и охраны труда), экономической безопасности, коллективные соглашения, планы социального развития предприятий.

Приоритетные направления энергосбережения:

- техническое направление (расширение объемов производства и применения энергоэффективных технических средств, в частности, для транспортировки грузов, использования ветро-, гидро - и гелиоэлектрических установок на предприятиях);

- организационно-экономическое направление (совершенствование материального стимулирования энергосбережения, в частности водителей транспортных средств);

- организационно-технологическое направление (расширение объемов применения энергоэффективных технологий производства продукции, в частности повышения транспортабельности грузов).

На снижение расхода топлива автомобильным транспортом влияют несколько групп факторов.

К первой группе относятся организационно-экономические факторы:

- согласование норм расходов горючего с техническим состоянием автотранспортных средств и условиями их эксплуатации;
- повышение коэффициента использования пробега автомобилей;
- полное применение прицепов в составе автомобильных поездов;
- соблюдение оптимальных скоростей движения;
- рационализация системы снабжения, распределения и хранения топлива;
- совершенствование форм взаимоотношений между водителем и автопредприятием (автопарком предприятия) в отношении расходов и учета топлива;
- совершенствование оперативного планирования и управления перевозками;
- увеличение коэффициента использования грузоподъемности подвижного состава;
- рациональное сочетание автомобильного, тракторного и других видов транспорта;
- совершенствование структуры грузов и грузопотоков;
- учета особенностей дорожных и природно-климатических условий;
- повышение уровня квалификации водителей и обслуживающего автопарк персонала.

Вторая группа интегрирует технико-технологические факторы:

- поддержание надежного эксплуатационного состояния транспортных средств;
- дизелизация автопарка;

- уменьшение потерь топлива при транспортировке, хранении и заправке;
- содержание нефтехозяйства в нормативном состоянии;
- соблюдение нормального давления в шинах колес автомобилей и прицепов;
- соблюдение теплового режима двигателей автомобилей, своевременная очистка системы охлаждения;
- систематическое регулирование ходовой части, тормозов и рулевого управления;
- своевременное диагностирование двигателей на топливную экономичность.

Значительный резерв повышения эффективности работы тракторов с прицепами – рациональное их агрегатирование. Вид груза является одним из главных факторов, влияющих на рациональность состава тракторных агрегатов. Он характеризуется:

- физико-механическими особенностями;
- классом грузов;
- упаковкой;
- оперативностью (срочностью) доставки;
- размером партии.

Физико-механические особенности груза определяют выбор типа тракторного прицепа, а класс груза – его размеры.

Значительная часть грузов транспортируется универсальными прицепами. Но для перевозки части грузов используются специализированные, которые в большей степени приспособлены к особенностям грузов.

Важный показатель, характеризующий груз - размер партии. Некоторые виды груза имеют ограниченный, по сравнению с другими видами грузов, объем. Это определяет выбор поезда по грузоподъемности.

Оперативность (срочность) доставки важна, в частности, при транспортном обслуживании машин. А доставка запчастей, горюче-смазочных материалов в условиях бездорожья порой требует применения транспортных средств, которые агрегируются с прицепами.

Кроме указанных показателей, следует учитывать способ осуществления погрузочно-разгрузочных работ. Наиболее эффективным является механизированная погрузка и разгрузка прицепов.

3.2 Оценка результатов внедрения мероприятий в ООО «Заря»

Главной задачей транспортного хозяйства в ООО "Заря" выступает своевременное и бесперебойное обслуживание производства транспортными средствами для перемещения грузов в ходе производственного процесса. Процесс производства и реализация товара невозможны без перемещения грузов из одного места в другое.

Целесообразно выделить четыре направления совершенствования транспортного обеспечения предприятия (рис. 17).

Первое направление – совершенствование подвижного состава, включает:

- освоение промышленностью необходимых для предприятий, транспортных и погрузочно-разгрузочных средств;

- обеспечение транспортных предприятий и подразделений транспортными и погрузочно-разгрузочными средствами по разным схемам (покупка, лизинг и т. д);

- создание и модернизация ремонтно-обслуживающей базы для технического обслуживания, ремонта и хранения подвижного состава (в транспортных предприятиях и подразделениях, авторемонтных заводах, специализированных станциях технического обслуживания автомобилей и тому подобное).

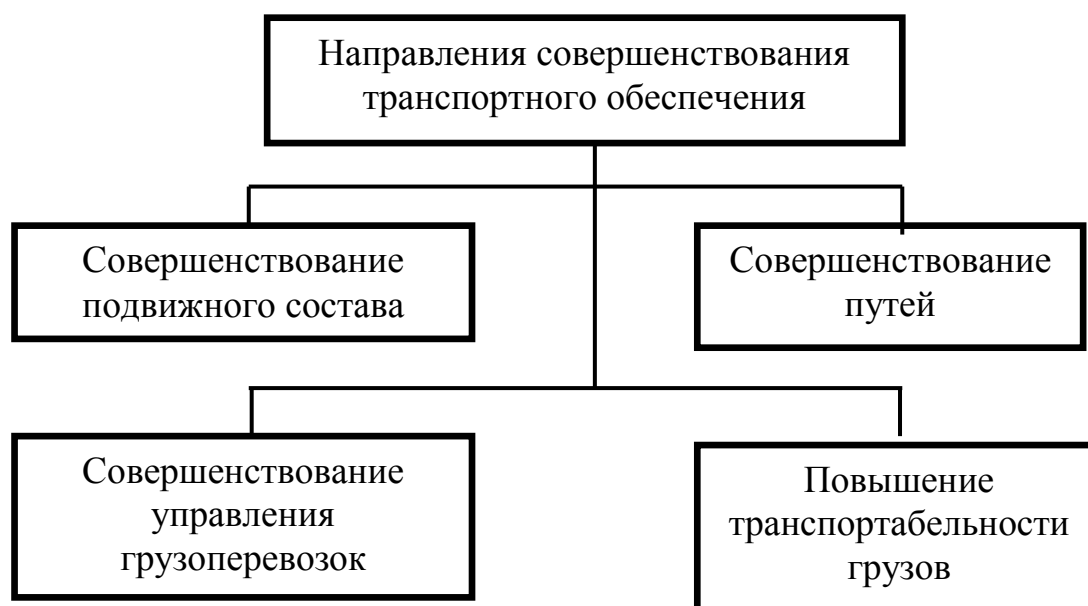


Рисунок 17 – Направления совершенствования транспортного обеспечения предприятия

Второе направление – совершенствование путей , включает улучшение дорожной сети и ее инфраструктуры, оптимизацию размещения, их мощностей и тому подобное.

Третье направление – совершенствование управления грузоперевозок, предусматривает расширенное применение новых технологий подготовки грузов к транспортировке, обеспечение контейнерами с целью повышения транспортабельности грузов.

Четвертое направление – повышение транспортабельности грузов, включает формирование транспортно-логистических систем предприятия, совершенствование экономических взаимоотношений между участниками логистического процесса.

Обобщение отечественного и зарубежного опыта позволяет сформулировать главные задачи системы управления в современных условиях и разработать в соответствии с ними методики совершенствования развития системы управления в ООО «Заря»:

- определить общую стратегию формирования системы управления;
- спланировать систему обеспечения транспортом;
- привлечь, отобрать и оценить персонал;
- разработать систему повышения квалификации и переподготовку работников проекта;
- разработать систему продвижения членов команды по службе (управление карьерой);
- разработать систему использования работников в части организации работ, условий труда, рабочих мест, социальных условий;
- разработать систему управления заработной платой членов команды и управления затратами на персонал.

Эффективное управление персоналом – это основа управления проектом. Обычно инвесторы рассматривают команду менеджеров проекта как главный фактор успеха реализации проекта. Система управления персоналом проекта включает методы, процедуры, программы управления процессами, связанными с человеческими ресурсами, и обеспечивает их постоянное совершенствование.

Как показали статистические исследования, проведенные в ООО «Заря», доминирующую часть всех основных расходов, составляют расходы на оборудование и информационное сопровождение складских операций, осуществляемых посредством транспортного хозяйства от сбалансированности которых зависит успех производственной деятельности. Сокращение расходов на сбор информации о реальном состоянии складских помещений осуществляется только внедрением информационных автоматизированных систем.

Внедрение автоматизированной системы управления и сбора информации «Managerial accounting» позволит автоматизировать сбор фактической информации по транспортному хозяйству в режиме реального времени. Благодаря внедрению данной системы можно сократить объем

работ на складе. Для реализации проекта необходимы первоначальные инвестиционные вложения в размере 785550 руб.

Внедрение системы «Managerial accounting» на базе склада будет организовано за счет собственных средств предприятия.

В случае оценки эффективности инвестиций формула расчета записывается в виде:

$$NPV = -CF_0 + \frac{CF_1}{(1+D)} + \frac{CF_2}{(1+D)^2} + \dots + \frac{CF_T}{(1+D)^T}, \quad (3.1)$$

где : CF_0 - инвестиции сделанные на начальном этапе.

D — ставка дисконтирования, отражающая скорость изменения стоимости денег со временем.

CF_k — поток платежей на шаге k , $k = 0, \dots, T$. T – количество шагов проекта.

$CF_k/(1+D)^k$ — дисконтированный денежный поток на шаге k .

Множитель $1/(1+D)^k$ уменьшается с ростом k , что отражает уменьшение стоимости денег со временем.

Таблица 3.1 – Фонд оплаты труда сокращаемого персонала

Специальность	Годовая зарплата, руб.	Количество, чел.	ФОТ, руб.
экономист	125 400	1	125 400
Специалист по маркетингу	115 200	1	115 200
экономист по сбыту	110 400	2	220 800
Итого		4	461 400

Внедрение системы позволит сократить численность персонала на четыре человека: экономиста, двух специалистов по маркетингу и экономиста по сбыту - и тем самым уменьшит объем выплат на заработную плату.

Рассчитаем чистый дисконтированный доход, полученный от сокращения затрат на фонд оплаты труда в связи с предполагаемыми сокращениями персонала на 4 человека при следующих предположениях:

1. Проект осуществляется за четыре шага (года).
2. Инвестиции составляют 785550 руб..
3. На шагах 1-3 получаем доход 461400 руб. (см таблицу 3.1).
4. Ставка дисконтирования 12% в пересчете на шаг.

В приведенной ниже таблице показан денежный поток инвестиционного проекта. Приведены потоки на каждом шаге, поток нарастающим итогом и дисконтированный поток на каждом шаге и нарастающим итогом.

По таблице 3.2 видно, что в абсолютных цифрах срок окупаемости проекта 2 шага, а срок окупаемости с учетом дисконтирования — 3 шага.

Чистый доход проекта равен 1060050руб.. Чистый дисконтированный доход (NPV), полученный от сокращения затрат на фонд оплаты труда равен дисконтированному потоку нарастающим итогом на 4-шаге, т.е. 615 883руб.

Таблица 3.2 – Расчет чистого дисконтированного дохода, полученного от сокращения затрат на фонд оплаты труда

Шаг (год)	Денежный поток, руб.				(1+D) ^t	Дисконтированный поток, руб.	
	Доход	Расход	Суммарно	Нарастающи м итогом		на шаге	Нарастающи м итогом
0	0	785 550	-785 550	-785 550	1,000	-785 550	-785 550
1	461 400	0	461 400	-324 150	1,120	411 964	-373 586
2	461 400	0	461 400	137 250	1,254	367 825	-5 760
3	461 400	0	461 400	598 650	1,405	328 415	322 655
4	461 400	0	461 400	1 060 050	1,574	293 228	615 883

Из вышеприведенных расчетов становится ясно, что внедрение системы автоматизации «Managerial accounting» на предприятии ООО «Заря», является достаточно эффективным и малозатратным проектом, благодаря которому :

- повысится эффективность функционирования склада;
- сократятся расходы на содержание персонала;
- сократятся накладные и налоговые расходы.

Совершенствования систем управления транспортным хозяйством можно также достигнуть посредством совершенствования плана материального технического снабжения.

Сделаем обобщенный вывод по предлагаемым мероприятиям. Для более эффективного управления транспортным хозяйством ООО «Заря» необходимо провести мероприятия:

- по обеспечению организации транспортного процесса таким образом, чтобы работы по перевозке грузов выполнялись, в среднем, не менее 7,6 часа в сутки;
- по обеспечению загрузки части подвижного состава грузами при движении в обратном направлении для повышения коэффициента использования пробега;
- по использованию прицепного состава, увеличивающего производительность труда более чем наполовину;
- по использованию самосвалов, обеспечивающих повышение механизации погрузочно-разгрузочных работ и производительности труда;
- по сокращению постоянных расходов, затрат на управление и снижению размера тарифов и расходов на содержание технической базы;
- по организации рационального материально-технического снабжения, являющегося важной предпосылкой выполнения производственной программы и ритмичной работы предприятия. Для этого необходимо

- установить поставщиков, обеспечивающих регулярность и надежность поставок материальных ценностей;
- по сдаче в аренду, при наличии, неиспользуемых складских площади и транспортных средств;
 - по созданию автоматизированных рабочих места по сбору, хранению и обработке исходной информации и обоснованию управленческих решений.

Заключение

В первой главе рассмотрены теоретические вопросы, связанные с определением, предназначением, функциями, целями, задачами и структурой транспортного хозяйства и его подразделений, а также с выбором, расчетом, технологией транспортных средств и планированием работы транспортного хозяйства.

Транспортное хозяйство предприятия - это подразделение предприятия, выполняющее работы по перемещению, погрузке и разгрузке основных и вспомогательных материалов, заготовок, деталей, сборочных единиц, изделий и других грузов внутри предприятия.

Назначение транспортного хозяйства - полное удовлетворение потребностей предприятия в грузоперевозках при максимальном использовании транспортных средств и минимальной себестоимости транспортных операций.

Основной целью эксплуатации транспортного хозяйства является удовлетворение потребностей предприятия в грузоперевозках в сферах производства, сбыта и снабжения.

Основной задачей транспортного хозяйства предприятия является бесперебойное и своевременное перемещение грузов в ходе производственных процессов.

Состав транспортного хозяйства предприятия зависит от характера выпускаемой продукции, типа и масштаба производства, производственной структуры предприятия.

Структура транспортного хозяйства предприятия зависит от особенностей производственного процесса, типа производства и объемов выпуска продукции.

Транспортные средства классифицируются по сферам протекания транспортных процессов, по видам транспорта, по способу действия и по направлению перемещения грузов.

При проведении расчетов предприятия и его цехов по грузопотокам и грузообороту, используется система подсчетов в виде шахматной ведомости. При планировании работы транспортного хозяйства проводится составление годового (квартального) плана производственно-хозяйственной деятельности с разбивкой основных показателей по месяцам. При составлении данного плана осуществляется учет показателей планов перевозок, количества механизмов и транспортных средств, объемов погрузочно-разгрузочных работ, расчета фонда заработной платы и численности рабочих, сметы затрат и иных показателей работы транспортного хозяйства.

В процессе проведения практических исследований рассмотрены аспекты, связанные с характеристикой предпринимательской деятельности предприятия; дана оценка текущего состояния и выявлены проблемы в управлении транспортным хозяйством в ООО «Заря».

Транспортное хозяйство ООО «Заря» предоставляет следующие транспортные услуги:

1. Завоз материалов, комплектующих, сырья и готовой продукции на склады.
2. Завоз рабочего персонала на территорию предприятия и развозка по месту жительства по окончании рабочей смены автобусами по установленным маршрутам и в соответствии с графиками движения.
3. Доставки по сложившимся маршрутам готового товара и продукции заказчикам.

Основными и существенными недостатками автотранспорта, обеспечивающего работу внутренних подразделений предприятия ООО «Заря», являются:

- высокий уровень загрязнения окружающей среды,
- высокая себестоимость перевозок,
- большая трудоемкость и энергоемкость.

Эффективное управление транспортными ресурсами в ООО «Заря» должно быть направлено на улучшение качества услуг, минимизацию

производственных затрат, сокращение сроков доставки и безотказности всех звеньев транспортного конвейера, а также на обеспечение бесперебойности организации поставок.

Проблемы стабильного функционирования транспортного хозяйства, обусловленные сильной изношенностью транспортных средств, могут быть решены закупкой новых автотранспортных средств.

Эффективное управление транспортными ресурсами предприятия должно быть направлено на улучшение качества услуг, минимизацию производственных затрат, сокращение сроков доставки и безотказности всех звеньев транспортного конвейера, а также на обеспечение бесперебойности организации поставок.

Проблемы стабильного функционирования транспортного хозяйства, обусловленные сильной изношенностью транспортных средств, могут быть решены закупкой новых автотранспортных средств.

Предложена современная логистическая организационная структура предприятия, в которой управление материалами существует как отдельное звено. Закупки, планирование производства и контроль распределения, сбыт интегрированы в функцию управления материалами.

Определены приоритетные направления энергосбережения: техническое, организационно-экономическое, организационно-технологическое.

Определены организационно-экономические факторы и технико-технологические факторы, влияющие на снижение расхода топлива автомобильным транспортом.

Выделены четыре направления совершенствования транспортного обеспечения предприятия: совершенствование подвижного состава, совершенствование транспортного обеспечения предприятия, совершенствование управления грузоперевозок, повышение транспортабельности грузов.

Статистические исследования, проведенные в ООО «Заря» показали, что доминирующую часть всех основных расходов составляют расходы на оборудование и информационное сопровождение складских операций, осуществляемых посредством транспортного хозяйства, от сбалансированности которых зависит успех производственной деятельности. Сокращение расходов на сбор информации о реальном состоянии складских помещений осуществляется только внедрением информационных автоматизированных систем.

Предлагается внедрить автоматизированную систему управления и сбора информации «Managerial accounting», что позволит автоматизировать сбор фактической информации по транспортному хозяйству в режиме реального времени. Благодаря внедрению данной системы сокращается объем работ на складе. Для реализации проекта необходимы первоначальные инвестиционные вложения в размере 785550 руб.

Чистый дисконтированный доход (NPV) от внедрения проекта проекта составит 615 883руб за четыре шага.

Для более эффективного управления транспортным хозяйством ООО «Заря» необходимо провести мероприятия:

- по обеспечению загрузки части подвижного состава грузами при движении в обратном направлении для повышения коэффициента использования пробега;
- по использованию прицепного состава, увеличивающего производительность труда более чем наполовину;
- по сокращению постоянных расходов, затрат на управление и снижению размера тарифов и расходов на содержание технической базы;
- по созданию автоматизированных рабочих места по сбору, хранению и обработке исходной информации и обоснованию управленческих решений.

Библиографический список

1. Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 13.07.2015) "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" (с изм. и доп., вступ. в силу с 19.10.2015)
2. ГОСТ Р ИСО 39001-2014 Системы менеджмента безопасности дорожного движения (БДД). Требования и руководство по применению
3. ГОСТ Р 50597-93 Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения
4. ГОСТ Р 51256-2011 Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования
5. ГОСТ Р 52302-2004 Автотранспортные средства. Управляемость и устойчивость. Технические требования. Методы испытаний
6. Ацибор Г.А., Брагина З.В., Бородина Н.С. Организация и планирование производства - М.: Легпромбытиздат, 2010.
7. Афанасьева Н.В. Логистические системы и российские реформы. - СПб.: Изд-во Санкт-Петербург, ун-та экономики и финансов. - 2012. .
8. Баканов А.Л. Организация транспорта на предприятии. - М.: 2010. - с.117-121
9. Баканов, Г. Б. Место оценки персонала в системе кадрового менеджмента: научно-публицистический журнал // Баканов, Г., Прошкин. Б. – М.: Человек и труд. 2012. №6. С. 31-34.
10. Башмарин, И.В. Современные требования к использованию трудовых ресурсов: учебное пособие // Кадры. 2013. №1. С. 15-18.
11. Банзекуливахо, Ж. М. Экономика предприятия и организация производства: учебно–методический комплекс / Ж. М. Банзекуливахо. – Новополюк: ПГУ, 2010. – 351 с.
12. Бойдаченко, П.Г. Служба управления персоналом. – Новосибирск: ЭКО, 2011. - 64 с.

13. Блинов, А.О, - Искусство управления персоналом: Учебное пособие для экономических колледжей и вузов.// Блинов, А.О, Василевская О.В. - М.:ГЕЛАН, 2014. - 21 с.
14. Бухало С.М. Организация, планирование и управление деятельностью промышленного предприятия. - К.: Высшая школа, 2010
15. Васильев Г.А. и др. Логистика. - М.: Экономическое образование. 2010.
16. Вашуков Е.М. Организация транспортного хозяйства на предприятии. - СП.: 2011. - с.25-31
17. Веснин, В.Р. Практический менеджмент персонала: Пособие по кадровой работе. - М.: Юристъ, 2012. - 116 с.
18. Виханский, О.С. Менеджмент. Человек, стратегия, организация, процесс: Учебник для экономических специальностей вузов.// Виханский, О.С., Наумов Л.И. - М.: Изд-во МГУ, 2013. - 86 с.
19. Вельможин А.В., Гудков В.А., Миротин Л.Б. "Теория организации и управления автомобильными перевозками: Логистический аспект формирования перевозочных процессов". Волгоград: Политехник, 2011 г.
20. Вельможин А.В., Гудков В.А., Миротин Л.Б. "Технология, организация и управление грузовыми автомобильными перевозками". Волгоград: Политехник, 2010 г.
21. Гаджинский А.М. Основы логистики: Учеб. пособие - М.: ИВЦ "Маркетинг". - 2015.
22. Голиков Е.А. Пурлик В.М. Основы логистики и бизнес-логистики: Монография. - М.: Изд-во Рос. экон. акад., 2011. .
23. Гончаров П.П. и др. Основы логистики: Учеб. пособие. - Оренбург. 2012.
24. Демичев Г.М. Складское и тарное хозяйство. - М.: Высшая школа, 2010.
25. Десслер, Г. Управление персоналом: учебник для вузов / Пер. с англ. - М.: Изд-во Бином, 2011. - 84 с.

26. Дятлов, В. А. Управление персоналом: Учебное пособие.// Дятлов, В. А., Кибанов А. Я., Пихало В. Т. - М.: Изд-во ПРИОР, 2013. - 32 с.
27. Залманова М.Е. Логистика: Учеб. пособие для студ, эконом. спец. вузов / Саратовский гос. техн. ун-т. - Саратов, 2010.
28. Залманова М.Е. Сбытовая логистика: Учеб. пособие по курсу "Логистика" для студентов спец.0701/Саратовский гос. техн. ун-т. - Саратов, 2013.
29. Егоршин, А. Л. Управление персоналом. 2-е изд.: учебник для вузов - Н. Новгород: НИМБ, 2012. - 36 с.
30. Кабаченко, Т.С. Психологические основы управления персоналом. учебник – СПб.: ПИТЕР, 2011. - 126 с..
31. Карпов, А.В. Психология менеджмента: учебное пособие. – М.: Гардарики, 2012. - 48 с.
32. Кнорринг, В.И. Искусство управления: - учебник. - М.: Издательство БЕК, 2011. - 78 с.
33. Костоглодов Д.Д., Харисова Л.М. Распределительная логистика. - Ростов н/Д: Экспертное бюро, 2014.
34. Коул, Дж. Управление персоналом в современных организациях учебник // Дж.Коул,; Пер.с англ. Н.Г.Владимирова. - М.: ООО «Вершина», 2013. - 49 с.
35. Ладанов, И.Д., Практический менеджмент: учебное пособие - М: Ника, 2012. - 36 с.
36. Логистика: Учеб. пособие / Под ред. Б.А. Аникина. - М.: ИНФРА-М, 2010.
37. Лобанов А.А. Человеческие ресурсы управления.: учебник // Иванцевич, Дж.М., Лобанов А.А. - М.: ДЕЛО, 2013. - 39 с.
38. Магура, М.И., Современные персонал-технологии: корпоративная лекция // Магура, М.И., Курбатова, М.Б. – М.: Интел-Синтез, 2011.- 75 с.
39. Марченко Л.Я. Транспортное хозяйство. - М.: 2011. - с.159-163

40. Маслов, Е.В. Управление персоналом предприятия. : учебное пособие – М.: ИНФРА-М, 2012. - 64 с.
41. Миротин Л.Б., Ташбаев Э. и др. Транспортная логистика: Учеб. пособие. - М.: Брандес, 2012.
42. Миротин Л.Б., Ташбаев Э. "Логистика для предпринимателя". М.: Инфра-М, 2011 г.
43. Миротин Л.Б., Ташбаев Б.Э. Логистика для предпринимателя: Учебник для вузов/Миротин Л.Б., Ташбаев Б. Э.–М: Инфра-М, 2012 – 220 с.
44. Нагловский С Н. Экономика и надежность логистических контейнерных систем / Рост. гос. акад. - Ростов н/Д, 2014.
45. Неруш Ю.М. Коммерческая логистика: Учебник для вузов. - М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 2013.
46. Организация производства на промышленных предприятиях: учебное пособие / М. П. Переверзев, С. И. Логвинов, С. С. Логвинов. – Москва: Инфра-М, 2010. – 330 с.
47. Производственный менеджмент: учебное пособие / Э. М. Гайнутдинов, Л. И. Поддерегина. – Минск: Вышэйшая школа, 2010. – 319, с.
48. Производственный менеджмент: учебное пособие / Е. М. Карпенко, С. Ю. Комков. – Гомель: ГГТУ, 2010. – 519 с.
49. Турцова О.Г. Организация производства и управления предприятием, - Мн.: Инфра-М, 2015. - с.528
50. Фатхудинов, Р. А. Производственный менеджмент: учебник / Р. А. Фатхудинов. – Санкт–Петербург: Лидер, 2011. – 494 с.
51. Фатхудинов, Р. А. Организация производства: учебник / Р. А. Фатхудинов. – Москва: ИНФРА-М, 2011. – 672 с.
52. Шепеленко, Г. И. Экономика, организация и планирование производства на предприятии: учебное пособие / Г. И. Шепеленко. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2010. – 600 с.
53. Экономические методы управления развитием предприятия / Л. В. Гринцевич, В. И. Демидов, Т. А. Сахнович. – Минск: БНТУ, 2010. – 475 с.

Приложения

Приложение А

Таблица А.1 – Бухгалтерский баланс ООО «Заря» на 31 декабря 2014 г.

Пояснения	Наименование показателя	Код	На 31 декабря	На 31 декабря	На 31 декабря
			2014 г.	2013 г.	2012 г.
-	АКТИВ I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ Нематериальные активы	1110	59	68	55
-	Результаты исследований и разработок	1120	-	-	-
-	Нематериальные поисковые	1130	-	-	-
-	Материальные поисковые активы	1140	-	-	-
-	Основные средства	1150	1 615	1 943	1 780
-	Доходные вложения в материальные ценности	1160	-	-	-
-	Финансовые вложения	1170	-	-	-
-	Отложенные налоговые активы	1180	-	-	-
-	Прочие внеоборотные активы	1190	-	-	-
-	Итого по разделу I	1100	1 674	2 011	1 835
-	II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ Запасы	1210	1 397	1 829	1 618
-	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	1220	28	30	29
-	Дебиторская задолженность	1230	3 905	1 382	1 292
-	Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	1240			
-	Денежные средства и денежные эквиваленты	1250	216	327	267
-	Прочие оборотные активы	1260			
-	Итого по разделу II	1200	5 546	3 568	3 206
	БАЛАНС	1600	7 220	5 579	5 041

Продолжение таблицы А.1

	ПАССИВ				
	III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ				
-	Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)	1310	40	40	40
-	Собственные акции, выкупленные у акционеров	1320	(-)	(-)	(-)
-	Переоценка внеоборотных активов	1340	-	-	-
-	Добавочный капитал (без переоценки)	1350	-	-	-
-	Резервный капитал	1360	-	-	-
-	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	1370	420	943	281
-	Итого по разделу III	1300	460	983	321
	IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
-	Заемные средства	1410	2 917	2 625	2 430
-	Отложенные налоговые обязательства	1420	-	-	-
-	Оценочные обязательства	1430	-	-	-
-	Прочие обязательства	1450	-	-	-
-	Итого по разделу IV	1400	2 917	2 625	2 430
	V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
-	Заемные средства	1510	2 527	1 727	1 369
-	Кредиторская задолженность	1520	1 316	244	921
-	Доходы будущих периодов	1530	-	-	-
-	Оценочные обязательства	1540	-	-	-
-	Прочие обязательства	1550	-	-	7 220
-	Итого по разделу V	1500	3 843	1 971	2 290
-	БАЛАНС	1700	7 220	5 579	5 041

Таблица А.2 – Отчет о финансовых результатах ООО «Заря» за 2013 г.

Пояснения 1	Наименование показателя	Код	За отчетный период	За аналогичный период предыдущего года
-	Выручка 2	2110	6 237	3 921
-	Себестоимость продаж	2120	6 473	3 119
-	Валовая прибыль (убыток)	2100	-236	802
-	Коммерческие расходы	2210	278	325
-	Управленческие расходы	2220	0	0
-	Прибыль (убыток) от продаж	2200	-514	477
-	Доходы от участия в других организациях	2310	0	0
-	Проценты к получению	2320	-69	
-	Проценты к уплате	2330		197
-	Прочие доходы	2340	48	37
-	Прочие расходы	2350	101	29
-	Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	-636	288
-	Текущий налог на прибыль	2410		32
-	В т.ч. постоянные налоговые обязательства (активы)	2421		
-	Изменение отложенных налоговых обязательств	2430		
-	Изменение отложенных налоговых активов	2450		
-	Прочее	2460		
-	Чистая прибыль (убыток)	2400	-636	256
	СПРАВОЧНО			
-	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2510		
-	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2520		
-	Совокупный финансовый результат периода 3	2500	-636	256
-	Базовая прибыль (убыток) на акцию	2900	-	-
-	Раздвоенная прибыль (убыток) на акцию	2910	-	-

Таблица А.3 – Отчет о финансовых результатах ООО «Заря» за 2014 г.

Пояснения 1	Наименование показателя	Код	За отчетный период	За аналогичный период предыдущего года
-	Выручка 2	2110	10 578	6 237
-	Себестоимость продаж	2120	9 207	6 473
-	Валовая прибыль (убыток)	2100	1 371	-236
-	Коммерческие расходы	2210	597	278
-	Управленческие расходы	2220		0
-	Прибыль (убыток) от продаж	2200	774	-514
-	Доходы от участия в других организациях	2310		0
-	Проценты к получению	2320	-283	-69
-	Проценты к уплате	2330		
-	Прочие доходы	2340	22	48
-	Прочие расходы	2350	94	101
-	Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	419	-636
-	Текущий налог на прибыль	2410		
-	В т.ч. постоянные налоговые обязательства (активы)	2421		
-	Изменение отложенных налоговых обязательств	2430		
-	Изменение отложенных налоговых активов	2450		
-	Прочее	2460		
-	Чистая прибыль (убыток)	2400	419	-636
	СПРАВОЧНО			
-	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2510		
-	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2520		
-	Совокупный финансовый результат периода 3	2500	419	-636
-	Базовая прибыль (убыток) на акцию	2900	-	-
-	Раздвоенная прибыль (убыток) на акцию	2910	-	-

Таблица А.4 – Отчет о движении денежных средств ООО «Заря» за 2014 г.

Наименование показателя	Код	за год	
		2014	2013
Денежные потоки от текущих операций	4110	11012	3754
Поступления – всего			
в том числе:			
от продажи продукции, товаров, работ и услуг	4111	8901	3125
арендных платежей, лицензионных платежей, роялти, комиссионных и иных аналогичных платежей	4112	-	-
от перепродажи финансовых вложений	4113	-	-
прочие поступления	4119	2111	629
Платежи – всего	4120	(11389)	(6249)
в том числе:			
поставщикам (подрядчикам) за сырье, материалы, работы, услуги	4121	(9964)	(5114)
в связи с оплатой труда работников	4122	(589)	(333)
Процентов по долговым обязательствам	4123	(-)	(-)
налога на прибыль организаций	4124	(-)	(-)
прочие платежи	4129	(836)	(802)
Сальдо денежных потоков от текущих операций	4100	(377)	(2495)
Денежные потоки от инвестиционных операций	4210	-	-
Поступления – всего			
В том числе:			
от продажи внеоборотных активов (кроме финансовых вложений)	4211	-	-
от продажи акций других организаций (долей участия)	4212	-	-
от возврата предоставленных займов, от продажи долговых ценных бумаг (прав требования денежных средств к другим лицам)	4213	-	-

Продолжение таблицы А.4

дивидендов, процентов по долговым финансовым вложениям и аналогичных поступлений от долевого участия в других организациях	4214	-	-
Прочие поступления	4219	-	-
Платежи – всего	4220	(-)	(-)
в том числе:			
в связи с приобретением, созданием, модернизацией, реконструкцией и подготовкой к использованию внеоборотных активов	4221	(-)	(-)
в связи с приобретением акций других организаций (долей участия)	4222	(-)	(-)
в связи с приобретением долговых ценных бумаг (прав требования денежных средств к другим лицам), предоставление займов другим лицам	4223	(-)	(-)
процентов по долговым обязательствам, включаемым в стоимость инвестиционного актива	4224	(-)	(-)
прочие платежи	4229	(-)	(-)
Сальдо денежных потоков от инвестиционных операций	4200	-	-
Денежные потоки от финансовых операций	4310	4102	2329
Поступления – всего			
в том числе:			
получение кредитов и займов	4311	-	-
денежных вкладов собственников (участников)	4312	4102	2329
от выпуска акций, увеличения долей участия	4313	-	-
от выпуска облигаций, векселей и других долговых ценных бумаг и др.	4314	-	-
прочие поступления	4319	-	-

Продолжение таблицы А.4

Платежи – всего	4320	(2214)	(232)
в том числе:			
собственникам (участникам) в связи с выкупом у них акций (долей участия) организации или их выходом из состава участников	4321	(2054)	(223)
на уплату дивидендов и иных платежей по распределению прибыли в пользу собственников (участников)	4322	(-)	(-)
в связи с погашением (выкупом) векселей и других долговых ценных бумаг, возврат кредитов и займов	4323	(-)	(-)
прочие платежи	4329	(160)	(91)
Сальдо денежных потоков от финансовых операций	4300	1888	1
Сальдо денежных потоков за отчетный период	4400	1511	(2494)
Остаток денежных средств и денежных эквивалентов на начало отчетного периода	4450	300	240
Остаток денежных средств и денежных эквивалентов на конец отчетного периода	4500	189	300
Величина влияния изменений курса иностранной валюты по отношению к рублю	4490	-	-

Таблица Б.1 – Динамика экономических показателей производственной деятельности ООО «Заря» за 2013 г.

Показатели	2012 г.	2013 г.	2014 г.	Изменения 2013 г.	
				20013-2012гг.	
				Абс. изм, (+/-)	Темп прироста, %
Выручка, тыс.руб.	3921	6237	10578	2316	59,07
Себестоимость продаж, тыс.руб.	3119	6473	9207	3354	107,53
Валовая прибыль(убыток), тыс.руб.	802	-236	1371	-1038	-129,43
Коммерческие расходы, тыс. руб.	325	278	597	-47	-14,46
Прибыль (убыток) от продаж, тыс. руб.	477	-514	774	-991	-207,76
Чистая прибыль, тыс. руб.	256	-636	419	-892	-348,44
Основные средства, тыс. руб.	1780	1943	1615	163	9,16
Оборотные активы, тыс. руб.	3206	3568	5546	362	11,29
Численность ППП, чел.	48	45	41	-3	-6,25
Фонд оплаты труда ППП, тыс. руб.	4196	4560	4921	364	8,67
Производительность труда, тыс.руб./чел.	81,7	138,6	258,0	56,9	69,67
Среднегодовая заработная плата, тыс. руб./чел.	87	101	120	13,9	15,92
Фондоотдача	2,20	3,21	6,55	1,01	45,72
Оборачиваемость активов, раз	1,223	1,748	1,907	0,53	42,93
Рентабельность продаж, %	6,53	-10,20	3,96	-16,73	-256,18
Рентабельность производства, %	25,71	-3,65	14,89	-29,36	-114,18
Затраты на рубль выручки, коп.	87,83	108,24	92,68	20,41	23,23
Суммарные расходы	3444	6751	9804	3307	96,02
Валюта баланса	5041	5579	7220	538	10,67

Таблица Б.2 – Динамика экономических показателей производственной деятельности ООО «Заря» за 2014 г.

Показатели	2012 г.	2013 г.	2014 г.	Изменения 2014 г.			
				2014-2013гг.		2014-2012г.г.	
				Абс. изм, (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм, (+/-)	Темп прироста, %
Выручка, тыс.руб.	3921	6237	10578	4341	69,60	6657	169,78
Себестоимость продаж, тыс.руб.	3119	6473	9207	2734	42,24	6088	195,19
Валовая прибыль(убыток), тыс.руб.	802	-236	1371	1607	-680,93	569	70,95
Коммерческие расходы, тыс. руб.	325	278	597	319	114,75	272	83,69
Прибыль (убыток) от продаж, тыс. руб.	477	-514	774	1288	-250,58	297	62,26
Чистая прибыль, тыс. руб.	256	-636	419	1055	-165,88	163	63,67
Основные средства, тыс. руб.	1780	1943	1615	-328	-16,88	-165	-9,27
Оборотные активы, тыс. руб.	3206	3568	5546	1978	55,44	2340	72,99
Численность ППП, чел.	48	45	41	-4	-8,89	-7	-14,58
Фонд оплаты труда ППП, тыс. руб.	4196	4560	4921	361	7,92	725	17,28
Производительность труда, тыс.руб./чел.	81,7	138,6	258,0	119,4	86,15	176,3	215,84
Среднегодовая заработная плата, тыс. руб./чел.	87	101	120	18,7	18,45	32,6	37,30
Фондоотдача	2,20	3,21	6,55	3,34	104,05	4,35	197,34
Оборачиваемость активов, раз	1,223	1,748	1,907	0,16	9,11	0,68	55,95
Рентабельность продаж, %	6,53	-10,20	3,96	14,16	-138,84	-2,57	-39,33
Рентабельность производства, %	25,71	-3,65	14,89	18,54	-508,43	-10,823	-42,09
Затраты на рубль выручки, коп.	87,83	108,24	92,68	-15,56	-14,37	4,85	5,52
Суммарные расходы	3444	6751	9804	3053	45,22	6 360	184,67
Валюта баланса	5041	5579	7220	1641	29,41	2 179	43,23