

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

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

38.03.02 «Менеджмент»
(код и наименование направления подготовки)

«Логистика»
(наименование профиля)

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему: «Организация и управление международными грузовыми
перевозками (на примере ООО «ТрансСфера»)»

Студент(ка)

Е.С. Пыхтунов

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель,
к.т.н., доцент

Е.Г. Степанова

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Допустить к защите

И.о. заведующего кафедрой к.э.н., доцент С.Е. Васильева

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

(личная подпись)

« ____ » _____ 2016 г.

Тольятти 2016

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
И.о.зав.кафедрой «Менеджмент организации»

_____ С.Е. Васильева
(подпись) (И.О. Фамилия)
« _____ » _____ 2016 г.

ЗАДАНИЕ
на выполнение бакалаврской работы

Студент Пыхтунов Евгений Сергеевич

1. Тема «Организация и управление международными грузовыми перевозками (на примере ООО «ТрансСфера»)»

2.Срок сдачи студентом законченной выпускной квалификационной работы 20 мая 2016 года.

3. Исходные данные к бакалаврской работе

3.1. Данные и материалы организации.

3.2. Материалы учебников по менеджменту, логистике, мировой экономике, научных статей, стандартов, документации по финансово-хозяйственной деятельности ООО «ТрансСфера»

4. Содержание бакалаврской работы:

1. Теоретические аспекты организации и управления международными грузовыми перевозками

1.1 Особенности международных грузовых перевозок

1.2 Подходы к организации и управлению международными грузовыми перевозками

2. Анализ организации и управления международными перевозками в ООО «ТрансСфера»

2.1 Общая характеристика предприятия

2.2 Оценка организации и управления международными грузовыми перевозками

3. Разработка мероприятий по совершенствованию и управлению международными грузовыми перевозками ООО «ТрансСфера»

3.1 Предложения по улучшению управления международными грузовыми перевозками

3.2 Оценка экономической эффективности внедрения мероприятий

Заключение

Библиографический список

Приложения

5. Ориентировочный перечень графического и иллюстративного материала:

1. Титульный лист;

2. Актуальность, цель и задачи исследования;

3. Основные экономические показатели деятельности организации;

4. Табличные данные по результатам анализа управления производственным процессом;

5. IDEF0 модель процесса международной грузоперевозки

6. Диаграмма Исикавы

7. Табличные данные экспертных оценок воздействия факторов на проблему

8. Графические данные по результатам анализа управления производственным процессом;

9. Предложения по совершенствованию управления процессом управления международными грузовыми перевозками;

10. Результаты расчета предполагаемого экономического эффекта от разработанных мероприятий.

6. Консультанты по разделам -

7. Дата выдачи задания 12 января 2016 года.

Руководитель выпускной
квалификационной работы

(подпись)

Е.Г. Степанова

(И.О. Фамилия)

Задание принял к исполнению

(подпись)

Е.С. Пыхтунов

(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
И.о.зав.кафедрой «Менеджмент организации»

(подпись) С.Е. Васильева
(И.О. Фамилия)
« ____ » _____ 2016 г.

**КАЛЕНДАРНЫЙ ПЛАН
выполнения бакалаврской работы**

Студента Пыхтунова Евгения Сергеевича
по теме «Организация и управление международными грузовыми перевозками(на
примере ООО «ТрансСфера»)»

Наименование раздела работы	Плановый срок выполнения раздела	Фактический срок выполнения раздела	Отметка о выполнении	Подпись руководителя
Разработка 1 раздела БР	10.05.2016		выполнено	
Разработка 2 раздела БР	16.05.2016		выполнено	
Разработка 3 раздела БР	23.05.2016		выполнено	
Разработка введения, заключения и уточнение литературных источников и приложений	30.05.2016		выполнено	
Предварительная защита БР	06.06.2016		выполнено	
Окончательное оформления БР, подготовка доклада, иллюстративного материала, презентации	10.05.2016		выполнено	
Допуск к защите заведующего кафедрой	14.06.2016		выполнено	
Сдача законченной БР на кафедру	20.06.2016		выполнено	

Руководитель бакалаврской работы

(подпись) Е.Г. Степанова
(И.О. Фамилия)

Задание принял к исполнению

(подпись) Е.С. Пыхтунов
(И.О. Фамилия)

Аннотация

Бакалаврскую работу выполнил студент: Пыхтунов Е.С.

Тема работы: «Организация и управление международными грузовыми перевозками(на примере ООО «ТрансСфера»)».

Научный руководитель: к.т.н., доцент Степанова Е.Г.

Цель исследования - разработка мероприятий по совершенствованию организации и управления международными грузовыми перевозками.

Объект исследования - ООО «ТрансСфера», основным видом деятельности которого является экспедирование грузов.

Предмет исследования – механизмы и инструменты организации и управления международными грузовыми перевозками, реализуемые в системе функционирования предприятия.

Методы исследования - факторный анализ, синтез, прогнозирование, статистическая обработка результатов, дедукция и т.д.

Краткие выводы по бакалаврской работе - развитие экономики Российской Федерации ведет к развитию систем международных сообщений грузов между компаниями, что говорит об актуальности темы данной бакалаврской работы; результатом бакалаврской работы является методика организации и управления международными грузовыми перевозками.

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

Структура и объем работы. Работа состоит из введения, 3-х разделов, заключения, списка литературы из 23 источников и 1 приложения. Общий объем работы, без приложений, 67 страниц машинописного текста, в том числе таблиц-8, рисунков – 10.

Содержание

Введение.....	7
1 Теоретические аспекты организации и управления международными грузовыми перевозками.....	9
1.1 Особенности международных грузовых перевозок.....	9
1.2 Подходы к организации и управлению международными грузовыми перевозками.....	16
2 Анализ организации и управления международными перевозками в ООО «ТрансСфера».....	27
2.1 Общая характеристика предприятия	27
2.2 Оценка организации и управления международными грузовыми перевозками.....	33
3. Разработка мероприятий по совершенствованию и управлению международными грузовыми перевозками на ООО «ТрансСфера».....	48
3.1 Предложения по улучшению управления международными грузовыми перевозками	48
3.2 Оценка экономической эффективности внедрения мероприятий....	55
Заключение.....	62
Библиографический список.....	66
Приложение.....	68

Введение

Развитие международной экономики, увеличение объемов перевозок грузов между государствами является важным фактором для совершенствования организации и управления международными грузовыми перевозками, что определяет актуальность выбранной темы бакалаврской работы.

Между получением заказа потребителем и изготовлением продукта, целый круг распространенных операций. В круг этих операций можно включить доставку, складирование, упаковку и при том доставка подразумевается любым видом транспорта. Также сюда включается ряд вспомогательных операций, таких как планирование маршрута, выбор транспорта, разработка графиков движения. Целью данных операций является ликвидация территориального разрыва между грузополучателем и грузоотправителем.

В условиях развития международной торговли, глобализации рынков товаров и услуг, происходит постоянное увеличение потоков груза как на внутреннем, так и на внешнем рынках.

С одной стороны, идёт всестороннее развитие экономической политики за рубежом, развивается импорт и экспорт со странами по всему миру, а с другой стороны, отечественная экономика до сих пор вынуждена бороться с последствиями политической и экономической изоляции, присущих советскому союзу. Большие осложнения вызывает предвзятое отношение некоторых стран, объединившихся в некую коалицию борьбы с "советской Россией".

Несмотря на всё вышесказанное, развитие международной торговли является крайне важным фактором развития экономики государства, и чем более развит бизнес в нашей стране тем становится выше уровень экономики.

Каждая крупная компания обязана иметь в своем штате эксперта по управлению и регулированию международными грузоперевозками. В том случае если такового не имеется, компания обращается за услугами к сторонним экспедиторам.

Целью данной бакалаврской работы является разработка мероприятий по совершенствованию организации и управления международными грузовыми перевозками.

Достижение поставленной цели осуществлялось посредством решения следующих основных задач:

- проанализировать теоретические аспекты организации и управления международными и грузовыми перевозками;
- проанализировать проблемы в организации и управлении международными грузоперевозками в ООО «ТрансСфера»;
- разработать мероприятия по совершенствованию организации и управления международными и грузовыми перевозками в ООО «ТрансСфера».

Объект исследования - ООО «ТрансСфера», основным видом деятельности которого является экспедирование грузов.

Предмет исследования – механизмы и инструменты организации и управления международными грузовыми перевозками, реализуемые в системе функционирования предприятия.

Методы исследования - факторный анализ, синтез, прогнозирование, статистическая обработка результатов, дедукция и т.д.

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

Структура и объем работы. Работа состоит из введения, 3-х разделов, заключения, списка литературы из 23 источников и 1 приложения. Общий объем работы, без приложений, 70 страниц машинописного текста, в том числе таблиц-8, рисунков – 10.

1 Теоретические аспекты организации и управления международными грузовыми перевозками

1.1 Особенности международных грузовых перевозок

Транспортировка - ключевая функция логистики, которая напрямую связана с перемещением груза транспортным средством по определенной методике в системе поставок и состоящая из логистических операций и функций, включая экспедирование, грузопереработку, упаковку, передачу прав и собственности, на груз, страхование рисков, таможенные процедуры и т.п.

Транспортные компании, функционируя в условиях рыночной экономики, должны быть нацелены на получение единого экономического результата в логистической цепи. На получение результата оказывает воздействие множество факторов, из которых можно выделить следующие: сформировавшийся рынок транспортных услуг, конкуренция между предприятиями и различными видами транспорта, ужесточение требований к тарифам и качеству транспортных услуг со стороны потребителей и пр.

Таким образом, благодаря транспорту, логистический процесс товародвижения (начиная от поставщиков сырья и материалов, охватывая различного рода посредников, и заканчивая потребителями готовой продукции) трансформируется в единую технологическую цепь, а транспорт становится неотъемлемой частью единого транспортно-производственного процесса. В этой цепи основные функции транспорта заключаются в перемещении грузов и их хранении [7].

Перемещение грузов - это изменение их местонахождения при соблюдении принципа экономичности (сокращении стоимостных и временных затрат). Этот процесс должен быть экономически оправдан, так как при перемещении грузов расходуются время, деньги и экологические ресурсы. Значимость фактора времени возрастает в связи с появлением

логистических концепций, требующих сокращения запасов (в том числе и запасов, находящихся в пути), которые существенно ограничивают использование материальных и товарных ресурсов, т.е. «связывают» капитал. Транспортировка требует и финансовых ресурсов - в форме внутренних расходов для перевозки грузов собственным подвижным составом, и внешних расходов для использования с этой целью коммерческого или общественного транспорта.

Таким образом, данная функция транспортировки определяет ее главную цель - доставку товаров в место назначения как можно быстрее, дешевле и с наименьшим ущербом для окружающей среды. Нужно также свести к минимуму потери и порчу транспортируемых грузов при одновременном выполнении требований заказчиков к своевременности доставки и к предоставлению информации о грузах в пути.

Хранение грузов как функция происходит в том случае, если целесообразность хранения груза в транспорте не является необходимым, а так же в том случае, когда необходима площадь для длительного хранения груза.

Использование транспортных средств, для временного хранения грузов обходится дорого, но может быть вполне оправдано с точки зрения общих издержек, если перевалка груза более накладна, и если нету иных возможностей для хранения груза, либо если допустимо продление сроков доставки.

Выделению транспорта в самостоятельную область применения логистики способствуют следующие основные факторы:

1. способность транспорта реализовать основную идею логистики - создать надежно, устойчиво и оптимально функционирующую систему: «снабжение - производство - распределение - потребление»;
2. неизбежность решения целого ряда сложных транспортных проблем при выборе каналов распределения сырья, полуфабрикатов и готовой продукции в рамках логистической системы;

3. высокая доля транспортных издержек, максимальная величина которых достигает 50% в общих логистических затратах на продвижение товара от первичного источника сырья до конечного потребителя готовой продукции;

4. высокая доля транспортной составляющей во внешнеторговой цене товаров (особенно для стран с большими расстояниями перевозок);

5. наличие большого числа транспортно-экспедиционных предприятий, играющих большую роль в организации оптимальной доставки товаров, как во внутренних перевозках, так и в международных сообщениях.

Под международной грузоперевозкой понимается перевозка грузов и пассажиров между двумя и более государствами, выполняемая на условиях, которые установлены заключенными этими государствами международными соглашениями [9].

Характерной особенностью правового регулирования в этой сфере является то, что основные вопросы перевозок решаются в международных соглашениях (транспортных конвенциях), содержащих унифицированные нормы, единообразно определяющие условия международных перевозок грузов и пассажиров.

Как правило, такие соглашения могут содержать требования и условия к документации на перевозку, к тому же они определяют порядок подачи груза к перевозке и приеме его в месте доставки, обязанности перевозчика. При отсутствии единообразных материально-правовых норм обращаются к нормам национального права в соответствии с коллизионными нормами транспортных конвенций или национального законодательства.

Особенностью договора на международную перевозку грузов, является то, что на основании различных коллизионных принципов применяются соответствующие ходу исполнения материально-правовые нормы [10].

Так, при отправлении груза руководствуются законом страны отправления, при выдаче груза в конечном пункте - законом страны назначения. В других случаях применяется закон перевозчика или же закон

страны суда. Подлежащее применению к международной перевозке право может быть указано в транспортном документе, выданном перевозчиком.

Договором на перевозку грузов называется договор, в котором одна сторона - перевозчик должна доставить переданный отправителем груз в пункт назначения и выдать его представителю получателя, а другая сторона - отправитель, обязан оплатить перевозку.

Из приведенного определения можно сделать вывод, что договор перевозки по своему характеру является возмездным и взаимным. Он является возмездным, т.к. за перевозку перевозчик получает вознаграждение, и взаимным, поскольку перевозчик обязан перевезти груз и имеет право на провозную плату, а грузоотправитель обязан внести эту провозную плату и имеет право на перевозку сданного груза. Договор перевозки грузов считается заключенным с момента принятия перевозчиком груза и, следовательно, относится к числу реальных договоров [8].

Согласно этому в определенных случаях договор может быть консенсуальным. Договор перевозки считается консенсуальным, когда перевозчик обязуется предоставить транспортные средства раньше вручения груза для перевозки. Например, на морском транспорте договор перевозки, именуемый договором фрахтования, или чартером, является консенсуальным. Кроме того, договор перевозки грузов носит публичный характер. Однако для признания договора перевозки грузов публичным договором необходимо соблюдение определенных условий, предусмотренных ст. 789 ГК РФ. К числу таких условий относится перевозка грузов транспортом общего пользования, в качестве которой признается перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, если из закона, иных правовых актов или выданного этой организации разрешения (лицензии) вытекает, что она обязана осуществлять перевозки грузов по обращению любого физического или юридического лица. И второе не менее важное условие: перечень организаций, обязанных осуществлять перевозки

грузов, признаваемые перевозками транспортом общего пользования, должен быть обязательно опубликован в установленном порядке.

Договор перевозки грузов является самостоятельным договором гражданского права, условия которого определяются транспортным правом и не подчинены нормам о других договорах.

Особенность договора международной перевозки заключается в том, что в ходе его исполнения соответствующие материально-правовые нормы применяются на основании различных коллизионных принципов. Так, при отправлении груза руководствуются законом страны отправления, при выдаче груза в конечном пункте – законом страны назначения. В других случаях применяется закон перевозчика или же закон страны суда. Подлежащее применению к международной перевозке право может быть указано в транспортном документе, выданном перевозчиком.

Определенной спецификой отличаются перевозки грузов в смешанном (например, железнодорожно-водном) сообщении, перевозки транзитных грузов через территорию РФ, а также контейнерные перевозки [11].

Перевозки грузов и пассажиров осуществляются железнодорожным, автомобильным, воздушным и морским транспортом.

Осуществление международных грузовых перевозок железнодорожным видом транспорта.

С 1890 года железнодорожные перевозки между европейскими странами регулировались Бернской конвенцией о международных железнодорожных перевозках, заключенной девятью государствами, включая Россию. В 1980 году была принята Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ), содержащая объединенный текст Бернской конвенции о железнодорожной перевозке грузов и Бернской конвенции о железнодорожной перевозке пассажиров и багажа.

КОТИФ имеет две части (А и В), содержащие нормы гражданско-правового характера об условиях международных железнодорожных перевозок. Часть А, определяет условия перевозок пассажиров, получило

наименование - Единые правила МПК. Часть В содержит условия перевозок грузов, оно названо - Единые правила МГК.

Осуществление международных грузовых перевозок автомобильным видом транспорта.

При транспортировке автомобильным транспортом следует отметить то, что регулирование происходит регламентом территории, по которой происходит перевозка. Вместе с тем на правовой режим наземной перевозки распространяются нормы международного права в части организации дорожного движения (Конвенция о дорожном движении от 19 сентября 1949 года); порядка оформления таможенных формальностей (Женевская таможенная конвенция 1975 года о международной перевозке грузов с применением книжки МДП); организации использования автомагистралей (Европейское соглашение, 1975 года о международных автомагистралях). Международные автомобильные перевозки грузов регулируются Женевской конвенцией 1956 года о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), которая вступила в силу 2 июля 1961 года.

Конвенция регулирует взаимоотношения перевозчика и грузовладельца, заключивших договор перевозки груза, порядок приема груза к перевозке и его выдачи в пункте назначения.

Конвенция находит применение ко всем договорам автомобильных перевозок с оплатой, в то время когда место погрузки и разгрузки груза, указанные в договоре, находятся на территориях разных стран. Если хоть одна из стран является участницей конвенции, а так же при условии что, если перевозки осуществляются государствами или государственными учреждениями.

Осуществление международных грузовых перевозок воздушным видом транспорта.

Режим воздушной транспортировки регулируется юридическими правилами того или иного воздушного пространства, в пределах которого

осуществляется полет, а так же контроль со стороны органов обслуживания воздушного движения (ОВД).

Правовой режим воздушной транспортной среды определяется юридической природой воздушного пространства, в пределах которого осуществляются полет, а также контроль за ним со стороны органов обслуживания воздушного движения (ОВД).

По своей природе воздушное пространство делится на суверенное воздушное пространство конкретного государства (ст. 1 Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 года) и международное воздушное пространство [18].

Под суверенным понимается пространство, которое находится над государственной территорией, к которой, в свою очередь, относятся пространства (массивы) суши и прилегающие к ним территориальные воды, находящиеся под суверенитетом данного государства.

В собственном воздушном пространстве государство вправе устанавливать такие правила которые сама посчитает нужными, но в международном безопасность полетов достигается исполнением правил ИКАО. В соответствии с последними международное воздушное пространство разделено на районы полетной информации. Район полетной информации представляет собой воздушное пространство в границах, установленных с учетом возможностей средств навигации и контроля за воздушным движением. Он включает: воздушные трассы, зоны и траектории полетов воздушных судов, на которых обеспечивается обслуживание воздушного движения [15].

Международным источником устанавливающим регламент на перевозки воздушным путем сообщения, является Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, подписанная в 1929 году в Варшаве и дополненная в 1955 году Гаагским протоколом. К Конвенции присоединилось более 100 государств, а в Гаагском протоколе участвует более 90 стран, в том числе Россия (на

основе правопреемства обязательству СССР). В последующем Конвенция дополнялась Монреальским соглашением 1966 года, Гватемальским протоколом 1971 года и Монреальским протоколом 1975 года, которые либо подписаны и ратифицированы очень небольшим количеством государств, либо не вступили в силу.

Осуществление международных грузовых перевозок морским видом транспорта.

При перевозках грузов морским видом транспорта могут возникнуть крайне сложные вопросы. Вопросы возникают в связи с разнообразием самих отношений в данной области (предметом регулирования), так и различным характером источников правового регулирования (наряду с нормами конвенций и внутреннего законодательства широко используются морские обычаи как национальные, так и международные) [12].

Первым правовым актом, определившим международный статус коносамента, стала Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, которая была принята под эгидой Международного морского комитета в 1924 году. Конвенция называется Гаагские правила, которые вступили в силу 2 июня 1931 года.

В 1968 году к Конвенции был принят дополнительный протокол, именуемый Правилами Висби, которые вступили в силу 6 декабря 1978 года.

В рамках ЮНСИТРАЛ была разработана новая конвенция, принятая в 1978 году в Гамбурге и получившая название Конвенция ООН о морской перевозке грузов, известная как Гамбургские правила и вступившая в силу в ноябре 1992 года.

Ввиду того что между государствами нет единства в отношении применения всех вышеперечисленных конвенций, они действуют одновременно [20].

1.2 Подходы к организации и управлению международными грузовыми перевозками

Организация грузоперевозок начинается с выбора вида транспорта, которым будет доставлен груз. Многие компании предлагают возможность организовать доставку грузов разными способами, поэтому клиенту не нужно заказывать в разных компаниях разные формы доставки, ее можно осуществить у одной.

Сам процесс организации грузоперевозок состоит из нескольких шагов:

- организация погрузки товара;
- оформление груза на складе;
- погрузка в средство перевозки;
- заполнение таможенных деклараций (при организации международных перевозок);
- перевозка несколькими видами транспорта;
- разгрузка товара в пункте прибытия.

Процесс организации международных грузоперевозок также, можно условно разделить на 2 этапа – подготовительный и реализационный (исполнительный), считают специалисты компании «ТрансСфера». В первый этап входит перечень работ, связанный с лицензированием, подготовкой транспорта к поездке. Второй этап включает в себя транспортировку, доставку, охрану грузов, организацию перевалочных пунктов, складов временного хранения перевозимых грузов.

Первые документы, которые у вас спросят на таможне – это сертификаты о происхождении груза, соответствие нормам и требованиям, транспортные накладные, договор поставки и перевозки груза, счета фактуры и другие документы, которые обычно выдают международные торговые компании, импортеры и экспортеры. Их также называют CMR, Дозвол, TIR, СЕМТ и другими аббревиатурами [13].

Перевозчикам необходимо иметь такие документы как: документы на машину и водительское удостоверение, СТС, ПТС, международная страховка, диагностическая карта и калибровка тахографа, а также удостоверения допуска к международным перевозкам и карточку допуска на машину.

Транспортная международная лицензия (удостоверение допуска) на грузоперевозку – это разрешение на осуществление международных автомобильных перевозок [6].

Удостоверение допуска выдается на компанию, а карточки допуска - на каждое транспортное средство, которое будет осуществлять международные перевозки грузов. В случае покупки компанией нового транспортного средства и списания старого, карточка последнего обнуляется и оформляется новая на приобретенный транспорт .

В оформлении удостоверения допуска и карточек допуска много нюансов, которые касаются как документов о собственности на автомобиль (в т.ч. договор аренды, договор лизинга), так и наличия действующей страховки ОСАГО, диагностической карты и калибровки тахографа, а также наличия в компании ответственного специалиста, прошедшего курсы обучения АСМАП [17].

Заключение договора перевозки грузов требует наличия определенных организационных предпосылок.

Для осуществления действий связанных с организацией и перевозкой грузов, требуется произвести согласование перевозчиков и грузоотправителей. Согласованность достигается в процессе выполнения обязательств по перевозке грузов. Согласованность находит выражение в определенных правовых формах, которые в свою очередь уточняют объемы последующих перевозок грузов и сроки их осуществления [14].

Учитывая особенности перевозок грузов на различных видах транспорта документы, осуществляющие регулирование организации транспортировки грузов, имеют различную по составу правовую форму: при

перевозках в прямом сообщении - это заявка (заказ), договор об организации перевозок грузов; при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении - ежесуточная заявка, недельный календарный план, месячный график подачи судов.

Важнейшую роль при осуществлении обязательств по транспортировке грузов с участием грузоотправителя и получателя, в конкретном случае экспедитора, является заявка. Заявка является важнейшим средством организации перевозок грузов, и включает в себя задание и определяет показатели, регламентирующие экспедитору единовременную перевозку груза. По правилам подачи заявок, ее предоставление должно осуществляться не менее чем за 10 суток до непосредственного начала перевозки груза, а в случае экспорта не менее чем за 15 суток до начала процесса перевозки.

Если требуется осуществление систематических перевозок грузов, возможно заключение долгосрочных договоров на осуществление перевозок, предусмотренных статьей 798 ГК РФ, в которых устанавливаются объемы, сроки, транспортные средства, маршруты, порядок расчетов а так же иные условия организации перевозок. Так же в договорах может быть определена ответственность сторон за нарушение установленных обязательств [18].

Заключение договора об осуществлении перевозкой компанией экспедитором оформляется в письменном виде, так же стороны договора указывают срок действия договора. Требуется обратить внимание на факт того что, даже при наличии договора грузоотправитель не освобождается от обязанности предоставления заявки на осуществление перевозки согласно порядкам и срокам, предусмотренными транспортными кодексами и уставами. Договор не заменяет договор на перевозку конкретного груза.

Транспортные условия при заключении заявки на доставку груза:

- срок отгрузки товара;
- место и порядок сдачи товара продавцом покупателю;

- наименование портов, пограничных железнодорожных станций и пунктов перегрузки и передачи товаров;
- порядок передачи информации продавца или покупателя о подходе транспортных средств по пунктам, указанным в контракте;
- кем оплачиваются расходы по погрузке-выгрузке товаров и других видов услуг, например, выгрузка из трюмов судна в порту назначения или погрузка груза и его перемещение на берегу до борта судна в порту погрузки;
- транспортировку груза транзитом через территорию третьих стран в железнодорожных сообщениях;
- норму выгрузки и порядок расчета стальной нормы времени, т. е. времени, положенного согласно договору на выполнение грузовых работ на судне, в порту выгрузки, или норму погрузки и порядок расчета стальной нормы времени в порту погрузки
- порядок расчетов по демерреджу (возмещение) за задержку судна на сверхстальной норму времени и диспачу (вознаграждение) за экономию стальной нормы времени в порту выгрузки или в порту погрузки;
- кто назначает стивидоров в пунктах перегрузки товара.

На рисунке 1.1 и 1.2 показаны схемы процессов перевозки грузов. Они имеют циклический характер. Это значит, что перемещение грузов совершается повторяющимися производственными циклами, следующими один за другим. Ритм этих циклов определяется их частотой, которая, в свою очередь, зависит от средней продолжительности одного цикла. Каждый цикл отличается высокой степенью динамизма, непрерывной сменой состояния и изменением состава элементов. Каждый повторяющийся цикл перевозки складывается из многих отдельных этапов, находящихся в тесной взаимосвязи и одинаково направленных, так как их конечная цель – достичь пространственной смены положения грузов.

Процесс перевозки – совокупность операций от подготовки груза к отправлению до его получения, связанных с перемещением груза в

пространстве без изменения его форм, размеров и физико-химических свойств (этапы 1-2-3-4-5 на рисунок 1.1 или этапы 1-2-3-4-5-6-7 на рисунок 1.2).

Процесс перемещения – совокупность погрузочных операций в пункте погрузки, перегрузочных операций в пунктах передачи груза с одного вида транспорта на другой, промежуточного его хранения, транспортирования и разгрузочных операций в пункте разгрузки (этапы 2-3-4 на рисунок 1.1 или этапы 2-3-4-5-6 на рисунок 1.2).

Транспортный процесс – это совокупность операций погрузки в погрузочном и перегрузочном пунктах, транспортирования, разгрузочных операций в пунктах передачи груза с одного на другой вид транспорта и пунктах разгрузок, подачи подвижного состава под погрузку (этапы 2-3-4-6 на рис.1; этапы 2-3-4-8 и 4-5-6-9 на рисунке 1.2) [15].

Рисунок 1.1 отражает схему процесса перевозки груза одним видом транспорта, из него видно, то каким образом происходит сообщение процессов в момент осуществления перевозки.

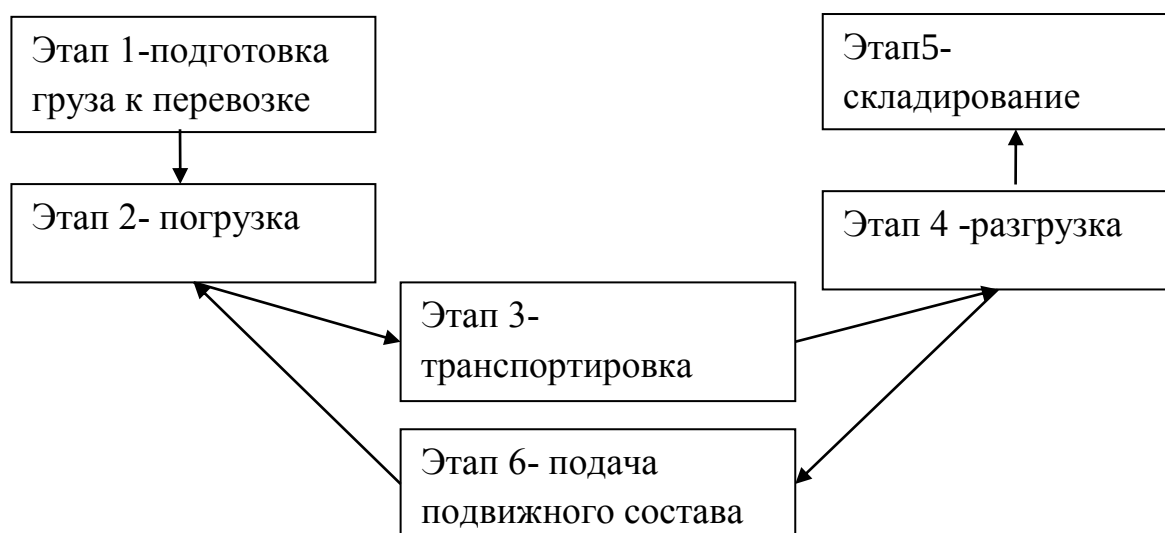


Рисунок 1.1 - Технологическая схема процесса перевозки грузов одним видом транспорта

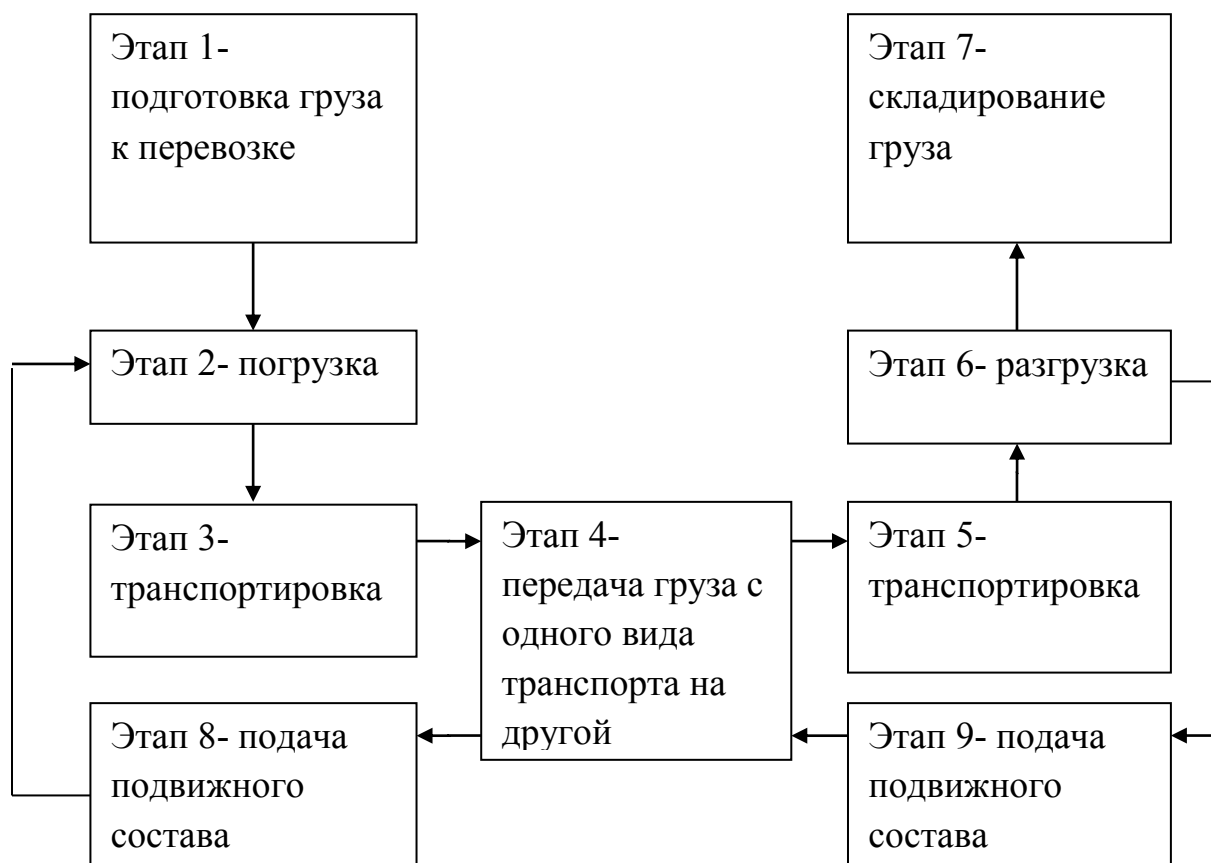
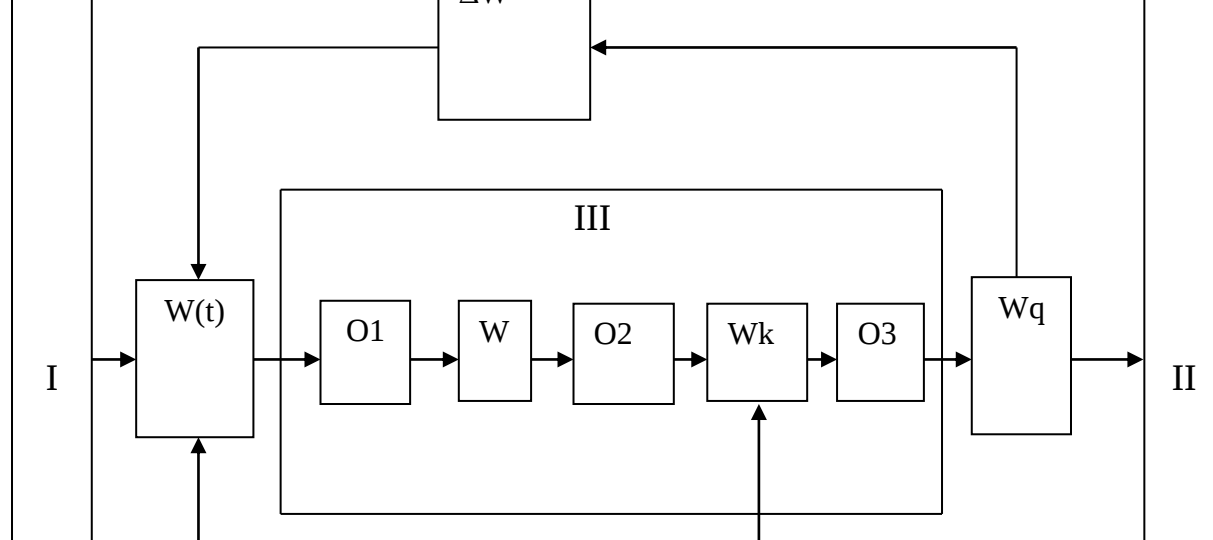


Рисунок 1.2 - Технологические схемы процесса перевозки грузов различными видами транспорта

Цикл транспортного процесса – производственный процесс по перевозке груза, который охватывает этапы подачи подвижного состава под погрузку, транспортирование и разгрузку. Законченный цикл транспортного процесса состоит из следующих этапов (2-3-4-6 на рисунок 1.1; этапы 2-3-4-8 или 4-5-6-9 на рис. 1.2).

Операция перемещения – это часть полного процесса перемещения, операция выполняется с помощью одного механизма или нескольких совместно действующих механизмов.

Под грузообразующими пунктами понимаются предприятия и организации всех отраслей народного хозяйства, с которых вывозятся их продукция и отходы.



комплекс; $W(t)$ - грузопоток перевозочного комплекса; Wq - транспортная продукция; Wt - потребности грузополучателя; W - плановая провозная возможность перевозочного комплекса; Wk - фактическая провозная возможность перевозочного комплекса; O_1, O_2, O_3 – операторы; ΔW - разница между входом и выходом.

Одно и то же предприятие может одновременно быть

грузообразующим и грузопоглощающим пунктом. Так, предприятие, вывозящее готовую продукцию, является грузообразующим пунктом, а ввозящее сырье, материалы, комплектующие изделия, покупные полуфабрикаты, запчасти – грузопоглощающим.

В этой схеме определено два аспекта, в первом из них количество груза, перевезенного и полученного грузополучателем W_q , должно соответствовать грузопотоку перевозочного комплекса $W(t)$. Разница между входом и выходом $\Delta W = W(t) - W_q$ подается по цепи обратной связи на грузообразующий пункт и через оператора O_1 изменяет плановую величину провозной возможности перевозочного комплекса. Оператор O_1 у приводит в соответствие связь между грузопотоком и провозной возможностью перевозочного комплекса. Планируемая величина его провозной возможности W , в свою очередь, преобразуется в действительную провозную возможность W_k с помощью оператора O_2 .

Во втором аспекте находит отражение изменения в объемах перевозок, обусловленных изменением спроса получателя на определенный груз. Свои потребности он подает в виде заказов по другой цепи связи на грузообразующий пункт и на перевозочный комплекс. При наличии изменений в потребности получателя, находит отражение действенная провозимость грузов, что в свою очередь находит отражение на выходе системы. Это действие выполняется оператором O_3 [13].

Как видно, транспортная логистика не охватывает все проблемы транспортировки. Так, организация перемещения грузов внутренним промышленным транспортом является предметом изучения внутрипроизводственной логистики, а задача выбора каналов товародвижения решается в области распределительной логистики [12].

Схемы показывает, что в любом процессе перевозки есть этапы, присущие не только грузу и подвижному составу, но есть и совместные этапы. К ним относятся этап погрузки, транспортирования и разгрузки.

Различают этапы:

- подача подвижного состава под погрузку;
- подготовка груза к отправке;
- хранение груза в пункте производства и промежуточных пунктах;
- складирование;

– экспедиторские операции и т.д.

Оценить работу транспортной компании можно двумя способами оценки качества выполнения обязательств по условиям договора. Первый способ- по показателям качества, а второй - по основным принципам логистики.

Эксперты устанавливают следующую номенклатуру основных групп показателей качества [19]:

1) показатели своевременности выполнения перевозок (перевозки грузов к назначенному сроку; регулярности прибытия груза; срочности перевозки груза.).

2) показатели сохранности грузов (перевозка грузов без потерь; без повреждений; без пропажи; без загрязнения.)

3) экономические показатели. (ими служат: удельные затраты на транспортировку грузов; удельные полные расходы на доставку грузов; затраты на производство погрузо-разгрузочных и складских работ.) [20].

При постановке и решении рассмотренной задачи идея логистики проявляется в системном подходе, учитывающем ритмы производства у отправителя, потребления у получателя готовой продукции и работу транспорта. Функции сбыта в логистике осуществляются с помощью шести правильных условий (см. таблицу 1.1). При разработке бакалаврской проекта решение поставленных задач предлагается ориентировать соответственно этим условиям [17].

Таблица 1.1 -Шесть принципов логистики

Название принципа	Пример решения
1. Груз	Оптимизация материальных потоков. Частично исключен обратный холостой пробег подвижного состава.
2. Качество	Перевозки осуществляются посредством укрупненной грузовой единицы (УГЕ) – пакетов – осуществлен комплекс мероприятий по рационализации тары и упаковки, унификации грузовой единицы

Продолжение таблицы 1.1

3. Количество	Оптимизация величины заказов и уровня запасов на основе имеющейся информации об интенсивности производства и потребления.
4. Время	Увеличение скорости движения материальных потоков, планирование наивыгоднейших маршрутов перемещения грузов на магистральном транспорте.
5. Затраты	Оценка экономического эффекта показывает наивысшую состоятельность разработанных мероприятий, появляется реальная возможность снизить тарифы на транспортировку, и, как следствие, снижение рыночной стоимости конечного продукта.
6. Пункты назначения	Известны объемы и структура перегрузочных операций на отдельных ступенях обслуживания материальных потоков.

Таким образом, рассмотренные теоретические аспекты организации и управления международными грузовыми перевозками показывают, что ключевым моментом является документационное оформление и лицензирование перевозки грузов.

Главной особенностью международных грузовых перевозок является то, что основные вопросы осуществления транспортировки определяются договоренностью между странами и в международных соглашениях (транспортных конвенциях), содержащих унифицированные нормы, единообразно определяющие условия международных перевозок грузов.

Подходы к организации и управлению международными грузовыми перевозками заключаются в определении необходимого перечня документов и соответствии порядковым пунктам осуществления процесса международной перевозки грузов.

2 Анализ организации и управления международными перевозками в ООО «ТрансСфера»

2.1 Общая характеристика предприятия

ООО «ТрансСфера» расположено по адресу: 445012, Россия, Самарская область, г. Тольятти, ул. Мурысева, 62-69. Генеральным директором предприятия является Батяева Наталья Алексеевна.

Общество с ограниченной ответственностью «ТрансСфера», создано в соответствии с действующим законодательством РФ, зарегистрировано в Межрайонной инспекции Федеральной налоговой службы России №19 в реестре за № 1096320000743 от 29 января 2009г.

Общество с ограниченной ответственностью «ТрансСфера», является коммерческой организацией, созданной и действующей в соответствии с Федеральным законом "Об обществах с ограниченной ответственностью", Гражданским кодексом РФ и иным действующим законодательством, регулирующим деятельность хозяйственных обществ. Общество создано без ограничения срока действия.

Предметом деятельности общества является:

- организация и осуществление перевозок автомобильным грузовым автотранспортом;
- организация и осуществление перевозок железнодорожным, морским и воздушным транспортом;
- осуществление внутригородских, пригородных, междугородных, международных автомобильных(автобусных) пассажирских перевозок;
- предоставление услуг по аренде грузового и легкового автомобильного транспорта как с водителем, так и без него;
- осуществление транспортно-экспедиционных услуг;
- осуществление деятельности в области страхования;
- осуществление деятельности в области сертификации;

- оптовая и розничная торговля, комиссионная торговля, торговля-закупочная и иная коммерческая деятельность;
- внешнеэкономическая деятельность в порядке, предусмотренном действующим законодательством РФ.

Миссия ООО «ТрансСфера»: «Удовлетворение потребности клиентов в осуществлении грузовой перевозки прямыми и смешанными путями сообщения, в установленные сроки и по договоренной цене. Обеспечение надлежащего качества выполнения предлагаемых услуг. Решая задачи удовлетворения потребности производителей продукции в последующей перевозке, мы обеспечиваем торговые процессы материальными потоками ».

Стратегические цели предприятия ООО «ТрансСфера»:

1. Удержать позицию с постоянным клиентом УСЛАДА занимающимся изготовлением конфет, сладостей и поставляющим их в Казахстан.
2. Увеличить объемы грузоперевозок за счет открытия новых направлений грузоперевозок, и увеличения кол-ва заказов за счет расширения клиентской базы, и установления партнерских отношений с необходимыми компаниями.
3. Используя обучения на специализированных курсах, достижения науки управления качеством, обеспечить превосходство ООО «ТрансСфера» на рынке экспедиционных услуг.
4. Обеспечить выполнение поставленных целей в области получения прибыли, и развития организации.
5. Поддержание статуса в конкурентной среде.
6. Обеспечение стабильности предприятия за счет повышения ее гибкости на рынке товаров и услуг.

Организационная структура - ООО«ТрансСфера»представлена на рисунке 2.1.

ООО «ТрансСфера» имеет функциональную структуру управления, тем самым реализуя тесную связь административного управления с осуществлением функционального управления.



Рисунок 2.1 - Организационная структура ООО «ТрансСфера»

Согласно рисунку 2.1 компания ООО «ТрансСфера» использует небольшой штат сотрудников. Функциональная структура говорит о слаженной работе руководства и персонала, что обеспечивает качественную обратную связь с руководством.

Компания занимается экспедиционной деятельностью, оптовой торговлей как на нашем рынке так и на зарубежном. С наступлением 2015 года ООО «ТрансСфера» отказалась от продаж товаров и продолжила заниматься лишь предоставлением услуг в сфере грузоперевозок такими видами транспорта как: автомобильный, железнодорожный, воздушный, морской и речной.

Динамику финансово-экономических показателей можно проанализировать в таблице 2.1 Данные для построения были предоставлены ООО «ТрансСфера». Построение таблице совершено в соответствии с данными по бухгалтерскому балансу и отчету о финансовых результатах за 2013-2015 год включительно.

Таблица 2.1 - Основные экономические показатели деятельности
ООО«ТрансСфера» за 2013-2015 гг.

Показатели	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Изменение					
				2014-2013гг.		2015-2014гг.		2015-2013г.г.	
				Абс. изм (+/-)	Темп прирос та, %	Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм (+/-)	Темп приро ста, %
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Выручка ¹ , тыс.руб.	1702 7	7168	5010	-9859	-57,9	-2158	-30,11	-12017	-70,58
2. Себестоимость продаж ¹ , тыс.руб.	1557 8	6595	5153	-8983	-57,6	-1442	-21,87	-10425	-67,03
3. Валовая прибыль ¹ (убыток), тыс.руб.	1449	573	143	-876	-60,46	-430	-75,05	-1306	-90,14
4. Управленческие расходы ¹ , тыс.руб.	642	603	-	-39	-6,08	-	-	-	-
5. Прибыль (убыток) от продаж, тыс. руб.	807	30	143	-777	-96,28	113	376,66	-664	-82,28
6. Чистая прибыль ¹ , тыс. руб.	70	66	46	-4	-5,71	-20	-30,3	-24	- 34,28 5
7. Оборотные активы ² , тыс. руб.	616	737	487	-129	19,64	-250	-33,92	-379	-20,94
8. Численность ППП, чел.	4	4	4	0	0	0	0	0	0
9. Фонд оплаты труда ППП ³ , тыс. руб.	240	240	240	0	0	0	0	0	0
10.Производительн ость труда работающего, тыс.руб. (стр1/стр.8)	4256 ,75	1792	1252 ,5	- 2464,7 5	-57,01	-539,5	-30,11	- 3004,2 5	-70,58
11.Среднегодовая заработная плата работающего, тыс. руб. (стр9/стр8)	60	60	60	0	0	0	0	0	0
12.Оборачиваемост ь активов, раз (стр1/стр7)	27,6 2	9,72	10,2 8	-17,9	- 64,808	0,56	5,55	-17,34	-62,78

Продолжение таблицы 2.1

13.Рентабельность продаж, % (стр6/стр1) ×100%	0,4	0,9	0,9	0,5	125	0	0	0,5	125
14.Затраты на рубль выручки, (стр2+стр4)/стр1*100 коп.)	95,26	100,4	102,8	5,14	5,39	2,4	2,39	7,54	7,91

1 – форма 2. Отчет о финансовых результатах (Отчет о прибылях и убытках)

2 – Бухгалтерский баланс. Итоговая сумма всех оборотных активов, указанных в бланке бухгалтерского баланса

Из таблицы 2.1 видно, что выручка ООО «ТрансСфера» за период с 2013 по 2015 год включительно существенно изменилась. Можно заметить то что объем продаж в 2014 году упал на 57,9% по отношению к 2013 года, в связи с этим выручка упала на 9859 тысяч рублей. На период с 2014 по 2015 год можно заметить то, что объем продаж 2015 года упал на 30,11% от объема продаж 2014 года, потери выручки составили 2158 тыс. руб. Эти изменения находят свое отражение в рисунке 2.2.

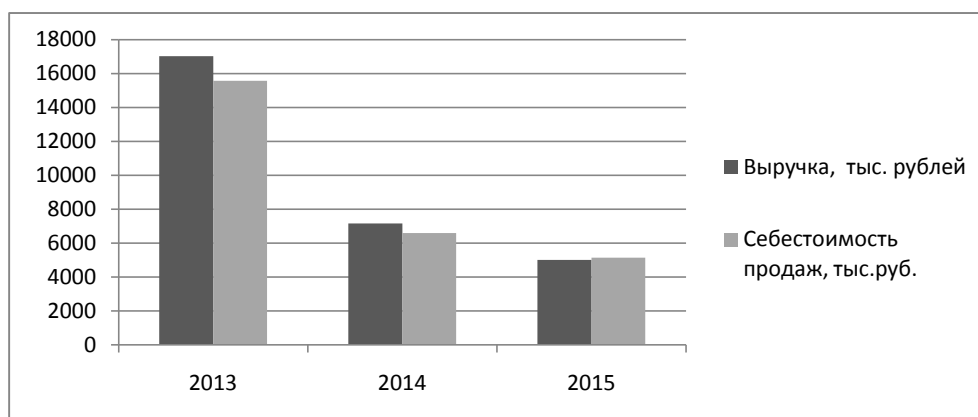


Рисунок 2.2 - Диаграмма соотношения выручки и себестоимости за 2013-2015 гг.

Снижение объема реализации услуг, выручки, выработки обуславливается наступлением экономического кризиса в стране, а так же введением санкций по отношению к нам от стран запада.

Наибольшее воздействие на снижение объемов реализации продуктов и услуг, 2015 года относительно 2013, оказали санкции в области экономики

и торговли. С 2013 по 2015 включительно, организация занималась торговлей запчастей на внутреннем и внешнем рынке. С 2013 года компания ООО «ТрансСфера» прекратила торговлю автозапчастями, до этого периода она занималась импортом автозапчастей и реализацией их на внутреннем рынке. С 2014 года прекратился закуп на внутреннем рынке и реализация в Польше, запчастями предназначенных для авиатранспорта.

Управленческие расходы имели тенденцию понижения в период с 2013 по 2014 включительно, и вовсе были прекращены к 2015 году, чего нельзя сказать о чистой прибыли, которая в свою очередь, хоть и была снижена, не имела тенденции на сильное снижение, не смотря на снизившейся объем выручки (12017 тыс. рублей), чистая прибыль упала в 2015, относительно 2013 года, всего на 24 тыс. рублей (рисунок 2.3).

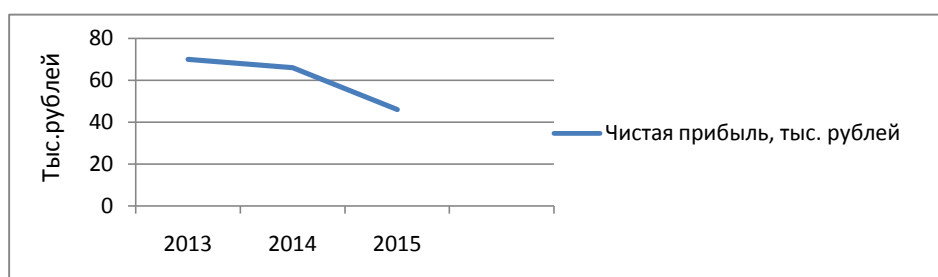


Рисунок 2.3 - График изменения чистой прибыли за 2013-2015 гг.

Экономические сдвиги, кризис, санкции и прекращения торговой деятельности в большей мере не отразились на фонде заработной платы и среднесписочной численности персонала.

Анализируя информацию предоставленную в таблице 2.1, мы можем увидеть то, что на деятельность организации оказало воздействие множество факторов, таких как экономический кризис, санкции, рост цены доллара и из них вытекающие. Эти факторы привели к прекращению продаж продукции, к реорганизации деятельности и стратегии организации, и благодаря гибкости организации ООО «ТрансСфера», компании удалось остаться на рынке и

найти иные пути заработка, минимизировав потери фонда заработной платы и персонала.

2.2 Описание и анализ процесса осуществления международных грузовых перевозок на ООО «ТрансСфера»

Компания ООО «ТрансСфера» производит перевозки как на внутреннем рынке так и на внешнем. Международные перевозки подразумевают перевозку грузов как импортом так и экспортом, в данном случае будет приведено описание процесса перевозки грузов.

Процесс перевозки груза в международном сообщении можно разделить на три ключевых этапа, различие в плане перевозки экспортом и импортом в данном процессе не существенны и замечания будут добавлены далее. Итак процесс перевозки в компании ООО «ТрансСфера» состоит из:

- планирование транспортировки;
- организация транспортировки;
- контроль движения и прием-передача груза грузополучателю.

Первым этапом послужит планирование перевозки груза. Перед тем как заниматься доставкой груза компания получает заказ, определяет тип перевозки необходимый для перевозки данного груза, определить как и куда его необходимо грузить, вид транспорта и компанию которая его предоставит .

I. Планирование включает в себя такие пункты как:

1) Принятие заявки на перевозку;

Никакая операция по транспортировке грузов на ООО «ТрансСфера» не обходится без заявки. В том случае, если поставок несколько с одним и тем же заказчиком, то оформляется договор. В заявке (поручении экспедитору) прописывается 17 положений: дата получения поручения; номер присвоенный поручению; грузоотправитель; клиент; экспедитор; грузополучатель; отметка о необходимости уведомления о прибытии груза;

страна происхождения груза; наименование груза и точный адрес; вид транспорта; пункт назначения; номер и дата страхового полиса; опознавательный номер груза; маркировка; кол-во грузовых мест и вид упаковки; вес брутто, нетто; объем груза.

2) выбор транспорта и перевозчика;

а) выбор вида транспорта;

Вид транспорта как правило указывается уже в поручении экспедитору. В случае когда компании ООО «ТрансСфера» требуется самостоятельно выбрать вид транспорта, в расчет идет как правило спецификация самого груза, либо наиболее используемый вид транспорта, и факторами служат стоимость, время доставки, и удаленность компании способной предоставить транспорт.

б) оптимизация загрузки транспорта;

Основываясь на правилах погрузки определенного груза, и транспорта осуществляющего его перевозку, организация ООО «ТрансСфера» подготавливает информацию по загрузке груза и необходимые материалы.

с) выбор организации-перевозчика.

Выбор организации-перевозчика зависит от выбранного вида транспорта. В случае железнодорожного транспорта установлена монополия и следуя из этого выбирать не приходится, но следует выбрать собственника вагона и арендовать его. В случае с вагонами и другими видами транспорта, выбор организации-перевозчика заключается в двух факторах: удаленность организации, и стоимость перевозки.

Следующим этапом служит организация доставки. Этот этап характеризуется оформлением договоров и подготовкой документационной базы для поставки груза на импорт или на экспорт, а так же оформлением груза согласно федеральным законам о перевозке грузов. Экспедитор ООО «ТрансСфера» обязан оформить заказ для компании перевозчика, оплатить его, организовать погрузку на транспорт перевозчика, застраховать груз если этого требует заказчик, а так же пройти таможенное оформление.

II. Организация доставки включает в себя такие пункты как:

1) заказ транспортировки;

а) оформление заказа;

Определившись с транспортом и компанией которая должна его предоставит, экспедитор организации ООО «ТрансСфера» осуществляет заказ транспортировки в выбранной компании. Заказ оформляется в соответствии с правилами компании перевозчика указывая при этом: даты загрузки-разгрузки; адрес погрузки и адрес разгрузки; телефоны и контакты; характеристики груза, габариты, вес и объем; характеристики техники; условия и формы оплаты; ответственность за невыполнение условий доставки. В случае необходимости заключается договор.

б) перевозка транспортным обеспечением компании;

Так как компания ООО «ТрансСфера» не имеет собственного транспорта, в случае экспорта рассматривается перевозка транспортом заказчика, груза в место его загрузки в транспорт перевозчика. В случае с импортом ситуация имеет зеркальный характер.

с) оплата услуг перевозчика;

Оплата услуг производится в установленном порядке и требуемое время.

2) заказ дополнительных услуг;

а) страхование груза;

Страхование груза осуществляется либо кампанией отправителем либо кампанией получателем в зависимости от условий Инкотермс, так же в заявке может быть указано поручение указывающее на необходимость ООО «ТрансСфера» застраховать данный груз.

б) заказ погрузо-разгрузочных работ;

Экспедитор компании ООО «ТрансСфера» заказывает погрузочно-разгрузочные работы, которые могут быть заказаны как на складе, так и у сторонних компаний. Для заказа необходимо сообщить организации предоставляющей данные услуги, информацию о грузе, его классификации,

объеме и сроках загрузки, так же обговаривается цена и вносится плата за данные услуги.

3) организация таможенного оформления;

а) подготовка документов;

Перед тем как отправить груз получателю находящемуся в иной стране, требуется подготовка документов для прохождения таможенного контроля. Документы предоставляются таможенному брокеру, которые в свою очередь представляют собой: контракт на закупку товара; паспорт сделки; справки из банка и налоговой инспекции; копию свидетельства о постановке ООО «ТрансСфера» на учет в налоговой инспекции; оплаченное поручение на таможенную пошлину и таможенное оформление; инвойс и его перевод; копия свидетельства о регистрации получателя как участника внешнеэкономической деятельности; копия справки из Госкомстата; сертификаты на товар.

б) выбор таможенного брокера;

Выбор таможенного брокера в компании ООО «ТрансСфера» осуществляется исходя из нескольких критериев таких как: стоимость услуг; таможенный пост, на который прибывает груз; личный опыт работы с тем или иным брокером.

с) осуществление контроля таможенного оформления;

В период когда груз поступает на таможенный пост экспедитор должен контролировать организацию таможенным брокером таможенного оформления товара и срок ее выполнения. После окончания таможенной очистки экспедитор организует доставку груза с таможенного склада, в случае если этого не было сделано заранее.

Далее следует транспортировка заранее оформленного груза на выбранном ООО «ТрансСфера» транспорте. Экспедитор должен контролировать движение груза и знать когда он прибудет на место, для того что бы организовать погрузочно-разгрузочные работы и передать груз заказчику.

III. Этап – «Контроль движения и прием-передача груза» можно разделить на несколько пунктов:

1) контроль движения и прибытия груза;

В первую очередь экспедитор компании ООО «ТрансСфера» получает подтверждение о принятии груза организацией-перевозчиком. После чего осуществляется контроль местонахождения груза и состояния груза во время его транспортировки вплоть до пункта назначения. Экспедитор должен указывать все не состыковки от контрольных дат по договору с перевозчиком, и все факты нарушений его пунктов и условий, для выставления последующих претензий транспортной компании. Также, экспедитор контролирует прибытие товара в пункт назначения а именно на таможенный пункт, сообщает получателю о прибытии груза и организует перевозку до получателя.

2) передача груза заказчику;

В соответствии с указанным поручением экспедитору компания заказавшая перевозку груза, должна обеспечить приемку груза, в согласованном месте и сроках. Приемка обеспечивается присутствием ответственного представителя компании получателя, и местом подходящим для проведения погрузочно-разгрузочных работ.

Перед непосредственной разгрузкой товара грузополучателем, производится его осмотр, проверка состояния, целостности и комплектации. После проверки заполняется акт соответствия , где регистрируются все отклонения. Акт подписывается представителем перевозчика и представителем получателя, после чего грузополучатель подписывает сопроводительные документы.

3) погрузочно-разгрузочные работы;

В том случае, если проведение погрузочно-разгрузочных работ после совершения процесса грузоперевозки прописано в договоре(поручении экспедитору), то экспедитор обязан организовать эти работы в соответствии с условиями договора.

В случае отношения импорт-экспорт порядок пунктов в этапах будет изменяться. Данный процесс описывает экспорт продукции. С случае импорта необходимо 3 пункт этапа: «организация доставки», перенести в этап : "контроль движения и прием-передача груза грузополучателю", следом за пунктом 1. Получается так, что экспедитор компании ООО «ТрансСфера» после планирования, организации доставки, и осуществления перевозки до таможенного пункта, происходит таможенная очистка товара.

Для того, чтобы смоделировать процесс международной грузоперевозки решено использовать IDEF0 модель бизнес-процесса, который можно увидеть в рисунке 2.4.

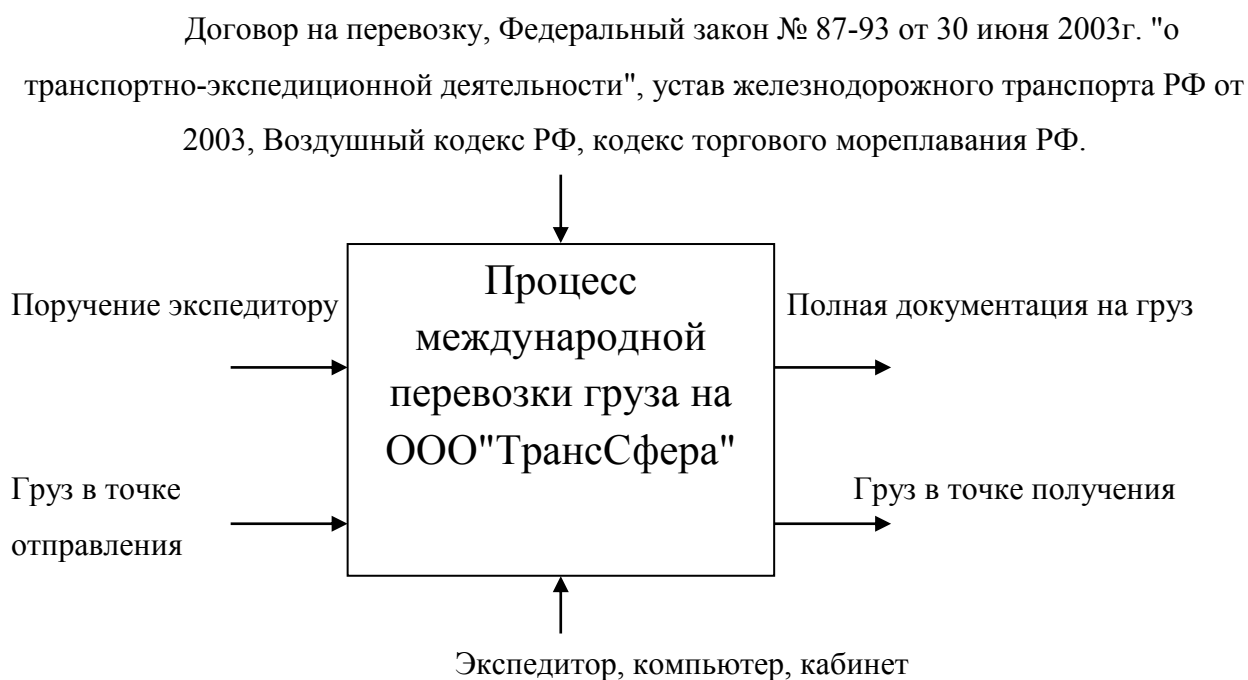


Рисунок 2.4 - IDEF0 модель процесса международной грузоперевозки

Договор на перевозку, Федеральный закон № 87-93 от 30 июня 2003г. "о транспортно-экспедиционной деятельности", устав железнодорожного транспорта РФ от 2003, Воздушный кодекс РФ, кодекс торгового мореплавания РФ.



Рисунок 2.5 - Декомпозиция IDEF0 модели процесса международной грузоперевозки

IDEF0 модель наглядно демонстрирует процесс международной грузоперевозки (рисунки 2.4, 2.5). Дополняя эту модель, требуется обоснование по полной документации. Они делятся на основные и вспомогательные. В основные входят такие документы как: товарно-транспортная накладная, транспортная железнодорожная накладная, грузовая накладная, авиагрузовая накладная, коносамент. К вспомогательным

относятся: путевой лист, книжка МДП (международных дорожных перевозок), акт замера, акт взвешивания, дорожная ведомость, грузобагажная квитанция, вагонный лист, договор о перевозке, справка об отправке груза, манифест, чартер, морская накладная, журнал путевого, акты ремонта, сдаточные ведомости. В зависимости от вида груза и транспорта вспомогательные документы могут изменяться. Так же к обязательным документам относится ГТД (грузовая таможенная декларация) с отметкой о выпуске и прохождении таможенной очистки.

Из модели процесса можно заметить то, что регулировка перевозки осуществляется определённым законом РФ, учитывая факт того что для каждого вида транспорта он своеобразный. Практически все условия перевозки груза могут быть указаны в договоре на перевозку, от вида транспорта до пути следования. Из этого можно сделать вывод о том, что документационное оформление груза и составление договора является крайне существенным звеном осуществления международной грузовой перевозки.

В результате анализа было установлено, что в первую очередь, после получения поручения экспедитору, является планирование перевозки, определение вида транспорта, маршрута, определение оптимальных сроков.

Во вторую очередь, происходит оформление документов на груз и его перевозку, заключение договоров с транспортной компанией, бригадой грузчиков.

Далее в процессе перевозки экспедитор контролирует передачу груза компании перевозчику, движение и прибытие груза на таможенный пункт.

Анализируя процесс международной грузоперевозки можно заметить то, что преимущественно документооборот непосредственно занимает большую часть процесса. Это является крайне важным моментом осуществления перевозки, так как в условиях современной экономики невозможно обойти факт документационного оформления грузовой перевозки.

Оценивая работу экспедитора, более всего клиенты обращают внимание на два фактора - время и затраты. Согласно установленным законодательством РФ минимальным срокам на проведение международных грузовых перевозок, а так же предоставляемым в договоре резервным буфером времени на перевозку, установлено то, что фактор времени не является актуальным для данной бакалаврской работы [4].

Компания имеет большой опыт работы с международными грузоперевозками, что подтверждает точность доставок по срокам договора. В связи с этим большее внимание следует уделить вопросу снижения затрат на доставку.

Проведя анализ процесса грузоперевозки, видно то, что большую часть занимают этапы планирования и организации. На основании проведения опроса сотрудников ООО «ТрансСфера», была выявлена проблема планирования грузоперевозки (таблица 2.2). При проведении опроса был поставлен вопрос: «Каков будет наиболее весомый и значимый процесс международной грузовой перевозки в ООО «ТрансСфера», который требует анализа и совершенствования?».

Проблема заключается в определении оптимального транспорта, маршрута, уменьшению затрат заказчика, увеличении собственной прибыли. Данный вопрос является очень актуальным для исследуемой организации.

Таблица 2.2 –Интервьюирование сотрудников ООО «ТрансСфера»

Состав интервьюированных сотрудников	Процессы международной грузовой перевозки		
	Планирование транспортировки	Организация транспортировки	Контроль движения и прием-передача груза
Н.А. Батяева (директор организации)	+	-	-
О.Н. Платонова (экспедитор)	+	-	-
Л.А. Лазарева (бухгалтер)	+	-	-

Проведя анализ проблем планирования в организации ООО «ТрансСфера», были выявлены несколько ключевых факторов оказывающих

воздействие на стоимость перевозки груза. К ним относятся: вид транспорта, необходимые сроки доставки, величина транспортных издержек, величина дополнительных транспортных расходов, влияние государства на процесс перевозки, таможенный НДС (налог на добавленную стоимость) и др.

На основании данных анализа, была построена диаграмма Исикавы (рисунок 2.6). Диаграмма в полной мере охватывает факторы, оказывающие какое либо воздействие на снижение затрат, в подпроцессе планирования являющегося составной частью процесса организации и управления международной грузовой перевозкой.

Использование диаграммы Исикавы необходимо для того, чтобы выявить ключевые факторы воздействия, и определить принадлежность того или иного фактора к определенной ветви.

Анализируя данную диаграмму, установлено то, что в среднем на каждый фактор, оказывающий влияние на затраты при перевозке грузов, приходится в среднем по два-три подфактора. Диаграмма Исикавы включает в себя пять основных пунктов, а именно: методика, человек, материал, техника, внешняя среда. Данная диаграмма (рисунок 2.6) имеет все необходимые пункты, а именно: организация перевозки, экспедитор, груз, транспорт, законодательное регулирование.

Используя таблицу экспертных оценок, оценены факторы, влияющие на стоимость доставки груза.

Для построения таблицы был определен экспертный состав, факторы подлежащие оценке.

Таблица экспертных оценок – инструмент, с помощью которого выявлено воздействие каждого из факторов на транспортные затраты.

Экспертный состав включает в себя персонал ООО «ТрансСфера», а именно:

- Н.А. Батяева - директор организации;
- О.Н. Платонова - экспедитор;
- Л.А. Лазарева - бухгалтер.

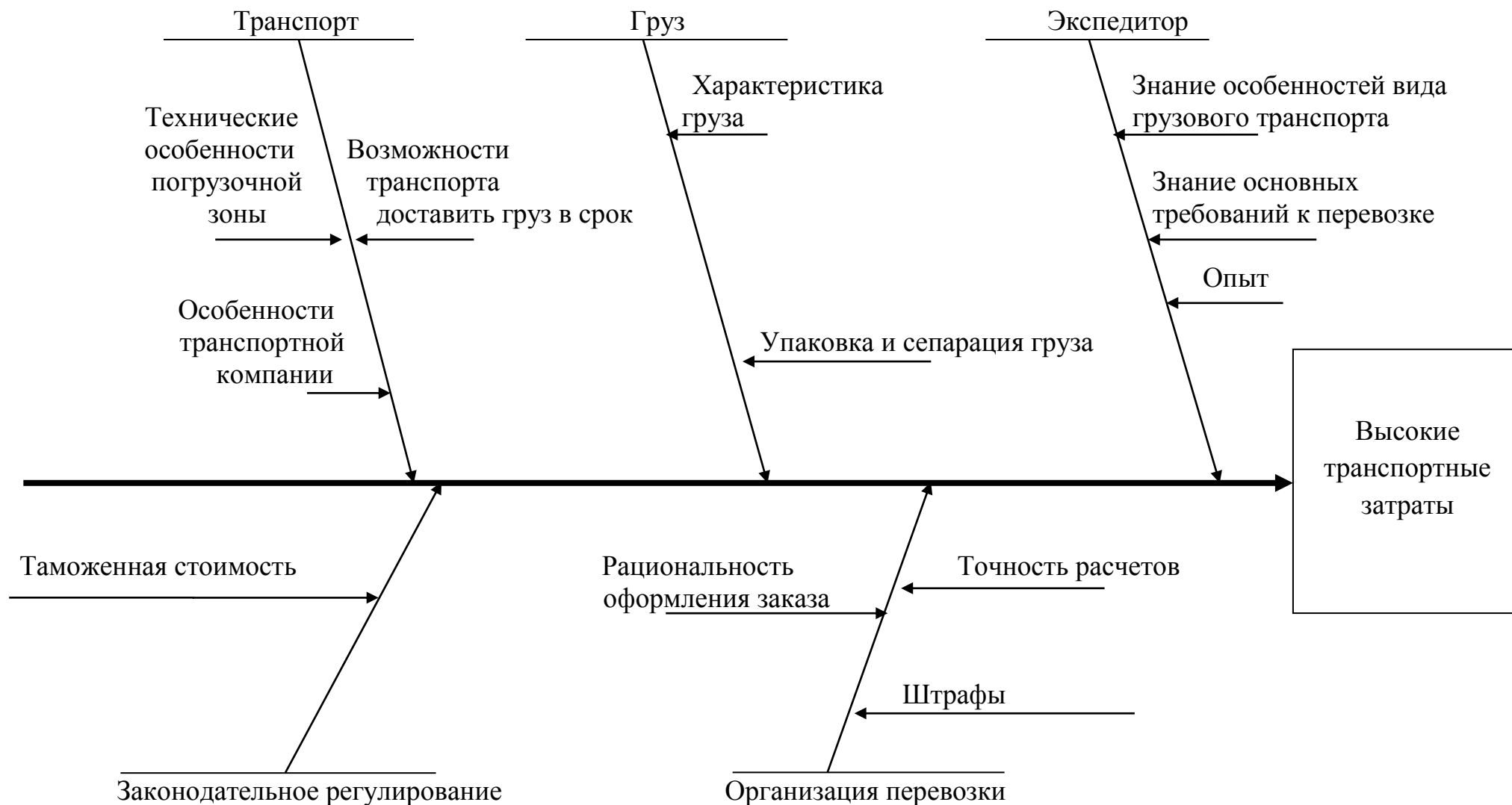


Рисунок 2.6 - Диаграмма Исикавы отражающая влияние факторов на транспортные затраты в международных грузовых перевозках

В первую очередь рассчитывается сумма значений для каждой из перечисленных причин по формуле 1:

$$\Pi = \sum_{i=1}^n \mathcal{E}_i, \quad (1)$$

где, $\mathcal{E}_i$ - оценка эксперта каждой причины.

После этого определяются весовые коэффициенты α по формуле 2 каждой из причин [24]:

$$\alpha = \frac{\Pi}{\sum_{i=1}^n \Pi_i}, \quad (2)$$

где, $\sum_{i=1}^n \Pi_i$ - сумма значений экспертной оценки причин.

Далее необходимо найти среднее значение каждой из причин $\bar{d}$ по формуле 3 [24]:

$$\bar{d} = \frac{\sum_{i=1}^n \mathcal{E}_i}{Q_{\text{экс}}}, \quad (3)$$

где, $Q_{\text{экс}}$ - количество экспертов.

После, определяем дисперсию dis по формуле 4 [24]:

$$dis_i = \sum_{i=1}^n (\mathcal{E}_i - \bar{d})^2 \quad (4)$$

Далее нам необходимо посчитать сумму значений дисперсий (формула 5), для последующего расчета коэффициента конкордации.

$$S = \sum_{i=1}^n dis \quad (5)$$

Таблица 2.3 – Экспертные оценки факторов проблемы

№ п/п	Показатели	Экспертная оценка			Σ	α	$\bar{d}$	dis
		Θ_1	Θ_2	Θ_3				
1	Технические особенности погрузочной зоны	4	3	5	12	0,0845	4	2
2	Возможности транспорта доставить груз в срок	3	3	2	8	0,0563	2,66	0,6668
3	Особенности транспортной компании	5	4	3	12	0,0845	4	2
4	Характеристика груза	5	4	5	14	0,0985	4,66	0,6668
5	Упаковка и сепарация груза	1	2	3	6	0,0422	2	2
6	Знание особенностей вида грузового транспорта	4	4	5	13	0,0915	4,33	0,6667
7	Знание основных требований к перевозке	4	4	4	12	0,0845	4	0
8	Опыт	4	5	4	13	0,0915	4,33	0,6667
9	НДС и таможенная стоимость	5	5	5	15	0,1056	5	0
10	рациональность оформления заказа	5	5	3	13	0,0915	4,33	2,6667
11	точность расчетов	5	5	5	15	0,1056	5	0
12	штрафы	3	3	3	9	0,0633	3	0

После этого происходит расчет коэффициента конкордации (согласованность экспертов) по формуле 6 [24]:

$$W = 1 - \frac{12S}{m^2(n^3 - n)}, \quad (6)$$

где m - количество экспертов,

n - количество показателей.

Расчет коэффициента коонкордации:

$$1 - \frac{12 \times 11,3337}{3^2(12^3 - 12)} = 0,9911$$

Согласованность группы экспертов зависит от степени стремления коэффициента к единице. Анализируя показатели расчета можно сказать то, что работа экспертов была более чем согласованной.

Анализируя таблицу 2.3, определено воздействие факторов. Согласно таблице можно выделить несколько наиболее значимых факторов, которые всегда оказывают воздействие на стоимость перевозки груза.

Наиболее значимыми факторами являются факторы: точность расчетов перевозки экспедитором, таможенная стоимость, характеристика груза набравшие максимально число оценок но так же стоит рассмотреть факторы оказывающие чуть меньше воздействия, это: знание экспедитора основных требований к перевозке, опыт, рациональность оформления заказа.

Возможность оказания воздействия на факторы:

- точность расчетов перевозки экспедитором – регулируемый;
- таможенная стоимость – регулируемый;
- характеристика груза – нерегулируемый;
- знание экспедитора основных требований к перевозке – регулируемый;
- опыт – регулируемый;
- рациональность оформления заказа - регулируемый.

На основании анализа факторов оказывающих воздействие на транспортные затраты, путем ранжирования и придания коэффициентного веса, были определены наиболее значимые факторы по которым предложены действия по их совершенствованию.

Таким образом, анализируя информацию предоставленную организацией ООО «ТрансСфера» были построены таблица экономических показателей, и организационная структура. Был произведен подробный анализ, и поэтапное описание процесса международной перевозки грузов в исследуемой организации. Используя модель IDEF0 и диаграмму Исикавы, определены факторы оказывающие влияние на актуальную проблему снижения транспортных затрат.

Проведенная экспертная оценка факторов позволила выявить факторы оказывающие наибольшее воздействие на увеличение транспортных затрат. Далее была определена возможность оказания воздействия на факторы и, в результате, определены факторы, по которым предложены действия по их совершенствованию.

3 Разработка методики управления международной грузоперевозки

3.1 Предложения по улучшению управления международной грузоперевозкой

Основываясь на проблемах, выявленных в аналитическом разделе бакалаврской работы, были разработаны и введены мероприятия для их решения.

Перечень разработанных мероприятий:

- Методика управления международными грузовыми перевозками, основанная на цикле Деминга, регламентирующая порядок действий и позволяющая совершенствовать процесс перевозки на предприятии;
- Стандартная операционная процедура переговоров с заказчиком, которая описывает процесс переговоров с клиентом, что позволяет минимизировать риск установления неверных данных о перевозке груза;
- Автоматизированная форма расчета затрат по контракту на международную поставку в MicrosoftExcel, которая содержит формулы для расчета стоимости контракта, что позволяет увеличить точность расчетов затрат на перевозку.

На основании анализа данных второй главы была построена таблица отражающая методику управления и организации международной грузоперевозкой на ООО «ТрансСфера». Таблица методики управления и организации международной перевозкой (таблица 3.1) основана на цикле Деминга, она отражает все четыре этапа совершенствования процесса PDCA, где Р - планирование, D - действие, С - контроль и анализ, А - претворение в жизнь, разработка коррекционных действий.

Данная методика представляет из себя как обучающий материал для нового персонала, так и регламент регулирующий процесс перевозки в организации.

Таблица 3.1 - Методика управления международными грузовыми перевозками

№	Этапы	Описание	Результат
1	Планирование международной грузоперевозки		
1.1	Переговоры с клиентом	На данном этапе происходит обсуждение условий перевозки, дальности, предпочтений клиента и советов экспедитора.	Знание экспедитора основных требований к перевозке.
1.2	Определение транспорта	На основании данных о грузе, дальности перевозки и предпочтений клиентов определяются возможные виды транспорта под перевозку.	Один или несколько вариантов транспорта.
1.3	Расчет пути	Экспедитор рассчитывает путь, перевалочные пункты, и маршруты перевозки.	Один или несколько вариантов маршрута.
1.4	Расчет транспортных затрат	Определение стоимости той или иной статьи затрат и внесение данных в автоматизированную форму расчета затрат по контракту на международную поставку в таблице Excel.	Варианты итоговой стоимости перевозки по контракту.
1.5	Оценка рисков	Оценка возможных рисков путем ранжирования транспорта.	Наиболее и наименее подверженные риску варианты
1.6	Выбор оптимального варианта	Сравнивая риски и стоимость перевозок, экспедитор выбирает единственный вариант маршрута по которому будет осуществлена перевозка груза.	Бланк расчета стоимости перевозки по контракту.
2	Организация международной грузовой перевозки		
2.1	Заключение договора на перевозку	Определившись с вариантом маршрута, заключается договор с заказчиком.	Договор на перевозку груза.
2.2	Заказ транспортировки в транспортной компании	Экспедитор заключает договор на грузоперевозку в транспортной компании.	Договор на перевозку груза транспортной компанией.
2.3	Оплата услуг перевозчику	На основании договора, и условиях оплаты экспедитор оплачивает услуги грузоперевозчика.	Выполненные обязательства по договору, квитанция об оплате.
2.4	Страхование груза	Если заказчик указал страхование в договоре, то экспедитор оформляет страховку на груз.	Страховка на груз.

Продолжение таблицы 3.1

2.5	Заказ и оплата погрузочно-разгрузочных работ	Экспедитор заказывает погрузочно-разгрузочные работы в соответствии со сроками поставки.	Договор на выполнение погрузочно-разгрузочных услуг.
2.6	Подготовка документов для прохождения таможенного контроля	Перед таможенным оформлением, собираются все необходимые для этого документы.	Перечень документов для прохождения таможенного.
2.7	Выбор таможенного брокера	Экспедитор выбирает брокера в зависимости от таможенного поста и опыта работы с ним.	Документ подтверждающий оплату услуг брокера.
2.8	Контроль таможенного оформления груза	Осуществляется контроль таможенного оформления груза.	Груз и документы на него и перевозку, прошедшие таможенную очистку.
2.9	Контроль движения и прибытия груза	После принятия груза организацией-перевозчиком, экспедитор осуществляет контроль местонахождения груза	Данные о местонахождении и прибытии груза.
2.10	Передача груза заказчику	В согласован месте и сроке экспедитор передает груз получателю.	Акт соответствия груза. Выполненные обязательства по договору.
2.11	Погрузочно-разгрузочные работы	Если это прописано в договоре, экспедитор организует погрузку-разгрузку груза.	Оплаченные погрузочно-разгрузочные работы.
3	Контроль и анализ международной грузовой перевозки		
3.1	Контроль	Осуществление контроля и проверка выполнения этапов методики, оформления документов и точности данных.	Действия отвечающие условиям методики
3.2	Оценка эффективности процесса	Экспедитор оценивает эффективность доставки по фактическим затратам, и сравнивает их с планируемыми затратами.	Данные о эффективности выполнения перевозки груза.
4	Разработка корректирующих действий		
4.1	Разработка корректирующих действий и предложений	На основании оценок эффективности экспедитор разрабатывает предложения по улучшению процесса.	Мероприятия по улучшению процесса перевозки грузов

Методика управления международными грузовыми перевозками включает в себя мероприятия по решению проблем выявленных в аналитической части.

Этап 1.1 переговоры с клиентом описан в таблице 3.2. Этап 1.4 расчет транспортных затрат в автоматизированной форме расчета затрат по контракту на международную поставку описан в приложении А. Этап 1.5 оценка рисков описан на рисунке 3.1.

Одним из решений послужило создание стандартной операционной процедуры входящим в стадию переговоров с заказчиком, она должна снизить риски ошибочного планирования перевозки в силу незнания основных данных от заказчика.

Так же была введена модель ранжирования рисков, для визуального восприятия и повышения удобства при выборе транспорта.

Расчет транспортных затрат на этапе планирования, в организации, ООО «ТрансСфера» представляет собой сумму затрат на доставку, погрузку-разгрузку, складирование и оформление документов. На основании данных расчета контракта производится расчет таможенной стоимости, и объема по ставке НДС. Формулы расчета таможенной стоимости (формула 7), таможенной пошлины (формула 8) и таможенной НДС (формула 9):

$$Tc = Ц + Tr + C, \quad (7)$$

где Ц- цена товара на условиях FCA;

Tr- транспортные затраты до границы РФ;

С- страховка.

$$Tпошлины = Tстоимость \times СтавкаТК, \quad (8)$$

где СтавкаТК - ставка таможенной комиссии.

$$ТаможенныйНДС = (Tстоимость + Tпошлины) \times 18\% \quad (9)$$

Для того что бы решить проблему и снизить возможные затраты по фактору - знание экспедитора основных требований к перевозке, предлагается использовать стандартную операционную процедуру отражающую алгоритм переговоров экспедитора с заказчиком, которая отображена в таблице 3.2.

Таблица 3.2 - Стандартная операционная процедура переговоров с заказчиком

Процесс	Описание действий
<pre> graph TD 1[1 Познакомиться с заказчиком] --> 2[2 Узнать у заказчика информацию о грузе] 2 --> 3{3 Информация удовлетворяет условиям полноты и достоверности?} 3 -- Нет --> 4*[4* Уточнить данные и договориться о новой встрече] 4* --> 2 3 -- Да --> 4[4 Обсудить варианты маршрута] 4 --> 5[5 Обсудить виды транспорта] 5 --> 6[6 Обговорить условия и сроки перевозки] 6 --> 7[7 Записать требования заказчика] 7 --> 8[8 попрощаться с клиентом] </pre>	1)Представиться потенциальному заказчику, объяснить род нашей деятельности, обменяться контактами и данными компаний
	2)Требуется узнать у заказчика следующее: - наименование груза; - габариты, объем, вес; - вид, вес и размеры - упаковки; - количество мест; - товарные ограничения; -специальные характеристики; - специальные условия транспортировки;
	3)Проверить полноту и достоверность информации
	4,5,6)Проводим диалог, обсуждаем предпочитаемые варианты маршрута(4), виды транспорта(5), сроки и условия(6) перевозки
	7)Записываем все требования
	8)Прощаемся с потенциальным заказчиком
	4* Если данные не полноценны и (или) недостоверны, договариваемся о новой встрече и уточняем необходимые данные.

Оценка рисков происходит на основании опыта, наличия страховки и данных статистики. Так как компания ООО «ТрансСфера» имеет налаженные

пути, в большинстве случаев перевозки осуществляются постоянными заказчиками по налаженным маршрутам и системе, имеется определенный опыт в ранжировании рисков а именно:

1. воздушный транспорт;
2. железнодорожный;
3. водный и автомобильный (находятся на одной позиции т.к. уровень риска сильно зависит от времени года и маршрута).

Для удобства выбора транспорта и оценки рисков, создана графическая модель ранжирования на рисунке 3.1.



Рисунок 3.1 - Графическая модель ранжирования рисков на разных видах транспорта

Для повышения точности расчетов затрат предлагается использовать автоматизированную форму расчета затрат по контракту на международную поставку в таблице MicrosoftExcel. Таблица расчета построена в MicrosoftExcel и в нее внесены все необходимые формулы для расчета .

Таблица MicrosoftExcel продемонстрирована в приложении А.

При подсчете затрат по контракту заполняются поля:

- стоимость товара по контракту;
- стоимость доставки товара по РФ;
- стоимость доставки до границы РФ;
- оформление документов на СВХ;
- хранение на СВХ;
- погрузка/выгрузка;
- сертификация;
- оформление ГТД;
- комиссия ТрансСферы;
- страховка;
- ставка таможенной пошлины по коду ТНВЭД;
- терминальная обработка;

Поле - "платежи за товар в государственный бюджет", отображено на рисунке А.1.

Поле - "итого затраты по контракту", отображено на рисунке А.2.

Снижение таможенной стоимости может происходить из за снижения транспортных затрат до границы РФ, за счет выбора маршрута в котором прохождение границы наиболее близко к точке отправления. А так же таможенную стоимость можно снизить за счет отказа от страхования груза (если это возможно), при условии использования самых безопасных видов транспорта.

Эффективность использования данной методики можно оценить по такому показателю как: затраты по контракту. Учитывается тот факт, что методика имеет смысл на стадии планирования.

Итого, определив несколько маршрутов, и сравнив затраты и риски можно выбрать наиболее оптимальный, который и будет использоваться в грузоперевозке.

Таким образом, предложенная методика решает поставленные задачи, а именно: повышает рациональность оформления заказа; определяет знание

экспедитора основных требований к перевозке; увеличивает точность расчетов перевозки.

Предложенная СОП позволяет снизить риск незнания экспедитора, касательно деталей международной грузовой перевозки. В свою очередь СОП снижает риск возникновения незапланированных затрат.

Предложенная форма расчета затрат по контракту на международную поставку позволяет максимизировать точность расчета по контракту, и в следствии минимизировать риск возникновения незапланированных затрат.

3.2 Оценка экономической эффективности внедрения мероприятий

Экономический эффект есть ни что иное как разница между затратами внедренными в мероприятие и выгодой полученной от данного внедрения. Для оценки эффективности экономический эффект, должен быть положительным и выше нуля. Если экономический эффект равен нулю, это говорит о отсутствии экономического эффекта.

Экономическая эффективность представляет из себя соотношение результативного дохода и затрат на его достижение, тем самым выводя коэффициент указывающий на то, что приносит ли то или иное мероприятие выгоду, или же напротив убыток. Если экономическая эффективность меньше или равна единице, то это говорит о неэффективности внедрения мероприятий, следовательно эффективность должна быть или равна единице, что говорит о отсутствии как положительного так и отрицательного эффекта, или выше нее, что означает эффективность внедрения мероприятий.

На данный момент в компании ООО «ТрансСфера» , после проведения переговоров, заказ на расчет стоимости перевозки доставки поломоечных машин из Китая, Шанхай.

Перевозимый товар заказан клининговой компанией Тольятти, груз представляет собой аккумуляторные поломоечные машины.

В ходе переговоров, клиент высказал желание доставить в крайние сроки по минимальной стоимости, ранее при определении проблемы организации ООО «ТрансСфера» был определен факт того, что временной фактор хоть и важен но стабилен, и оказать на него воздействие в необходимой мере не представляется возможным.

Требуется определение с транспортом, так как доставка будет происходить из города Шанхай, наиболее популярными и дешевыми являются железнодорожный и морской транспорт.

Самыми популярными маршрутами Тольятти - Шанхай компании ООО «ТрансСфера» являются маршруты Шанхай - Санкт-Петербург - Тольятти, и маршрут Шанхай - Далянь - Забайкальск - Тольятти (таблица 3.3).

Маршрут Шанхай - Санкт-Петербург - Тольятти представляет из себя доставку морем до Санкт-Петербурга (далее Спб.) из Шанхая, и доставку в Тольятти из Санкт-Петербурга на автотранспорте.

Маршрут Шанхай - Далянь - Забайкальск - Тольятти представляет из себя доставку по железной дороге, и является самым удобным из всех так как ООО «ТрансСфера» предпочитает доставку грузов железнодорожным транспортом.

Для того что бы сравнить данные маршруты использована автоматизированная форма расчета затрат по контракту на международную поставку в MicrosoftExcel в таблице 3.3

Таблица 3.3 - Расчет затрат по контракту, маршрут Шанхай - Спб. - Тольятти(слева) и маршрут Шанхай - Далянь - Забайкальск - Тольятти(справа)

Расчет контракта на поставку		
Статья расходов	Сумма, руб.	
	Шанхай - Спб. - Тольятти	Шанхай - Далянь - Забайкальск - Тольятти
Стоимость товара по контракту	2841960	2841960

Продолжение таблицы 3.3

Стоимость доставки товара по РФ	115000	132341,6
Стоимость доставки до границы РФ	99000	88958,45
Оформление документов на склад временного хранения(СВХ)	3500	3500
Хранение на СВХ	24750	24750
Погрузка/выгрузка	6900	6900
Сертификация	80000	80000
Оформление государственной таможенной декларации(ГТД)	30000	30000
Комиссия ТрансСферы	30000	30000
Платежи за товар в гос.бюджет(Таможенный НДС)	529372,8	527565,321
Страховка	0	0
Ставка таможенной пошлины по коду ТНВЭД		
Терминальная обработка	25000	15000
Итого затраты по контракту	3785482,8	3780975,37

Следует обратить внимание на то что некоторые показатели остаются неизменны, такие как хранение на СВХ и оформление документов, эта цена устанавливается хозяином склада и едина независимо от поставки. Так же можно заметить то, что отсутствует ставка таможенной пошлины на данный вид товара. Терминальная обработка представляет собой стоимость таможенной очистки товара на таможенном пункте, и к тому же на разных постах сборы разные.

Итого разница по этим контрактам не велика и составляет 4508 рублей, что по факту является небольшой разницей, что говорит нам о том, что доставка разными маршрутами по цене практически равна.

Для того что бы все таки выбрать тот или иной маршрут следует провести ранжирование рисков.

В результате ранжирования однозначно железнодорожный транспорт безопаснее, чем водный и автотранспорт. Так же есть риск того что груз может потерять много времени в порту.

Так же хотелось бы обратить внимание на то, что в плане сложности управления и организации железнодорожный намного легче, чем водный

вместе с автомобильным. Обуславливается это тем, что необходимое для перевозки количество документов уменьшается.

Для выбора вида сравниваем результаты:

Маршрут Шанхай - Спб - Тольятти дороже, чем маршрут Шанхай - Далянь - Забайкальск - Тольятти он более опасен в плане риска потери времени и безопасности груза.

Маршрут Шанхай - Далянь - Забайкальск - Тольятти дешевле, чем Шанхай - Спб - Тольятти он более безопасен в плане риска потерь времени и безопасности груза.

Основываясь на произведенных расчетах и сравнении двух маршрутов, маршрутом для перевозки груза станет Шанхай - Далянь - Забайкальск - Тольятти.

Затраты на внедрение мероприятий не имеют ощутимого веса и это обосновано тем, что внедрение методики не составляет затрат финансовых, но требует затрат временных. Методика представляет собой, обучающе-напоминающий алгоритм действий экспедитора, и будет полезна для обучения новых сотрудников, и повышения качества работы имеющихся.

Оценить затраты на внедрение методики и предложенных улучшений можно посчитав трудозатраты на их составление и выявление:

- три рабочих дня на проведение анализа рабочего бизнес процесса;

- два рабочих дня на составление методики, определение необходимых улучшений, их разработку и внедрение;

Для наглядности построена таблица 3.4 , включающая в себя статьи затрат на внедрение методики.

Таблица 3.4 - Статьи затрат на внедрение методики

Расходы	Сумма, в часах	Сумма, в рублях
1 Процесс анализа		
1.1 Анализ процесса международной грузовой перевозки на ООО «ТрансСфера».	12	817,5

Продолжение таблицы 3.4

1.2 Построение моделей, таблиц	10	681,52
1.3 Анализ табличных данных, выявление проблем	2	136,25
Всего по 1	24	1635,64
2 Создание методики		
2.1 Формулирование этапов процесса	6	408,91
2.2 Разработка и внедрение мероприятий по улучшению	8	545
2.3 Фактическое использование методики, расчет экономической эффективности	2	136,25
Всего по 2	16	411,12
Итого	40	2726,98

Итого вышло пять дней. В среднем в месяце двадцать два рабочих дня, а ставка начинающего экспедитора составляет 12 000(двенадцать тысяч) рублей. Следуя из этого примерный оклад за день 545 (пятьсот сорок пять) рублей.

$$545 \times 5 = 2727 \text{ руб.}$$

Стоимость внедрения составит 2727(две тысячи семьсот двадцать семь) рублей.

Для того чтобы определить эффективность внедрения мероприятий по улучшению управления и организации международных грузоперевозок в ООО «ТрансСфера», мне требуется определить сколько раз за прошлый год организация рассчитывала и организовывала грузоперевозки. Стоит обратить внимание на то что большинство перевозок происходит по накатанной схеме и не требует новых расчетов, также не всегда клиент заключает договор на поставку после того как был произведен расчет.

За 2015 год было 39 международных грузоперевозок, из них лишь 3 расчета маршрута и определение оптимального из них.

Так как предыдущих вариантов расчета в компании больше не числится, точно нельзя сказать точную сумму экономии. Для определения примерной эффективности был взят минимальный объем экономии, а это 5-10 тысяч рублей. Для расчета взяты значения определенные в ходе вычисления разниц по контракту и их количеству:

$$4508 \text{ руб.} \times 3 = 13542 \text{ руб.}$$

Для расчета экономического эффекта используется формула 10:

$$\mathcal{E} = P - Z, \quad (10)$$

где P - полученный результат (эффект);

Z - текущие затраты, связанные с получением результата.

Расчет экономического эффекта предложенных мероприятий по совершенствованию организации и управления международными грузовыми перевозками:

$$13542 \text{ руб.} - 2727 \text{ руб.} = 10815 \text{ руб.}$$

Экономический эффект составит 10815 рублей.

Для расчета экономической эффективности, используется формула 11:

$$\mathcal{E} = \frac{P}{Z}, \quad (11)$$

Расчет экономической эффективности:

$$\frac{13542 \text{ руб.}}{2727 \text{ руб.}} = 4,9658$$

Экономическая эффективность считается оптимальной при уровне показателя выше единицы, в данной работе эффективность $4,9 > 1$, следовательно, предлагаемые мероприятия эффективны.

Формула 12 - расчет срока окупаемости:

$$T = \frac{Z}{P} \quad (12)$$

Расчет срока окупаемости мероприятий:

$$\frac{2727 \text{ руб.}}{13542 \text{ руб.}} = 0,2013$$

Окупаемость предлагаемых мероприятий составит 0,2 года, что гарантирует быструю отдачу данных мероприятий.

Таким образом, предложенная методика управления международными грузовыми перевозками решает поставленные задачи по снижению затрат на перевозку груза.

Главной особенностью сформулированной методики является то, что она построена на примере цикла Деминга и имеет способность к самосовершенствованию. Так же в методику были внесены стандартная операционная процедура и автоматизированная форма расчета контракта на перевозку.

Итогом бакалаврской работы является расчет экономического эффекта и эффективности, которые наряду с расчетом срока окупаемости отражают эффективность внедрения мероприятий по совершенствованию организации и управлению международными грузовыми перевозками.

Заключение

Экономика это важнейший орган государства, кровью которого является транспортировка грузов. На сегодняшний день экономика Российской Федерации переживает не самые лучшие времена.

Транспортировка - это ключевая функция логистики, связанная с перемещением продукции транспортным средством по определенной технологии и состоящая из логистических операций и функций, включая экспедирование, грузопереработку, упаковку, передачу прав и собственности, на груз, страхование рисков, таможенные процедуры и так далее.

В результате подготовки к выполнению бакалаврской работы, была сформулирована цель и задачи. Целью данной работы является разработка мероприятий по совершенствованию организации и управления международными грузовыми перевозками.

Для достижения поставленной цели были выполнены следующие задачи:

1. изучить теоретические аспекты организации и управления международными грузовыми перевозками;
2. проанализировать проблемы в организации и управлении международными грузоперевозками в ООО «ТрансСфера»;
3. разработать мероприятия по совершенствованию организации и управления международными и грузовыми перевозками в ООО «ТрансСфера».

Изучив теоретические аспекты организации и управления международными грузовыми перевозками, была выполнена первая задача бакалаврской работы: изучение теоретических аспектов организации и управления международными грузовыми перевозками.

Для достижения поставленной задачи было изучено множество научной литературы связанной с логистикой, экспедированием, а так же

множество нормативных документов регламентирующих и определяющих порядок действий экспедирования и организации документов на перевозку грузов путями прямого и смешанного международного сообщения.

В ходе изучения теоретических аспектов организации и управления международными грузовыми перевозками, были изучены и предоставлены данные о регламентирующих документах, которые в свою очередь регламентируют международную грузоперевозку по таким видам транспорта как: железнодорожным, автомобильным, воздушным и морским транспортом.

Так же в ходе выполнения поставленной задачи был изучен подход к организации грузоперевозок. Изучение организационного подхода происходило на основании научной документации в области логистики. Были выявлены списки документов необходимых для международной грузоперевозки, а так же процессы перевозки грузов прямыми и смешанными путями сообщения.

Итогом выполнения первой задачи является список документов регламентирующих перевозку а так же изученный подход к выполнению международной грузовой перевозки.

Проанализировав деятельность организации ООО «ТрансСфера», была выявлена проблема в организации и управлении международными грузовыми перевозками . Тем самым выполнена вторая задача.

В ходе анализа деятельности организации ООО «ТрансСфера», была предоставлена и изучена общая характеристика. Результатом изучения является смоделированная организационная структура и проанализированные результаты исследования основных экономических показателей.

Результат анализа экономических показателей выявил то, что организация ООО «ТрансСфера» сейчас находится в стабильном положении благодаря опыту руководящего персонала. Невозможно не обратить внимание на падение практически всех показателей экономической

деятельности. Обуславливается это прекращением ведения торговой деятельности и началом специализации лишь на предоставлении экспедиционных услуг. В свою очередь это имело место быть по причине того, что на данный момент политика РФ со странами запада имеет негативные для экономики отношения, в лице западных торгово-экономических санкций, в отношении нашей экономики.

После анализа результатов экономических показателей , был описан и проанализирован процесс международной грузоперевозки на ООО «ТрансСфера». Результатом анализа является четко сформулированный и составленный процесс международной грузоперевозки.

Согласно описанию процесса международной грузоперевозки была построена IDEF0 модель, которая в свою очередь смоделировала входы и выходы процесса перевозки.

Анализируя декомпозицию модели процесса международной грузоперевозки, было выявлено то, что большую часть работы занимает стадия планирования и организации перевозки груза. Так же определение дальнейших расходов происходит именно на этом этапе, что оказало крайне важное воздействие на выявление проблемы и определение путей совершенствования процесса управления международной грузоперевозки.

Анализ общей модели определил два фактора определяющие успешность работы компании. После проведения собрания и обсуждения данных проблем с сотрудниками ООО«ТрансСфера», был выявлен лишь один фактор из двух, которые в свою очередь являются временем и затратами на перевозку груза.

Далее фактор - затраты на перевозку груза был отражен в диаграмме Исикавы, для выявления подфакторовоказывающих на него влияние.

Проанализировав диаграмму, было принято решение произвести экспертную оценку факторов дляопределение наибольшей степени влияния на проблему. Экспертным составом выступил персонал ООО«ТрансСфера».

Анализ таблицы экспертных оценок, позволил составить список факторов влияющих на затраты при перевозке грузов международным путем сообщения. Так же определен объем воздействия каждым из них и возможность влияния на тот или иной фактор.

Результатом анализа процесса осуществления международной грузовой перевозки стало подробное рассмотрение процессов и факторов оказывающих влияние на затраты экспедитора.

Разработав мероприятия по совершенствованию организации и управления международными грузовыми перевозками на ООО«ТрансСфера» была выполнена третья задача и цель выполнения бакалаврской работы.

В ходе выполнения третьей части бакалаврской работы была разработана методика управления международной грузоперевозкой. Практическим применением данной методики может быть ее использование как для обучения нового персонала так и для освежения памяти экспедиторам со стажем.

К методике управления международной грузоперевозкой были добавлены предложения по их же улучшению, для внедрения их в организации. Такими предложенными улучшениями послужили:

- создание алгоритма проведения переговоров с клиентом;
- создание автоматизированной таблицы расчетов.

Данные улучшения снижают риск человеческого фактора, что снижает возможные затраты уже на этапе планирования.

Были произведены расчеты согласно методике с введенными улучшениями. После проведения расчетов, были определены риски, и выбран вид транспорта для заключения договора на перевозку

Так же были рассчитаны экономический эффект и экономическая эффективность.

Экономический эффект составляет 10815 рублей в год.

Экономическая эффективность составляет 4,9658.

Библиографический список

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (Часть первая) от 30.11.94 № 51-ФЗ (в ред. от 29.06.2012 №58-ФЗ).
2. Налоговый кодекс Российской Федерации (Часть вторая) от 5.08.2000 №117-ФЗ (в ред. от 30.06.2011 №62-ФЗ).
3. Федеральный закон от 10 декабря 2003 г. N 173-ФЗ «О валютном регулировании и валютном контроле» (с изм. от 22 июля 2012 г.)
4. Федеральный закон от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»
5. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (с изм. от 18 июля 2012 г.)
6. Абрамов В. Л. Мировая экономика [Текст]/ Абрамов В. Л. - М. : Дашков и К°, 2013. - 310 с.
7. Авдокушин Е. Ф. Международные экономические отношения [Текст]/ Авдокушин Е. Ф. - М.: Маркетинг. 2012. – 364 с.
8. Базылев Н.И Экономическая теория [Текст]/.Базылев Н.И, Гурко СП., Базылева М.Н. - М.: ИНФРА-М, 2013. -672 с.
9. Бауэросокс Д. Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок [Текст]: пер. с англ. / Д.Дж. Бауэрсокс, Д.Дж. Клосс. – 2-е изд. - М: Олимп-Бизнес, 2008. – 640 с.
10. Борманн Д.Н. Менеджмент. Предпринимательская деятельность в рыночной экономике [Текст]: Пер. с нем./ Борманн Д.Н., Воротина Л.И., Федерманн Р.С. - Гамбург: 2013. - 475 с.
11. Волгин В.В. Кладовщик: Устройство складов. Складские операции. Управление складом. Нормативные документы. 2-е изд. перераб. и доп [Текст]/ Волгин В.В. - М.: Ось-89, 2011. - 195 с.
12. Гордон М.П. Логистика товародвижения [Текст]/ Гордон М.П., Карнаухов С.Б. – М.: Центр экономики и маркетинга, 2011. – 208 с.
13. Грузинов В.П. Экономика предприятия [Текст]/Грузинов В.П.,

Грибов В.Д. - М.: Финансы и статистика, 2012. – 285 с.

14. Джонсон Д. Современная логистика, 7-е издание [Текст]: Пер.с англ./ Джонсон Д., Вуд Д., Вордлоу Д., Мерфи-мл. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2011. - 215 с.

15. Золотарева А.Н. Интенсификация и повышение эффективности производства: Монография [Текст]/ Золотарева А.Н. - Киев: Наукова думка, 2010.- 195 с.

16. Игнатьева А.В. Исследование систем управления [Текст] / Игнатьева А.В., Максимцов М.М. - М.: ЮНИТИ - ДАНА, 2011. - 296 с.

17. Колесников С.Н. Стратегии бизнеса: управление ресурсами и запасами [Текст] /Колесников С.Н.- М.: Статус-Кво, 2011. - 216 с.

18. Кузьмин Г. Коммуникационная политика торговой фирмы [Текст] /Г. Кузьмин - М.: Вопросы экономики, - 2011. - № 6. - С.17-22.

19. Червонных М.Н. Основные определения и понятия теории управления запасами [Электронный ресурс] / Червонных М.Н. Логистика. - 2014. - № 3. - С. 43-44. - Режим доступа: http://www.logistika-prim.ru/sites/default/files/43-44_0.pdf, свободный. – Загл. с экрана. – Яз. рус., англ.

20. Яхнеева И. В. Условиях риска: монография [Текст]/ Яхнеева И. В.. - М.: Библио-Глобус, 2013. - 174 с.

21. Ely R.T. Property and contract in their relations to the distribution of wealth. Volume 2 [Текст]/ Ely R.T. - New York: Springer, 2013. - 907с.

22. Kaplan A.D.H. Henry Charles Carey: A Study in American Economic Thought [Текст] / Kaplan A.D.H. - Denver: Series XLIX, 2014. - 89с.

23. Pigou A.C. The Riddle of the Tariff [Текст] / Pigou A.C. - London: Kitchener, 2012. - 41с.

СУММ X ✓ f_x $=((B3+B5+B13)+(B3+B5+B13)*B14)*0,18$

таблица расчета

	А	В
1	Расчет контракта на поставку	
2	Статья расходов	Сумма, руб.
3	Стоимость товара по контракту	
4	Стоимость доставки товара по РФ	
5	Стоимость до границы РФ	
6	Оформление документов на склад временного хранения (СВХ)	
7	Хранение на СВХ	
8	Погрузка/выгрузка	
9	Сертификация	
10	Оформление государственной таможенной декларации (ГТД)	
11	Комиссия ТрансСферы	
12	Платежи за товар в гос.бюджет (Таможенный НДС)	$=((B3+B5+B13)+(B3+B5+B13)*$
13	Страховка	$B14)*0,18$
14	Ставка таможенной пошлины по коду ТНВЭД	
15	Терминальная обработка	
16	Итого затраты по контракту	0
17		

Рисунок А.1 - таблица Excel, расчет таможенного НДС

СУММ X ✓ f_x $=B3+B4+B5+B6+B7+B8+B9+B10+B11+B12+B13+B15$

таблица расчета

	А	В	С
1	Расчет контракта на поставку		
2	Статья расходов	Сумма, руб.	
3	Стоимость товара по контракту		
4	Стоимость доставки товара по РФ		
5	Стоимость до границы РФ		
6	Оформление документов на склад временного хранения (СВХ)		
7	Хранение на СВХ		
8	Погрузка/выгрузка		
9	Сертификация		
10	Оформление государственной таможенной декларации (ГТД)		
11	Комиссия ТрансСферы		
12	Платежи за товар в гос.бюджет (Таможенный НДС)	0	
13	Страховка		
14	Ставка таможенной пошлины по коду ТНВЭД		
15	Терминальная обработка		
16	Итого затраты по контракту	$=B3+B4+B5+B6+B7+B8+B9+B10+B11+B12+B13+B15$	
17			
18			
19			

Рисунок А.2 - таблица Excel, расчет полных затрат по контракту