

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: «Разработка мероприятий
по повышению эффективности деятельности
транспортной организации (на примере ОАО «ВолгаУралТранс»)»

Студентка

Н.Е. Абрамкина
(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель,
к.э.н., доцент

С.Е. Васильева
(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»

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

ЗАДАНИЕ
на выполнение бакалаврской работы

Студент Абрамкина Наталья Евгеньевна

1. Тема «Разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности транспортной организации (на примере ОАО «ВолгаУралТранс»)»

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

3. Исходные данные к бакалаврской работе

3.1. Данные и материалы производственной практики.

3.2. Материалы учебников по менеджменту, научных статей, стандартов, документов, по финансово-хозяйственной деятельности ОАО «ВолгаУралТранс»

4. Содержание бакалаврской работы:

1. Теоретические аспекты эффективности функционирования предприятий

1.1 Сущность, значение и показатели оценки эффективности функционирования организаций

1.2 Направления и резервы повышения эффективности деятельности транспортной организации

2. Анализ и оценка эффективности деятельности ОАО «ВолгаУралТранс»

2.1 Организационно-экономическая характеристика ОАО «ВолгаУралТранс»

2.2 Анализ эффективности деятельности организации

3. Мероприятия по повышению эффективности деятельности ОАО «ВолгаУралТранс»

3.1 Предложения по повышению эффективности деятельности ОАО «ВолгаУралТранс»

3.2 Оценка эффективности предлагаемых мероприятий

Заключение

Библиографический список

Приложения

5. Ориентировочный перечень графического и иллюстративного материала:

1. титульный лист;
2. актуальность, цель и задачи исследования;
3. табличные и графические материалы по параграфам 1.1, 1.2;
4. организационная структура объекта исследования;
5. основные экономические показатели деятельности организации;
6. табличные данные по результатам анализа функционирования организации;
7. графические данные по результатам анализа функционирования организации;
8. мероприятия по повышению эффективности деятельности объекта исследования;
9. результаты предполагаемого экономического эффекта от разработанных мероприятий.
6. Консультанты по разделам -
7. Дата выдачи задания 12 января 2016 года.

Руководитель выпускной
квалификационной работы

(подпись)

С.Е. Васильева

(И.О. Фамилия)

Задание принял к исполнению

(подпись)

Н.Е. Абрамкина

(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 Абрамкиной Натальи Евгеньевны
по теме «Разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности
транспортной организации (на примере ОАО «ВолгаУралТранс»)»

Наименование раздела работы	Плановый срок выполнения раздела	Фактический срок выполнения раздела	Отметка о выполнении	Подпись руководителя
Разработка 1 раздела БР	03.03.2016		выполнено	
Разработка 2 раздела БР	10.05.2016		выполнено	
Разработка 3 раздела БР	16.05.2016		выполнено	
Разработка введения, заключения и уточнение литературных источников и приложений	20.05.2016		выполнено	
Предварительная защита БР	23.05.2016		выполнено	
Окончательное оформления БР, подготовка доклада, иллюстративного материала, презентации	27.05.2016		выполнено	
Допуск к защите заведующего кафедрой	31.05.2016		выполнено	
Сдача законченной БР на кафедру	07.06.2016		выполнено	

Руководитель бакалаврской работы

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

Задание принял к исполнению

(подпись) Н.Е. Абрамкина
(И.О. Фамилия)

Аннотация

Бакалаврскую работу выполнила студентка Н.Е. Абрамкина.

Тема работы: «Разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности транспортной организации (на примере ОАО «ВолгаУралТранс»)).».

Научный руководитель: к.э.н., доцент С.Е. Васильева.

Цель исследования – разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности ОАО «ВолгаУралТранс».

Объект исследования - ОАО «ВолгаУралТранс», основным видом деятельности которого является реализация транспортно-экспедиторской деятельности, предмет – показатели эффективности деятельности предприятия и факторы, оказывающие на них непосредственное влияние.

Методы исследования: методы сравнительного и факторного анализа, синтеза, прогнозирования, статистические методы обработки данных.

Границы исследования - 2012-2014 гг.

Краткие выводы по работе. Современные условия динамично изменяющейся конъюнктуры рынка и высокой конкуренции обуславливают актуальность вопроса повышения эффективности деятельности предприятий. Особое значение приобретает данный аспект для предприятий транспортной отрасли, являющейся важнейшим элементом производственной и социальной инфраструктуры страны.

Практическая значимость работы заключается в том, что отдельные её положения в виде материала подразделов 2.2, 3.1, 3.2 могут быть использованы специалистами ОАО «ВолгаУралТранс».

Структура и объем работы. Работа состоит из введения, 3-х разделов, заключения, библиографического списка из 52 источников, четырех приложений. Общий объем работы - 76 страниц машинописного текста.

Содержание

Введение.....	7
1 Теоретические аспекты эффективности функционирования организаций	9
1.1 Сущность, значение и показатели оценки эффективности функционирования организаций	9
1.2 Направления и резервы повышения эффективности деятельности транспортной организации.....	20
2 Анализ и оценка эффективности деятельности ОАО «ВолгаУралТранс»	36
2.1 Организационно-экономическая характеристика ОАО «ВолгаУралТранс»	36
2.2 Анализ эффективности деятельности организации	43
3 Мероприятия по повышению экономической эффективности ОАО «ВолгаУралТранс»	54
3.1 Предложения по повышению экономической эффективности деятельности ОАО «ВолгаУралТранс»	54
3.2 Оценка эффективности предлагаемых мероприятий	62
Заключение	66
Библиографический список	68
Приложения	73

Введение

На сегодняшний день в условиях динамично изменяющейся конъюнктуры рынка и высокой конкуренции вопрос повышения эффективности деятельности предприятий становится особо актуальным. Данные обстоятельства требуют от организаций обеспечение освоения новых технологий, выявления возможности снижения уровня затрат и улучшения качества производимой продукции и оказываемых услуг.

Связующим звеном между всеми сферами жизни общества и отраслями промышленности является транспортный комплекс, в связи с чем, в процессе развития экономики государства, расширения его внешних и внутренних транспортно-экономических коммуникаций, увеличения объемов производства и повышения качества жизни населения значение исследуемой отрасли только возрастает. Представленные факты обуславливают необходимость формирования стратегических направлений развития транспортной отрасли с целью повышения эффективности деятельности и конкурентоспособности предприятий данной сферы.

Общие вопросы эффективности функционирования предприятий нашли свое отражение в работах О.М. Калиевой, И.И. Мазуровой, Г.В. Савицкой и др. Вопросы специфики деятельности транспортных организаций, проблемы и перспективы их развития были раскрыты в трудах М.Ш. Амирова, Н.Н. Громова, И.А. Елового, Э.Н. Кузьбожева, А.В. Курбатовой, Т.А. Панченко, А.Д. Чудовского и т.д.

Целью данной бакалаврской работы является разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности ОАО «ВолгаУралТранс», в связи с чем необходимо следующие задачи:

- изучить теоретические аспекты функционирования организаций;
- обозначить направления и резервы повышения эффективности деятельности транспортной организации;

— дать оценку организационно-экономической деятельности ОАО «ВолгаУралТранс»;

— выявить существующие на предприятии аспекты, оказывающие негативное влияние на уровень эффективности его деятельности, и проанализировать причины их возникновения;

— разработать рекомендации, способствующие повышению эффективности деятельности предприятия.

Объектом исследования является ОАО «ВолгаУралТранс», предметом – показатели эффективности деятельности предприятия и факторы, оказывающие на них непосредственное влияние.

Теоретическую основу бакалаврской работы составили труды российских и зарубежных ученых по вопросам специфики функционирования транспортных организаций и повышения эффективности их деятельности.

Информационной базой послужили материалы годовых отчетов ОАО «ВолгаУралТранс» за 2012-2014 гг.

В процессе исследования применялись методы сравнительного и факторного анализа, синтеза, прогнозирование, статистические методы обработки данных.

Практическая значимость работы заключается в разработке способствующих повышению эффективности деятельности предприятия мероприятий, целесообразность внедрения которых подтверждена расчетом экономической эффективности.

Бакалаврская работа состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка.

1 Теоретические аспекты эффективности функционирования организаций

1.1 Сущность, значение и показатели оценки эффективности функционирования организаций

При исследовании сущности экономической эффективности деятельности предприятий важным аспектом является необходимость учета неоднозначности понятий «эффект» и «эффективность». В общем виде в качестве эффекта любой деятельности выступает конечный результат, воплощение которого заключается непосредственно в величине произведенной продукции (услуг), снижении уровня затрат до определенного уровня (экономии) и т.д. Эффект может принимать как положительные, так и отрицательные значения.

Однако необходимо отметить, что сведений о величине непосредственно эффекта недостаточно для формирования характеристики деятельности предприятия, так как данная экономическая категория не информирует о том, за счет каких затрат были достигнуты полученные результаты. Поэтому целесообразно производить сравнение достигнутого эффекта с объемом затраченных на его получение ресурсов [38]. Итогом данного процесса является определение уровня эффективности функционирования предприятия.

В экономической литературе существует множество трактовок понятия «эффективность». Оно может употребляться в различных аспектах: эффективность совершенствования технологических процессов, эффективность мероприятий, направленных на рационализацию производства, как эффективность инвестиционной деятельности [32].

Сущность основных подходов к определению эффективности деятельности предприятий и их особенности представлены в таблице 1.1 [35].

Таблица 1.1 – Основные подходы к определению эффективности деятельности предприятия

№ п/п	Подход к определению эффективности	Особенности подхода
1	Эффективность как степень достижения целей организации	Важен учет динамичности целей и различия между стратегическими и оперативными целями организации
2	Эффективность как способность организации использовать окружающую среду для приобретения редких ресурсов	Особое внимание уделяется взаимозависимости организации и окружающей ее среды, которая рассматривается как форма обмена определенными видами ресурсов; отличием данной методологии также является принцип не «максимизации» извлечения ресурсов внешней среды, а «оптимизация» их использования
3	Эффективность как способность организации достигать максимальные результаты при фиксированных затратах	Сущность данной концепции заключается в понимании эффективности как способности организации максимально снизить уровень собственных расходов при достижении требуемых результатов
4	Эффективность как способность достижения поставленных целей на основе высокой степени внутренней оптимизации	В основу данного подхода положена концепция о том, что эффективная организационная структура усиливает удовлетворенность, степень лояльности и контроль персонала над деятельностью организации
5	Эффективность как степень удовлетворенности потребителей и заказчиков	Данный подход целесообразно применять в случае, когда на функционирование организации способны оказывать существенное влияние факторы внешней среды организации (в данном случае речь идет о потребителях и заказчиках)

Обобщая представленные подходы к определению исследуемой категории, можем утверждать, что эффективность деятельности предприятия – это его свойство, которое связано со способностью формулирования собственных целей при учете условий внутренней и внешней среды функционирования и достижения требуемых результатов за счет применения социально допустимых средств при установленном соотношении затрат и результатов.

Также на практике применяется метод определения степени эффективности деятельности предприятия, который был предложен

известным экономистом Д. Синк [40]. Согласно концепции Д. Синк, эффективность деятельности предприятия представляет собой результативность его функционирования, состоящую из семи элементов (см. табл. 1.2) [26, 27]. Данные категории рассматриваются Д. Синк относительно всех уровней системы управления и видов деятельности предприятия.

Таблица 1.2 – Составляющие эффективности деятельности предприятия (концепция Д. Синк)

№ п/п	Составляющая	Значение
1	Производительность	соотношение стоимости выпускаемой продукции и затрат на единицу продукции
2	Действенность	способность достижения намеченных целей, прежде всего по следующим параметрам: выпуск продукции, отвечающей требованиям потребителей по качеству, количеству и срокам поставки; степень эффективности определяется сравнением фактических показателей с плановыми
3	Экономичность	степень экономии ресурсов и, следовательно, затрат; определяется сопоставлением ресурсов, подлежащих потреблению, с ресурсами, фактически потребленными
4	Качество	степень соответствия выпускаемой продукции требованиям, спецификациям, стандартам
5	Доходность	соотношение между валовыми доходами (иногда сметой) и суммарными издержками (в ряде случаев фактическими расходами)
6	Обновление	степень обновления ассортимента продукции, уровень конкурентоспособности выпускаемых изделий.
7	Условия труда	(качество трудовой жизни) определяют способность системы успешно функционировать

Таким образом, множество различных подходов к определению сущности эффективности подтверждает многозначность этого понятия, однако для приведенных концепций, на наш взгляд, общим аспектом является представление данной категории как способности предприятия достигать поставленные цели, которыми выступают удовлетворение интересов потребителей, рациональное использование ресурсов внешней среды, оптимизация деятельности предприятия. Следовательно, основным содержанием эффективности деятельности предприятий является

достижение планируемых результатов, и в случае, когда установленные на определенный период цели не достигаются, функционирование организации признается не эффективным, но при этом наличие какого-либо результата не позволяет утверждать о степени эффективности, если не определено соотношение полученных результатов и величины затраченных ресурсов [23].

Изложенное выше обуславливает необходимость осуществления процесса оценки эффективности деятельности предприятия, который выступает одним из важных элементов системы управления организацией, выполняя роль действенного средства выявления внутренних резервов, основы разработки и обоснования различных видов планов и принятия управленческих решений.

Сущность оценки эффективности деятельности предприятия отражают ее цели и задачи. Основная цель данного процесса заключается в повышении эффективности функционирования предприятия, в основу чего положено системное исследование всего комплекса направлений деятельности и, как следствие, обобщение полученных результатов. Для достижения обозначенной цели рассматриваемого процесса необходимо решить следующие задачи:

- определить реальное финансовое состояние предприятия;
- исследовать основные факторы, влияющие на функционирование предприятия;
- выявить резервы повышения эффективности деятельности организации.

Как правило, процесс оценки эффективности деятельности предприятия осуществляется для:

- выявления основных показателей, на основании которых возможно определить текущее и прогнозировать будущее финансовое состояние предприятия;

– определения возможных и приемлемых темпов и направлений развития организации, имеющихся резервов для его реализации.

Таким образом, целесообразно отметить, что для решения обозначенных задач оценки эффективности деятельности предприятия и достижения основных целей данного процесса следует рассмотреть совокупность систематизированных и представленных в таблицах 1.3 и 1.4 основных обобщающих и частных показателей, с помощью которых оценивается эффективность функционирования организаций.

Таблица 1.3 - Основные обобщающие показатели эффективности деятельности предприятия

№ п/п	Название групп и показателей	Способ расчета	Сущность показателя
1.	Показатели эффективности использования капитала		
1.1.	Рентабельность капитала, авансированного в активы		
1.1.1.	Рентабельность активов	Чистая прибыль / Средняя стоимость активов	Отражает сумму прибыли на единицу общей величины капитала и характеризует эффективность использования всей совокупности активов предприятия
1.1.2.	Рентабельность производственных фондов	Прибыль от продаж / Средняя стоимость основных производственных фондов	Отражает величину прибыли на единицу стоимости основных средств и запасов и характеризует эффективность использования производственных фондов
1.1.3.	Рентабельность собственного капитала	Чистая прибыль / Средняя величина собственного капитала	Показывает сумму прибыли, приходящуюся на единицу собственного капитала, и характеризует эффективность его использования
1.1.4.	Рентабельность акционерного капитала	Чистая прибыль / Средняя величина акционерного капитала	Характеризует величину прибыли на единицу вложенного учредителями капитала и эффективность его использования
1.2.	Доходность акционерного капитала	Дивиденды из чистой прибыли / Средняя величина акционерного капитала	Характеризует величину прибыли, начисленной в пользу учредителей, на единицу вложенного ими капитала

Продолжение таблицы 1.4

1.3.	Коэффициент устойчивости экономического роста	(Чистая прибыль – Начисленные дивиденды) / Средняя стоимость собственного капитала	Характеризует темпы увеличения собственного капитала и уровень его развития
2.	Показатели эффективности производства и продажи совокупности товаров, продукции		
2.1.	Рентабельность затрат на проданную продукцию	Прибыль от продаж / Себестоимость продукции	Отражает величину прибыли на единицу полных затрат и характеризует эффективность текущих затрат ресурсов на производство и продажу
2.2.	Рентабельность продаж	Прибыль от продаж / Выручка	Характеризует величину финансового результата на единицу объема продаж и отражает уровень прибыльности продаж
2.3.	Затраты на один рубль проданной продукции	Себестоимость продукции/ Выручка	Характеризует затратоемкость, т.е. величину затрат в копейках на каждый рубль продаж

Таблица 1.4 - Основные частные показатели эффективности использования отдельных видов ресурсов

№ п/п	Название групп и показателей	Способ расчета	Сущность показателя
1.	Показатели эффективности использования трудовых ресурсов		
1.1.	Производительность труда	Объем произведенной продукции / Численность работников	Характеризует объем продукции в стоимостном выражении, приходящийся в среднем на одного работника
1.2.	Средняя трудоемкость	Численность работников / Объем произведенной продукции	Показывает величину затрат трудовых ресурсов (человек) на один рубль стоимости продукции
2.	Показатели эффективности использования материальных ресурсов		
2.1.	Материалоотдача	Объем произведенной продукции / Материальные затраты	Отражает объем продукции в стоимостном выражении, приходящийся на один рубль материальных затрат
2.2.	Материалоемкость продукции	Материальные затраты / Объем произведенной продукции	Показывает величину материальных затрат на один рубль стоимости продукции

Продолжение таблицы 1.5

3.	Показатели эффективности использования основных производственных фондов		
1.	Фондоотдача	Объем произведенной продукции / Стоимость основных производств. фондов	Отражает объем продукции в стоимостном выражении, произведенный на один рубль стоимости основных производственных фондов
3.2.	Фондоемкость продукции	Стоимость основных производств. фондов / Объем произведенной продукции	Отражает объем основных производственных фондов, использованный для производства одного рубля продукции
4.	Показатели эффективности использования оборотных активов		
4.1.	Длительность одного оборота в днях	Длительность календарного периода / Коэффициент оборачиваемости	Показывает период в днях, в течение которого оборотные активы совершают полный кругооборот
4.2.	Коэффициент оборачиваемости	Объем реализованной продукции / Средний остаток оборотных средств	Характеризует число кругооборотов, совершаемых оборотными средствами предприятия за определенный период
4.3.	Коэффициент загрузки оборотных средств	Средний остаток оборотных средств / Объем реализованной продукции	Характеризует сумму оборотных средств, затраченных на один рубль реализованной продукции

Представленная в таблицах 1.3 и 1.4 систематизация обобщающих и частных показателей является итогом синтеза концепций теории анализа экономической эффективности, трудов экономистов-аналитиков, методических указаний органов государственного управления. В качестве базы для расчета указанных показателей используется бухгалтерская отчетность предприятия.

Таким образом, представленные показатели эффективности функционирования организаций применяются для определения степени эффективности деятельности компаний с целью корректировки или сохранения установления стабильности деятельности предприятия для

достижения поставленных стратегических целей и задач, планирования перспектив развития.

Необходимо отметить, что для успешного достижения поставленных целей и решения обозначенных задач для каждого предприятия целесообразно осуществлять поиск резервов и возможностей для повышения уровня показателей экономической эффективности функционирования.

Экономическая эффективность деятельности предприятия подразумевает результативность производства, или достижение максимально возможных результатов при минимальном уровне затрат различных видов ресурсов [33]. Иными словами, экономическая эффективность (Э) является итогом сопоставления двух показателей: абсолютная величина эффекта и абсолютная величина затраченных ресурсов. Общая формула эффективности имеет следующий вид:

$$\mathcal{E} = \frac{P}{Z}, \quad (1.1)$$

где P – результат, эффект,

Z – затраты [47].

Таким образом, данный показатель характеризует величину затрат, посредством которых достигнут экономический эффект [43].

Однако исследуемую категорию следует рассматривать не только в экономическом, но и в социальном аспекте. В данном случае особое внимание уделяется вопросу наиболее полного удовлетворения потребностей персонала предприятия и общества в целом в различных материальных благах и услугах при ограничении ресурсной базы и соблюдении экологических норм [27].

Изложенное выше подтверждает тот факт, что решение вопросов повышения эффективности деятельности предприятий является особо актуальным в современных условиях динамично изменяющейся

конъюнктуры рынка, что, в свою очередь, обуславливает целесообразность определения и учета постоянного действия на функционирование организаций совокупности различных факторов [17].

Комплексная классификация факторов, оказывающих влияние на уровень эффективности функционирования организаций, представлена в таблице 1.5.

Таблица 1.5 - Комплексная классификация факторов, влияющих на эффективность деятельности предприятий

№ п/п	Группа факторов	Составляющие
1	Народнохозяйственные	Факторы инвестиционной политики, научно-технического прогресса, характеристика социально-экономических тенденций развития народного хозяйства на современном этапе
2	Отраслевые	Особенности конъюнктуры отраслевого рынка, общие и структурные характеристики отрасли в структуре народного хозяйства
3	Территориальные	Географические и природно-климатические характерные черты, рыночный и инвестиционный потенциал
4	Экстенсивные	Степень увеличения объема используемых ресурсов (материальных, энергетических, трудовых и т.д.)
5	Интенсивные	Величина прироста показателей производительности труда, материало-, фондо- и капиталоотдачи, уменьшение значения капитало-, фондо- и трудоемкости
6	Общие	Характеристика производственного процесса, его отраслевые отличительные черты
7	Структурно-организационные	Особенности организационной структуры деятельности по снабжению, сбыту, производству, управлению и производственно-экономических связей
8	Особые	Степень неопределенности и возможности реализации рискованных последствий
9	Специфические	Особенности форм и методов управления, характеристика аппарата управления предприятием, степень механизации и автоматизации управленческой деятельности, квалификационный уровень персонала и показатели эффективности их труда

Следует отметить, что на основе представленной классификации существует возможность моделирования и корректировки деятельности предприятия, а также осуществления поиска резервов предприятия с целью выполнения плановых показателей и их улучшения.

Однако необходимо учитывать, что факторы, влияющие на деятельность организаций, могут быть классифицированы и иными способами. К примеру, некоторые исследователи в данной области делят их на общие (оказывающие влияние на определенную совокупность показателей эффективности) и частные (каждому из показателей присуща собственная специфика). В случае, когда целью анализа эффективности является определение степени влияния факторов, их классифицируют на количественные (количественная оценка явления: количество оборудования, работников, ресурсов и т.д.) и качественные (оценка внутренних качеств и особенностей исследуемого явления или процесса: рентабельность, производительность труда и т.д.), простые (не делящиеся на составляющие; например, количество рабочих дней в периоде) и сложные (комплексные; например, производительность труда), прямые и косвенные, измеримые и неизмеримые. Также зачастую на практике применяют группирование факторов по их отношению к предприятию, при этом подразделяя их на две типа: внешние и внутренние (см. рис. 1.1) [46].

Таким образом, на основе проведенного исследования можно утверждать, что совокупность основных показателей эффективности функционирования предприятий подвергается влиянию различных факторов внешней и внутренней среды, и для получения более детальной информации о степени зависимости величины показателя от того или иного фактора целесообразно регулярно осуществлять анализ и производить оценку качества деятельности организации. Следовательно, изучение и определение степени влияния представленных факторов на значение перечисленных экономических показателей представляется собой один из наиболее важных методологических вопросов анализа деятельности предприятий.



Рисунок 1.1 - Внешние и внутренние факторы, влияющие на эффективность деятельности предприятия

1.2 Направления и резервы повышения эффективности деятельности транспортной организации

Современную Россию можно охарактеризовать как индустриально-аграрную страну со смешанной экономикой, представляющую собой сложный хозяйственный механизм, базой формирования которого является социально-экономическое развитие, географическое разделение труда и различные интеграционные процессы, протекающие на всей территории государства и во всех отраслях хозяйственного комплекса, представленного отраслевой и территориальной структурами (см. рис. 1.2).



Рисунок 1.2 – Виды структуры хозяйственного комплекса страны

Следует отметить, что основу хозяйственного комплекса страны представляет собой материальное производство, или производственная сфера (более 70 % от общей совокупности занятого населения), структура которой представлена на рисунке 1.3.

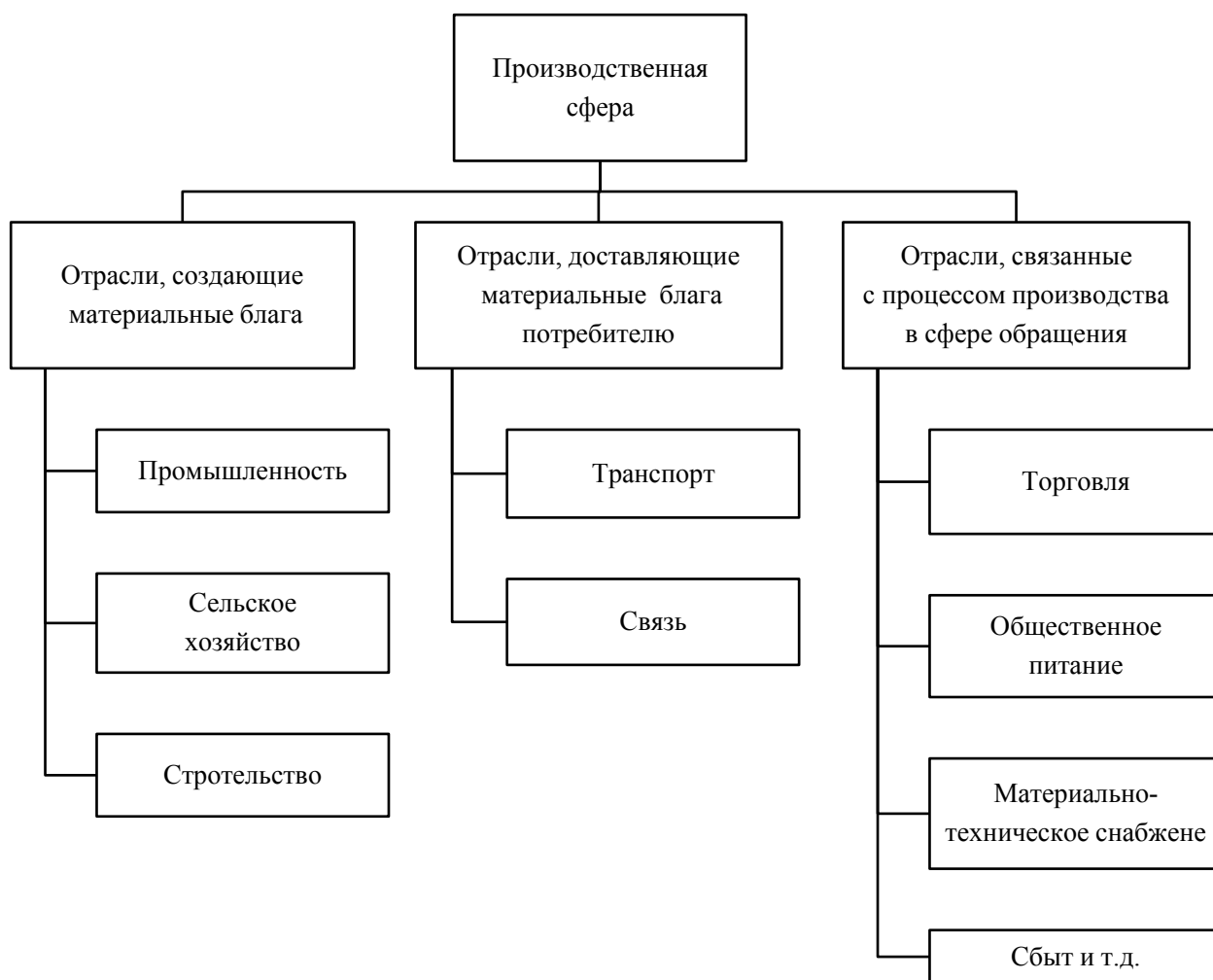


Рисунок 1.3 – Структура производственной сферы
хозяйственного комплекса страны

Совокупность отраслей экономики, основным результатом деятельности которых, в основном, является представление услуги, составляет непроеизводственную сферу хозяйственного комплекса страны. По данным Международного валютного фонда, в данный перечень входят фрахт, туризм, прочие услуги (в данном случае, подразумеваются деловые услуги, связанные с предпринимательством: управленческие, профессиональные, банковские, страховые и т.д.) [15].

Однако в Российской Федерации особенностями развития экономики страны обусловлено применение классификации, отличающейся от

представленного деления непроеизводственной сферы, согласно которой к рассматриваемой сфере относят следующие элементы:

- жилищно-коммунальное и бытовое обслуживание населения;
- пассажирский транспорт;
- связь (обслуживание организаций и непроеизводственной деятельности населения);
- здравоохранение, физическая культура;
- социальное обеспечение;
- образование;
- науку и научное обслуживание;
- культура и искусство;
- кредитование, финансирование и страхование;
- государственное управление;
- оборона и охрана общественного порядка [16].

С учетом вышеизложенного, необходимо отметить, что динамичность конъюнктуры рынка, самобытность развития экономики России, особенности географического положения государства особое значение придается инфраструктурному комплексу, который представляет собой материальные средства, необходимые для обеспечения производственных и социально-бытовых потребностей. Данный фактор оказывает большое влияние не только на эффективность организации производственного процесса, но и на развитие социально-бытовой сферы жизни общества и хозяйственного комплекса в целом.

Одним из важнейших элементов инфраструктурного комплекса является отрасль транспорта.

Транспорт (от лат. «transporto» – «перемещать») – отрасль хозяйственного комплекса государства, основная функция которой заключается в пространственном перемещении промышленных и сельскохозяйственных грузов и пассажиров; является связующим звеном

между производственным процессом материальных благ и их потреблением, объединяющим различные отрасли и территориальные единицы в единый комплекс и обеспечивающим непрерывность функционирования всех сфер экономики – производства, распределения, обмена и потребления.

Основными элементами транспортной отрасли являются средства и пути сообщения, функционирование которых обеспечивается за счет различных технических устройств и сооружений (см. рис. 1.4).



Рисунок 1.4 – Основные составляющие транспортной отрасли

На основе изложенного выше, можно определить, что современная транспортная отрасль - это единая (в социально-экономическом отношении) транспортная система, включающая различные виды средств и путей сообщения, технических устройств и сооружений, необходимая для перемещения сырья, топлива, материалов, продукции и пассажиров, обеспечения массового индустриального производства, разделения труда, внутренней и внешней торговли, повышения уровня развития науки и культуры.

Транспортная система России представляет собой совокупность всех видов транспорта (железнодорожный, автомобильный, морской, внутренний

водный, воздушный и трубопроводный) (см. табл. 1.6), каждый из которых выполняет определенную на базе основных характеристик провозной системы (технико-экономические, географические, исторические особенности развития) функцию в составе транспортного комплекса страны, включающего 154 тыс. км магистральных железных и дорожных путей, 748 тыс. км автомобильных дорог с твердым покрытием, 75 тыс. км внутренних водных судоходных путей, 62 тыс. км магистральных трубопроводов [14, 50].

Как показывает анализ данных таблицы 1.6, за счет выгодного географического положения динамично развивающийся и стабильно функционирующий транспортный комплекс России является неотъемлемым и особо значимым элементом мировой транспортной системы. Провозные способности, материально-техническая и ресурсная база для реализации экспортных и импортных грузовых и пассажирских перевозок позволяют отечественным транспортным компаниям удовлетворять как внутригосударственные, так и международные потребности данного вида услуг.

Следует отметить, что предприятия транспортной отрасли не создают продукцию новой натурально-вещественной формы, однако высокий уровень результативности и эффективности данных организаций достигается за счет осуществления значительной части логистических операций при движении созданных товарно-материальных ценностей субъектами других отраслей промышленности от первичных источников сырья до конечных потребителей.

Таким образом, услуги, предоставляемые транспортными организациями, обладают всеобщим характером, т.е. если предприятия, принадлежащие базисным отраслям, производят свою продукцию для определенного сегмента рынка, перечень производственных связей транспорта как инфраструктурной отрасли гораздо шире, за счет чего возрастает значение данной отрасли промышленности и ее влияние на экономику и качество жизни населения страны (см. рис. 1.5).

Таблица 1.6 – Характеристика основных видов транспорта

№ п/п	Вид транспорта	Сфера функционирования	Достоинства	Значение
1	Железнодорожный	перевозки массовых грузов (уголь, кокс, нефть и нефтепродукты, минеральные удобрения, строительные материалы, руды, сельскохозяйственные грузы, лес, продукцию машиностроения и др.) на средние и дальние расстояния; пассажиров - на линиях пригородного сообщения и на средние расстояния	- относительно свободное размещение на всей территории страны; - высокая степень надежности; - отсутствие зависимости от природно-климатических условий; - обеспечение крупных перевозок грузов и пассажиров при относительно низких показателях себестоимости	обеспечение основных грузопотоков не только между экономическими районами России, но и между Россией и странами ближнего зарубежья; существенное значение в пассажирских перевозках
2	Автомобильный	внутригородские, пригородные и внутрирайонные перевозки; транспортировка скоропортящихся и ценных малотоннажных грузов на средние и дальние расстояния (строительные материалы, хлебные, лесные грузы и товары народного потребления)	- высокая маневренность; - обеспечение оперативных внутрирайонных и межрайонных перевозок грузов, пассажиров на средние и короткие расстояния	осуществление смешанных перевозок, обслуживание, главным образом, на короткие расстояния отраслей промышленности, сельского хозяйства, торговли и строительства
3	Трубопроводный	транспортировка нефти и нефтепродуктов, природного газа, продуктов органического синтеза на дальние и средние расстояния	- низкая себестоимость; - возможность функционирования в течение всего календарного года вне зависимости от природно-климатических условий;	реализация самого выгодного способа транспортировки особо значимых в экономике страны нефтяных продуктов и газа

Продолжение таблицы 1.6

			- высокая производительность труда; - минимальные потери при транспортировке; - возможность использования кратчайшего маршрута при прокладке трубопроводов практически вне зависимости от рельефа территории	
4	Морской	преимущественно экспортно-импортные перевозки, а также внутренние перевозки грузов (прежде всего, нефтепродукты, руда, минерально-строительные материалы, лесные и хлебные грузы)	возможности реализации перевозок в северных и восточных прибрежных районах страны, характеризующихся удаленностью территорий и сложными природно-климатическими условиями	осуществление 1/10 от общего объема перевозок (четвертое место по грузообороту после железнодорожного, автомобильного и трубопроводного видов транспорта)
5	Воздушный	пассажирские перевозки и грузы (в общей работе перевозки пассажиров составляют 4/5, а грузов и почты - 1/5)	существенная экономия временных ресурсов за счет большой скорости и следования по кратчайшим маршрутам	обеспечение связи с слабо освоенными районами Сибири и Дальнего Востока и другими территориально удаленными населенными пунктами

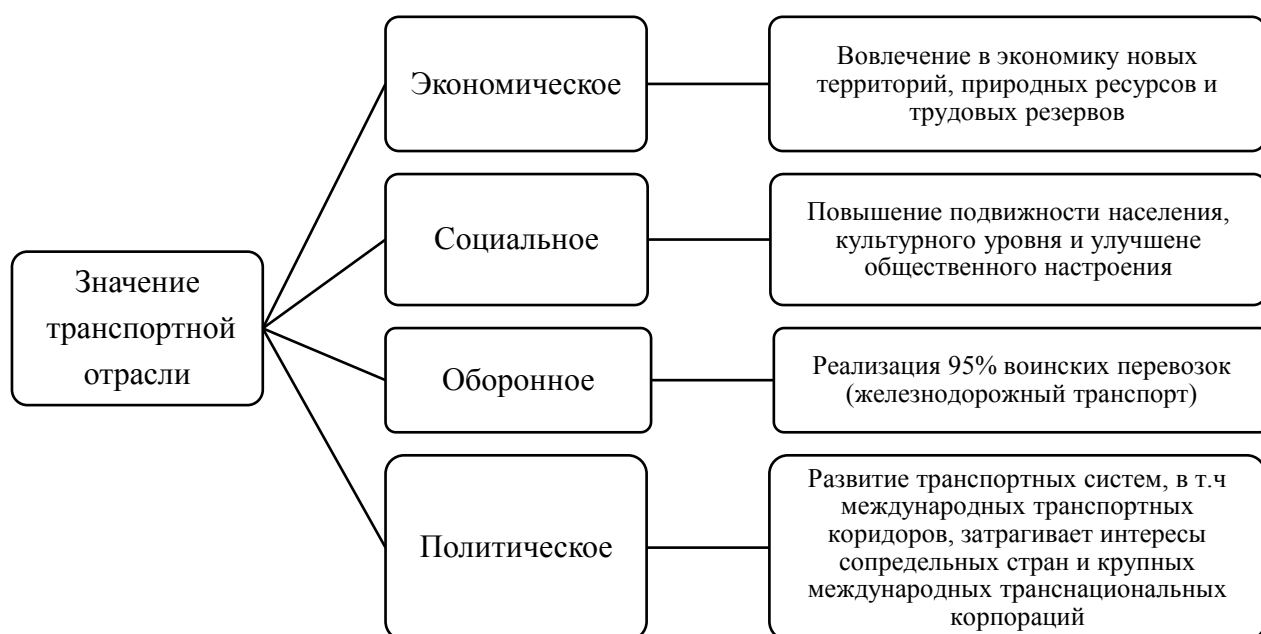


Рисунок 1.5 - Значение транспортной отрасли

Следовательно, уровень социально-экономического развития предприятий транспортной отрасли оказывает значительное влияние как на степень удовлетворения потребностей базисных отраслей, так и на повышение качества жизни общества определенной территориальной единицы и государства в целом.

Значение и место транспортной отрасли в хозяйственном комплексе России также определяется его значительным удельным весом в основных производственных фондах страны (27%) и долей транспортных услуг в валовом внутреннем продукте (8%) [31].

Все эти обстоятельства позволяют отнести транспорт России к числу приоритетных отраслей хозяйства, что обуславливает целесообразность учета особенностей рассматриваемой отрасли, к которым относятся:

- предприятия транспортной отрасли не производят товарно-материальные ценности, а осуществляют процесс их перемещения;
- отсутствие возможности создания запасов;
- значительная доля заработной платы, амортизационных и эксплуатационных затрат в себестоимости услуг;

- единицы измерения (тонно-километры, пассажиро-километры и т.д.);
- неравномерность функционирования в течение календарного года (сезонность);
- зависимость от природно-климатических условий и географического положения местности;
- высокая фондоемкость.

Таким образом, транспорт представляет собой одну из крупнейших базовых отраслей хозяйственного комплекса, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. За счет транспортных коммуникаций происходит объединение всех районов страны, что выступает основой ее территориальной целостности и создает возможность обеспечения единства экономического пространства, а также устанавливает и поддерживает внешнеэкономические связи государства.

Уровень развития транспортной отрасли определяет ряд стоимостных, объемных и качественных характеристик (см. табл. 1.7) [7].

Таблица 1.7 – Характеристики транспортной отрасли

№ п/п	Характеристика	Значение
1	Стоимость (транспортный тариф)	Стоимость перевозок (транспортный тариф) оказывает влияние на итоговую цену, уровень конкурентоспособности и объем реализации. Высокий уровень стоимости пассажирских перевозок может ограничивать возможность поездок населения либо полностью исключать их, в связи с чем снижение стоимости пассажирских перевозок имеет как экономическое, так и социальное значение.
2	Скорость	Изменение данной характеристики оказывает существенное влияние на уровень эффективности экономических связей и степень подвижности населения. При повышении скорости доставки грузов и пассажиров у предприятий появляется возможность высвобождения оборотных средств, у пассажиров – экономии свободного времени, в связи с чем отмечается повышение качества жизни населения и уровня деловой активности, укрепление территориального единства страны и появление основы для создания более благоприятных условий использования экономического и социального потенциала регионов

Продолжение таблицы 1.7

3	Своевременность и ритмичность	Своевременность и ритмичность доставки грузов значительно влияет на величину страхового запаса продукции на складе грузополучателя, необходимую для обеспечения непрерывности производственного процесса или организации снабжения. При высокой регулярности и ритмичности поставок объем страхового запаса может быть сокращен, что в совокупности с повышением скорости перевозок обуславливает возможность высвобождения оборотных средств предприятий и снижает затраты на хранение; при достаточном уровне регулярности пассажирских перевозок увеличивается скорость сообщения и сокращается время ожидания.
4	Безопасность и экологичность	Обеспечение необходимого уровня безопасности обуславливает требования к наличию высокой эффективности деятельности аварийно-спасательной службы, подразделений гражданской обороны и служб специального назначения, при этом одним из важнейших условий является соответствие степени развития транспортной системы целям и задачам политики общенациональной безопасности и стратегии снижения террористических рисков. Особое внимание на сегодняшний день уделяется также экологическим факторам и поиску возможностей уменьшения вредного воздействия транспортных средств на окружающую среду.

Таким образом, транспортная отрасль представляет собой один из крупнейших системообразующих элементов промышленности страны, имеющий взаимосвязи со всеми сферами жизни общества. При дальнейшем развитии государства, увеличении его внешних и внутренних транспортно-экономических коммуникаций, росте объемов произведенной продукции и услуг и повышении качества жизни населения значение исследуемой отрасли будет только возрастать.

В связи с обоснованной значимостью уровня развития и эффективности функционирования транспортного комплекса России, на наш взгляд, целесообразным является рассмотреть основные недостатки исследуемой отрасли с целью поиска возможных решений установленных проблем.

Важнейшим недостатком транспортной отрасли России является отставание в техническом и технологическом плане от уровня развития

транспорта развитых стран, что является серьезным препятствием на пути удовлетворения существующего спроса на рынке данного вида услуг, получения высокого уровня прибыли и эффективности деятельности отечественных транспортных предприятий. Также зачастую отмечается несоответствие параметров работы транспорта требованиям экологичности (в основном, данный факт связан с автомобильным транспортом, в наибольшей степени загрязняющим окружающую среду выхлопными газами); имеет место низкое качество транспортно-экспедиционных услуг, следствием чего, как правило, становится порча груза, срыв сроков поставок, нанесение ущерба транспортно-экспедиционной компании и заказчику и т.д. наряду с перечисленным, проблемным аспектом является недостаточный уровень развития инновационной составляющей в совокупности с неудовлетворительным состоянием производственной базы, что подтверждается сокращением объемов реконструкций и отсутствием развития инфраструктуры, сниженными темпами пополнения и обновления транспортного парка, как следствие – существенное изменение возрастной структуры и увеличение процента износа имеющейся техники.

Несмотря на высокий уровень возможностей и современное состояние транспортной системы обеспечения военной безопасности России, в данной области имеется ряд недостатков, одним из которых является, к примеру, тот факт, что недостаточно внимания уделяется потребностям военного комплекса и оборонной промышленности в вопросах строительства новых реконструкции имеющихся транспортных коммуникаций.

Опережающие темпы роста цен на потребляемые ресурсы негативно сказываются на финансовом состоянии предприятий транспортной отрасли, т.к. повышение стоимости топлива значительно уменьшает величину их прибыли, что обуславливает снижение рентабельности данного вида услуг и эффективности деятельности организаций в целом [12].

В результате сложившейся ситуации в транспортной отрасли России и наличия совокупности перечисленных выше проблем уровень

конкурентоспособности отечественных компаний на мировом рынке транспортных услуг достаточно низкий.

Таким образом, основным общесистемным проблемам развития транспортной отрасли Российской Федерации можно отнести следующие:

- территориальные и структурные диспропорции развития транспортной инфраструктуры;
- проблемы несоответствия требованиям экологичности;
- недостаточный уровень качества транспортных услуг и безопасности;
- низкий уровень конкурентоспособности отечественных предприятий на мировом рынке транспортных услуг;

Изложенные выше факты подтверждают необходимость формирования стратегии развития транспортной отрасли, основанного на результатах комплексного анализа современного состояния транспортной системы и выявленных проблемах ее функционирования с учетом утвержденных направлений, масштабов социально-экономического развития страны и глобальных общемировых тенденций экономики, вследствие чего в 2008 году в Российской Федерации была утверждена «Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года». Разработка данного проекта курировалась «Научным центром по комплексным транспортным проблемам» (НЦКТП). Основная миссия стратегии заключается в повышении качества транспортного обслуживания предприятий и населения, основанного на создании логистических схем и оптимизации взаимодействия различных видов транспорта [45].

В рамках интеграции в мировое транспортное пространство и с целью реализации имеющегося транзитного потенциала в «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года» обозначены определенные задачи (см. рис. 1.6) .



Рисунок 1.6 – Задачи «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года»

Иными словами, создание конкурентоспособной транспортной системы с высокой эффективностью функционирования предполагает наличие трех основных составляющих (см. рис. 1.7).

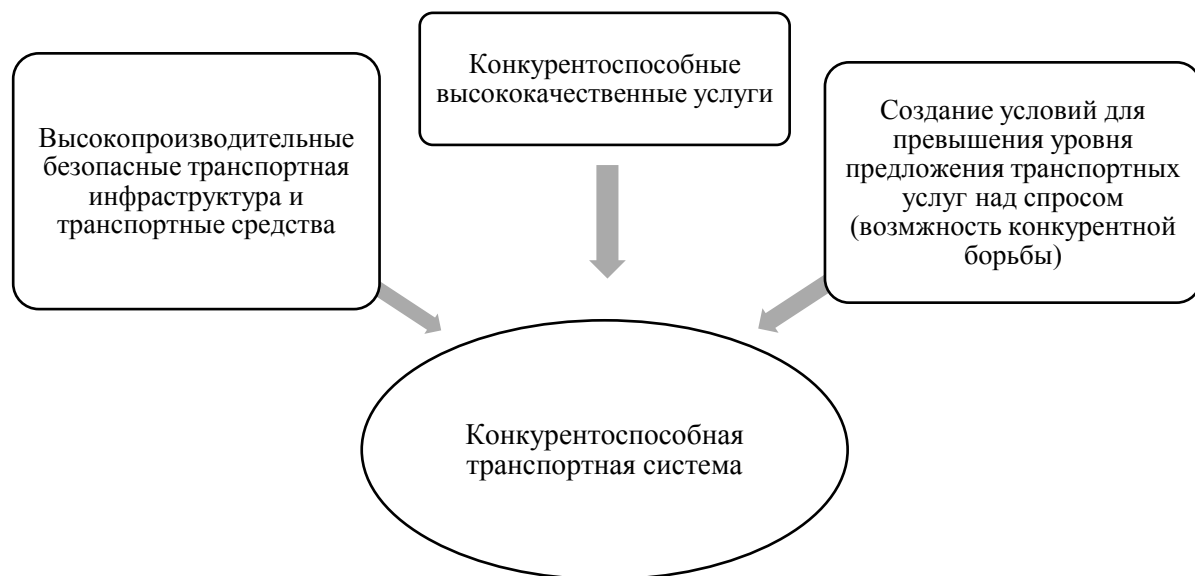


Рисунок 1.7 – Элементы конкурентоспособной транспортной системы

Следует отметить, что решение поставленных задач в рамках создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы является определяющим фактором для обозначения основных направлений и резервов повышения эффективности деятельности отечественных транспортных компаний (см. рис. 1.8).

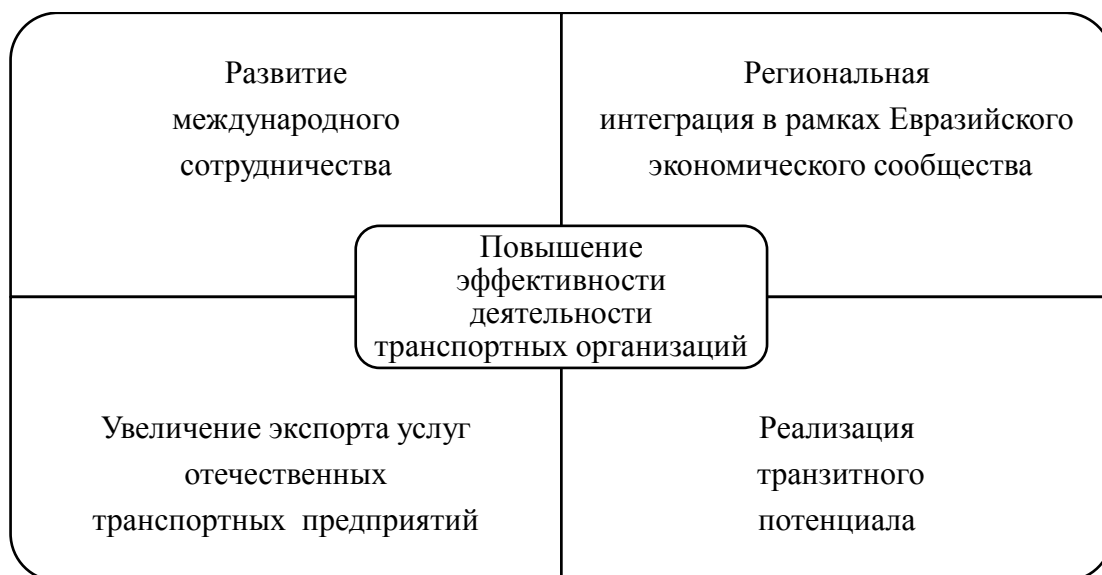


Рисунок 1.8 – Основные направления повышения эффективности деятельности транспортных организаций

Таким образом, в условиях активного развития международного сотрудничества предприятий транспортной отрасли, обеспечивающего устойчивость и последовательность интеграции Российской Федерации в мировой хозяйственный комплекс, повышения степени региональной интеграции в рамках Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС), увеличения экспорта транспортных услуг отечественных предприятий и более рационального использования транзитного потенциала страны возможно повышение показателей эффективности функционирования транспортных организаций РФ, пути и резервы для которого представлены в таблице 1.8 [45].

Таблица 1.8 – Пути и резервы повышения эффективности деятельности транспортных организаций РФ

№ п/п	Направление	Пути и резервы повышения эффективности деятельности транспортных организаций
1	Развитие международного сотрудничества	– активное участие в международных проектах и программах, которые направлены на развитие международных транспортных коридоров и увеличение масштабов транзитных перевозок; – расширение сотрудничества отечественных и иностранных предприятий транспортной отрасли
2	Региональная интеграция в рамках ЕврАзЭС	– унификация нормативно-правовых актов в области транспортной деятельности в государствах – членах ЕврАзЭС; – обеспечение условий для организации свободного транзита пассажиров и грузов государств – членов ЕврАзЭС; – заключение многосторонних соглашений о взаимовыгодном использовании воздушного пространства, автомобильных и железных дорог, водных путей государств в рамках ЕврАзЭС; – согласование внешнеэкономической политики в области транспорта странами – членами ЕврАзЭС на основе механизма консультаций; – модернизация транспортных систем государств – членов ЕврАзЭС по техническим и технологическим параметрам с целью повышения качества обслуживания населения, увеличения степени безопасности перевозок и снижения вредного воздействия на окружающую среду; – формирование общих принципов политики установления тарифов и условий обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков; – согласование общих требований к подготовке и отбору кадров и создание условий свободного доступа к рынку транспортных услуг
3	Увеличение экспорта услуг отечественных транспортных предприятий	– организация и обеспечение в соответствии с торговой и транспортной государственной политикой государства условий международной деятельности для российских экспортеров транспортных услуг; – содействие российским транспортным предприятиям в реализации их интересов на мировом рынке транспортных услуг за счет обеспечения условий оперативной реализации таможенных и пограничных процедур; – содействие отечественным транспортным предприятиям в приобретении современной техники, способствующей повышению их конкурентоспособности и обеспечению доступа российских перевозчиков на международные рынки; – оперативное реагирование на случаи дискриминации российских перевозчиков за рубежом на основе разработанных механизмов принятия ответных мер;

Продолжение таблицы 1.8

4	Реализация транзитного потенциала	– привлечение для перевозок грузов по железным и автомобильным дорогам (наземные транспортные коммуникации) между странами Азии и Европы; – интеграция внутренних водных путей в межгосударственную транспортную систему Центральной и Южной Азии, Республикой Казахстан, с одной стороны, и европейскими государствами – с другой; – организация транзитных пролетов иностранных авиакомпаний при использовании воздушного пространства РФ (транссибирские, трансполярные, кроссполярные и другие маршруты); – использование международных узловых аэропортов РФ для развития трансферных пассажиро- и грузопотоков
---	-----------------------------------	---

Анализ данных таблицы 1.8 показывает, что рациональное использование имеющихся резервов повышения эффективности деятельности отечественных транспортных предприятий, как правило, становится эффективным инструментом интенсификации процесса региональной экономической интеграции в рамках ЕврАзЭС, обеспечивает продвижение продукции отечественных предприятий на международные рынки, увеличивает объемы и расширяет географические возможности туризма, упрощает процедуру пересечения межгосударственных границ и т.д. Однако необходимо отметить, что данный факт обуславливает необходимость повышения качества и степени безопасности оказываемых российскими транспортными предприятиями услуг, обеспечения соответствия технических и технологических параметров транспортной системы государственным и международным стандартам в данной области при условии сохранения приемлемой величины затрат на реализуемые мероприятия с целью достижения планируемого уровня рентабельности услуг отечественных транспортных компаний и эффективности деятельности российских предприятий транспортной отрасли в целом.

2 Анализ и оценка эффективности деятельности ОАО «ВолгаУралТранс»

2.1 Организационно-экономическая характеристика ОАО «ВолгаУралТранс»

История возникновения и развития открытого акционерного общества «Волжско-Уральская транспортная компания» (ОАО «ВолгаУралТранс») началась в 1949 году с создания в г. Ульяновске конторы железнодорожных и водных перевозок, что послужило основой образования мощной структуры, которая до сих пор способствует потребителям Среднего Поволжья и Южного Урала своевременно и без потерь отправлять и получать необходимые грузы. Техническая база, оснащенная специализированными локомотивами, наличие собственного вагонного парка, производственно-ремонтных комплексов, централизованных станций дают возможность предприятию предоставлять клиентам полный спектр транспортно-экспедиционных услуг, а также осуществлять ремонт и обслуживание железнодорожного подвижного состава, строительные работы, при этом гарантируя высокое качество сервиса.

Деятельность ОАО «ВолгаУралТранс» осуществляется на территории Приволжского и Уральского федеральных округов - в Самарской, Пензенской, Оренбургской, Ульяновской областях, республиках Мордовия и Башкортостан.

В соответствии с Уставом компании, главной целью функционирования предприятия является получение прибыли на основе реализации основных видов деятельности, к которым относятся:

- оказание услуг по предоставлению локомотивной тяги;
- транспортировка грузов по железнодорожным путям;
- оказание услуг по хранению грузов;
- транспортное обслуживание;
- осуществление экспедиционной деятельности;

- осуществление перевозок различными видами транспорта;
- подача-уборка вагонов на грузовые фронта;
- техническое обслуживание и ремонт подвижного состава на железнодорожном транспорте, железнодорожного пути, технических средств, используемых на железнодорожном транспорте;
- погрузочно-разгрузочная деятельность;
- строительно-монтажные, проектные, изыскательские инженерно-геодезические работы и ремонтно-строительные работы;
- ведение деятельности по основным и дополнительным программам профессиональной подготовки в учебном центре общества [9].

Одним из условий обеспечения устойчивого функционирования организации на рынке является четкая формализация системы управления [23]. Для данного предприятия характерна дивизиональная (региональная) структура управления, т.к. компания состоит из семи региональных транспортных комплексов, производственно-ремонтного комплекса в г. Тольятти и производственно-ремонтной базы в г. Самара (см. Прил. А).

Общее руководство деятельностью предприятия осуществляет Совет директоров, в компетенции которого входит:

- определение приоритетных направлений деятельности общества;
- созыв годового и внеочередного общего собрания акционеров, утверждение его повестки дня;
- принятие решения о возможности размещения обществом дополнительных акций с целью увеличения уставного капитала;
- приобретение размещенных обществом акций, облигаций и иных ценных бумаг;
- рекомендации по размеру дивиденда по акциям и порядку его выплаты;
- направления использования резервного и иных фондов общества;
- создание филиалов и открытие представительств общества;

- одобрение и заключение контрактов;
- иные вопросы, предусмотренные законодательством и уставом общества.

Руководство ОАО «ВолгаУралТранс» оценивает общие тенденции развития отрасли железнодорожного транспорта за последние несколько лет как умеренно пессимистичные, что является следствием низких темпов экономического роста России. В отдельных регионах развитие транспортной системы оценивается как умеренно оптимистичное на основании осуществляемой модернизацией дорожно-транспортной сети и создания современной дорожно-транспортной инфраструктуры в связи с подготовкой к Чемпионату мира по футболу 2018 года. По мнению органов управления предприятия, основные направления развития ОАО «ВолгаУралТранс» в целом соответствуют общеотраслевым тенденциям .

Более детально проанализировать и оценить показатели эффективности функционирования объекта исследования позволят данные таблицы 2.1, содержащей основные экономические показатели деятельности ОАО «ВолгаУралТранс».

Анализ динамики основных экономических показателей деятельности ОАО «ВолгаУралТранс» позволяет утверждать, что в период 2012-2014 г.г. финансовое состояние предприятия не является устойчивым, о чем свидетельствует нестабильность уровня выручки, прибыли, фондоотдачи, оборачиваемости активов, рентабельности услуг и продаж.

В результате исследования данных таблицы 2.1 следует отметить, что уровень выручки за 2014 год снизился по сравнению с 2013 годом на 4,5% (при снижении себестоимости продаж практически в 2 раза), а в 2013 г. по сравнению с 2012 годом - на 7,26% (при незначительном увеличении себестоимости продаж на 0,19%) (см. рис. 2.1).

Таблица 2.1 - Основные экономические показатели деятельности ОАО «ВолгаУралТранс» за 2012-2014 г.г.

Показатели	2012 г.	2013 г.	2014 г.	Изменение			
				2013 – 2012 г.г.		2014 – 2013 г.г.	
				Абс. изм. (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм. (+/-)	Темп прироста, %
1. Выручка, тыс.руб.	1050497	974247	930438	-76250	92,74	-43809	95,5
2. Себестоимость продаж, тыс.руб.	917355	919063	490917	1708	100,19	-428146	53,41
3. Валовая прибыль (убыток), тыс.руб.	133142	55184	439521	-77958	41,45	384337	796,46
4. Управленческие расходы, тыс.руб.	0	0	298097	-	-	298097	-
5. Коммерческие расходы, тыс. руб.	-	-	-	-	-	-	-
6. Прибыль (убыток) от продаж, тыс. руб.	133142	55184	141424	-77958	41,45	86240	256,28
7. Чистая прибыль, тыс. руб.	101441	55561	122088	-45880	54,78	66527	219,74
8. Основные средства, тыс. руб.	236022	283047	333233	47025	119,92	50186	117,73
9. Оборотные активы, тыс. руб.	168394	141959	191242	-26435	84,3	49283	134,72
10. Численность ППП, чел.	1175	1182	1129	7	100,6	-53	95,52
11. Фонд оплаты труда ППП, тыс. руб.	375836	384024	382749	8188	102,18	-1275	99,67
12. Производительность труда работающего, тыс.руб. (стр1/стр10)	885,0	816,64	824,13	-68,36	92,28	7,49	100,92
13. Среднегодовая заработная плата работающего, тыс. руб. (стр11/стр10)	319,78	324,9	339,02	5,12	101,6	14,12	104,4
14. Фондоотдача, руб. (стр1/стр8)	4,45	3,44	2,79	-1,01	0,77	-0,65	0,81
15. Оборачиваемость активов, раз (стр1/стр9)	6,24	6,86	4,87	0,62	109,94	-1,99	70,99
16. Рентабельность продаж, % (стр7/стр1) ×100%	9,66	5,7	13,12	-3,96	-	7,42	-
17. Рентабельность услуг, % (стр7/стр2) ×100%	11,06	6,05	24,87	-5,01	-	18,82	-
18. Затраты на рубль выручки, (стр2+стр4+стр5)/стр1*100 коп.)	0,87	0,94	0,85	0,07	108,05	-0,09	90,43

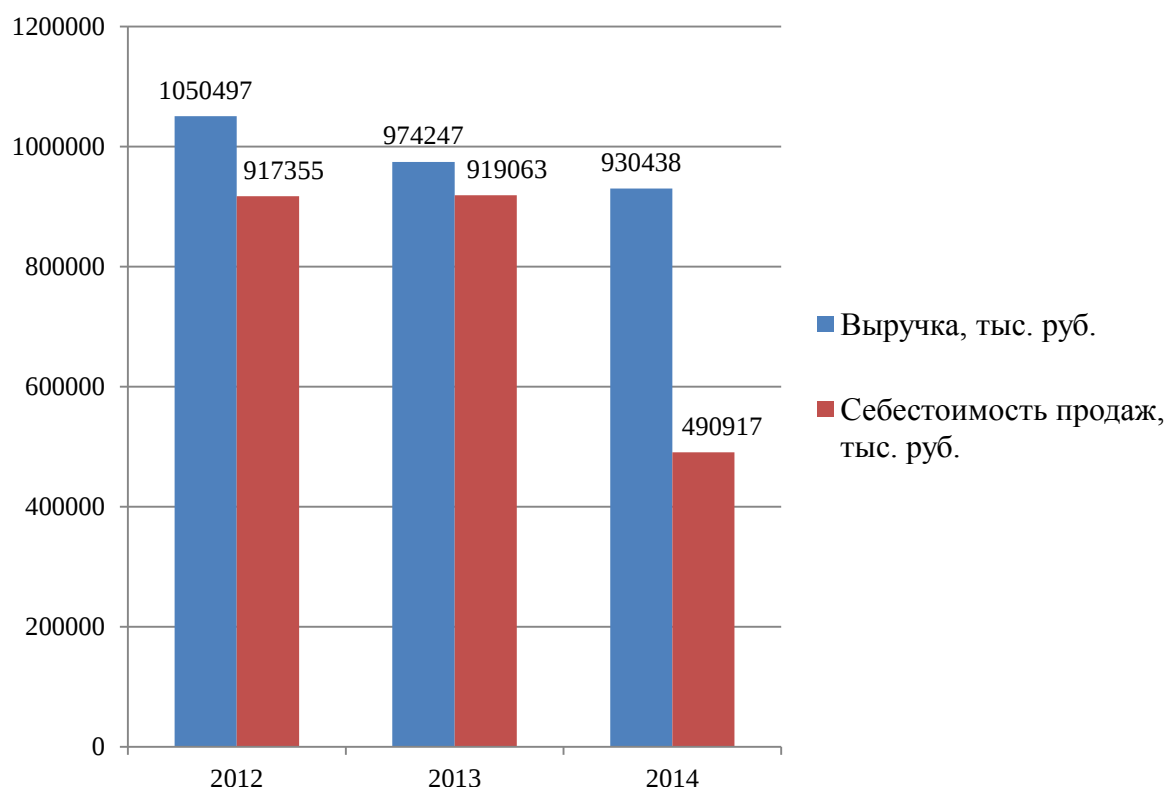


Рисунок 2.1 – Динамика выручки себестоимости продаж
ОАО «ВолгаУралТранс» за период 2012-2014 г.г.

В связи представленным фактом, необходимо отметить изменение прибыли предприятия:

- валовая прибыль в 2013 г. по сравнению с 2012 г. снизилась на 58,55%, в 2014 г. по сравнению с 2013 г. – увеличилась почти в 8 раз;
- прибыль от продаж в 2013 г. по сравнению с 2012 г. аналогично снизилась на 58,55%, в 2014 г. по сравнению с 2013 г. – увеличилась в 2,5 раза;
- чистая прибыль в 2013 г. по сравнению с 2012 г. снизилась на 45,22%, в 2014 г. по сравнению с 2013 г. – увеличилась более, чем в 2 раза (см. рис. 2.2).

Согласно представленным сведениям, за рассматриваемый период функционирования (2012-2014 г.г.) наиболее успешным является 2014 г.: произошло существенное снижение себестоимости продаж, что обусловило

значительное увеличение валовой прибыли, прибыли от продаж и, соответственно, чистой прибыли (в основном, за счет оптимизации затрат и рационализации использования различных видов ресурсов, сдачи в аренду тепловозов, максимального использования инфраструктуры, не задействованной в перевозочном процессе, увеличения общего дохода от разработки технической документации).

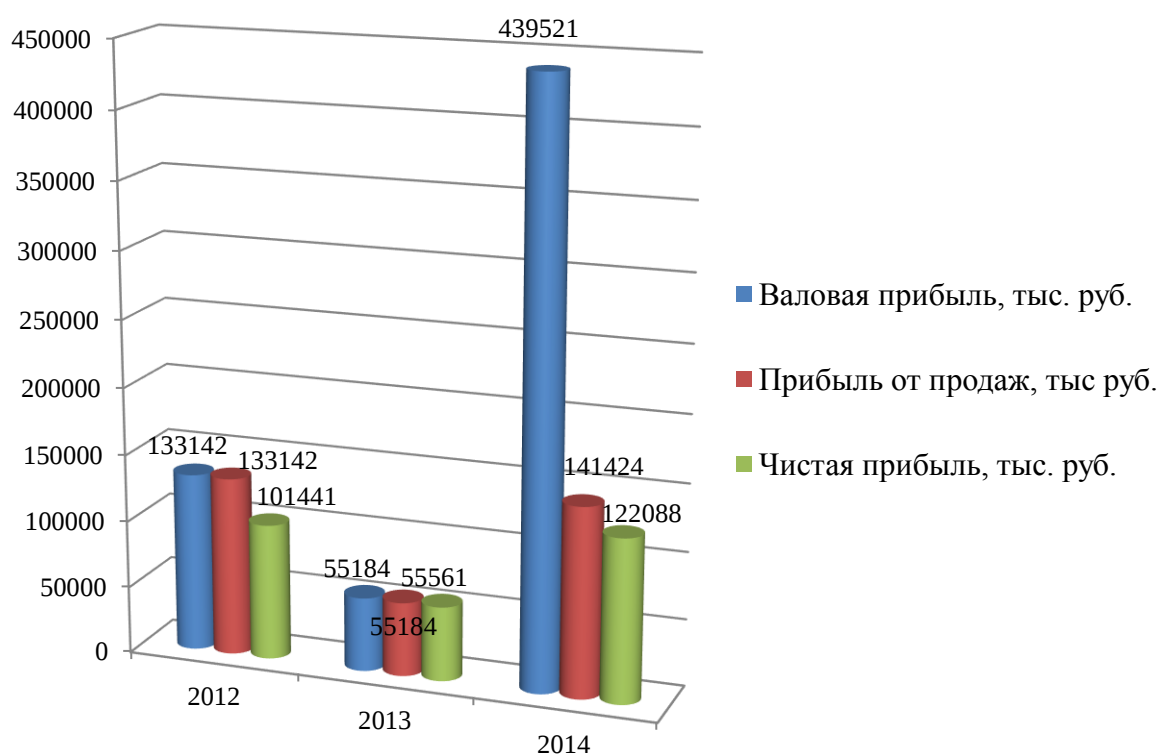


Рисунок 2.2 – Динамика валовой прибыли, прибыли от продаж и чистой прибыли ОАО «ВолгаУралТранс» за период 2012-2014 г.г.

Пропорционально чистой прибыли изменялись показатели рентабельности продаж и производства:

- в 2013 г. рентабельность продаж уменьшилась на 3,96%, в 2014 г. увеличилась более чем в 2,3 раза;
- в 2013 г. уровень рентабельности услуг снизился на 5,01%, в 2014 г. – увеличился более чем в 4 раза (см. рис. 2.3).

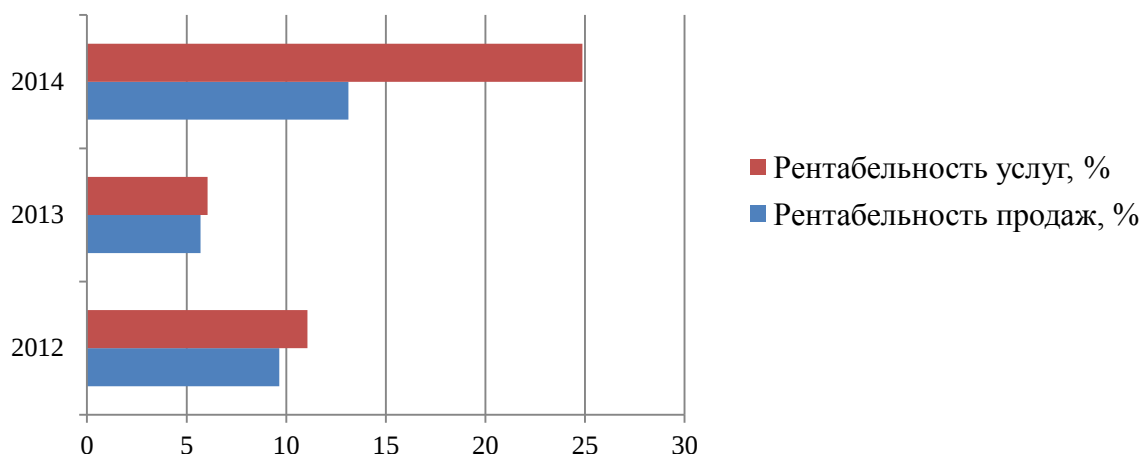


Рисунок 2.3 – Динамика рентабельности продаж и услуг
ОАО «ВолгаУралТранс» за период 2012-2014 г.г

Также необходимо отметить, что в течение рассматриваемого периода наблюдалась нестабильность показателей производительности труда работающих: в 2013 г. по сравнению с 2012 г. произошло ее снижение на 7,72%, в 2014 г. по отношению к 2013 г. – незначительное повышение на 0,92%, при этом среднегодовая заработная плата работающего имела устойчивую тенденцию к увеличению: в 2013 г. по сравнению с 2012 г. - на 1,6%, в 2014 г. по сравнению с 2013 г. – на 4,4% (см. рис. 2.4).

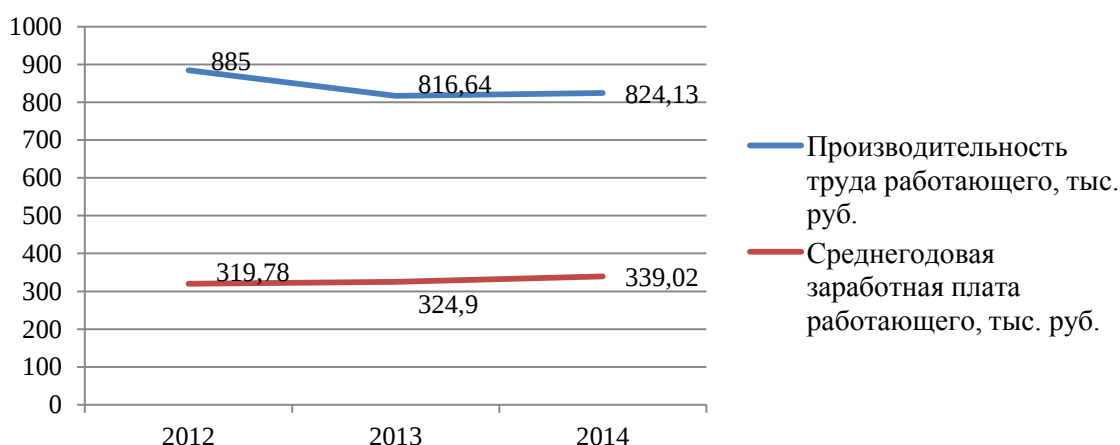


Рисунок 2.4 – Динамика производительности труда
и среднегодовой заработной платы работающего ОАО «ВолгаУралТранс»
за период 2012-2014 г.г.

Таким образом, учитывая неустойчивость значений экономических показателей деятельности ОАО «ВолгаУралТранс» (рентабельность услуг и продаж, чистая прибыль и затраты на рубль выручки) и тенденцию к снижению фондоотдачи и оборачиваемости активов, можем заключить, что деятельность исследуемого предприятия нуждается в улучшении. Однако, с учетом специфики отрасли функционирования объекта исследования, на наш взгляд, целесообразно провести также анализ показателей, характерных непосредственно для транспортных предприятий

2.2 Анализ эффективности деятельности организации

Для предприятий транспортной отрасли важное значение при определении уровня эффективности деятельности, кроме основных экономических показателей, имеет категория «вагонооборот», представляющая собой алгебраическую сумму результатов транзита, погрузочных и разгрузочных работ, т.е. вагонооборот – это сумма прибывших на станцию и отправленных с нее вагонов за отчетный период: местных, с которыми на данной станции производились грузовые операции, и транзитных (проходящих и не проходящих переработку на станции). В качестве единицы измерения вагонооборота используется физический вагон. Вагонооборот определяется по сведениям натурных листов поездов, в которых приводится пономерной перечень вагонов в составе. Вагонооборот является показателем, характеризующим перерабатывающую способность железнодорожной станции, на основе которого устанавливается классность станции, нормируются расходы, связанные с производством технологических операций с вагонами, определяется способ учета простоя вагонов (номерной и безномерной).

Рассмотрим динамику вагонооборота ОАО «ВолгаУралТранс» и его составляющих (см. табл. 2.2).

Таблица 2.2 – Динамика вагонооборота ОАО «ВолгаУралТранс» за период 2012-2014 г.г.

Показатели	2012 г.	2013 г.	2014 г.	Изменение			
				2013 – 2012 г.г.		2014 – 2013 г.г.	
				Абс. изм. (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм. (+/-)	Темп прироста, %
1. Вагонооборот, вагонов	104117	101111	102435	-3006	97,11	1324	101,31
2. Погрузка, вагонов	27062	25290	24457	-1772	93,45	-833	96,71
3. Выгрузка, вагонов	72873	71242	71705	-1631	97,76	463	100,65
4. Транзит, вагонов	4182	4579	6273	397	109,49	1694	137,0

Согласно данным таблицы 2.2, в 2013 г. произошло уменьшение практически всех показателей: вагонооборот снизился на 2,89%, погрузка – на 6,55%, разгрузка – на 2,24%. Данный факт обусловлен следующими изменениями в региональных транспортных комплексах:

– увеличение вагонооборота в Ульяновском региональном транспортном комплексе (РТК) - на 9,8% по отношению к 2012 г. (выгрузка +11,9%, погрузка +4,1%), произошедшее за счет выгрузки по следующим клиентам:

1. войсковая часть (возобновление договорных отношений);
2. привлечение новых клиентов для выгрузки инертных грузов на повышенном пути;
3. ОАО «КТЦ Металлоконструкция» за счет запуска нового цеха по производству опор освещения и наружных светильников;
 - увеличение вагонооборота на 13,4% по Оренбургскому РТК;
 - снижение на -5,4% в Самарском РТК (погрузка -1,3%, выгрузка - 8,6%), обусловленное уменьшением выгрузки ЗАО «Самарский гипсовый комбинат», ОАО «Ространстерминал», ОАО «Железобетон» в связи с их переходом на автомобильный транспорт;

– снижение вагонооборота Мордовского РТК на -7,3%, основной причиной которого являлось окончание контракта ООО «СаранскДорСтрой» на строительство автомобильных дорог;

– снижение вагонооборота на -3,6% в Пензенском РТК за счет уменьшения объемов выгрузки инертных грузов ООО «АБЗ-1», ИП Ушкин, ООО «Промышленные изделия» в связи с окончанием в сентябре 2013 года государственного заказа на строительство автомобильных дорог к празднованию 350-летию города Пензы;

– снижение вагонооборота по Салаватскому РТК на 5,8% за счет отправки готовой продукции ОАО «Салаватстекло» на небольшие расстояния (до 1000 км) автомобильным транспортом;

При этом следует отметить, что результаты деятельности Тольяттинского РТК в 2013 г. сопоставимы с уровнем 2012 г., т.к. при снижении погрузки ООО «Тольяттинский трансформатор» (частичный переход на автомобильный транспорт) и выгрузки ОАО «ВисСервис» уровень 2012 г. удалось удержать за счет значительного увеличения на 18,7% выгрузки ОАО «АвтоВаз» (организация приема контейнерных поездов) и привлечения новых клиентов (ООО ПКФ «Сарма», ООО «Итака») для выгрузки инертных грузов на новую выгрузочную площадку.

В 2014 г. произошло незначительное увеличение вагонооборота (в большей части за счет транзита). Около 70% от вагонооборота составляет выгрузка, значение показателей которой остались близки к уровню 2013 г. Увеличение в 2014 году произошло за счет транзита, который увеличился на 37%.

Наибольшее уменьшение показателей (на 15,8 %) в 2014 г. произошло в Пензенском РТК (за счет сокращения выгрузки инертных грузов по станции Терновка более чем в два раза).

В Самарском РТК произошло снижение вагонооборота на 7,4% по отношению к 2013 году, при этом основные изменения произошли по двум станциям:

- ст. Ново-Алексеевская (за счет уменьшения объема производства выпускаемой продукции на 12% ОАО «Балтика - Самара»);

- ст. Самарка (по причине перехода на автотранспорт ОАО «Самарский гипсовый комбинат» и ОАО «ЗЖБК»).

Максимальное увеличение объема (на 36,4%) произошло в 2014 году в Тольяттинском РТК по причине прибытия под выгрузку вагонов с углем на Тольяттинскую ТЭЦ и щебня по станции Автозаводская.

Совокупность перечисленных изменений в региональных транспортных комплексах обусловила общую динамику показателей вагонооборота ОАО «ВолгаУралТранс», представленную на рисунке 2.5.

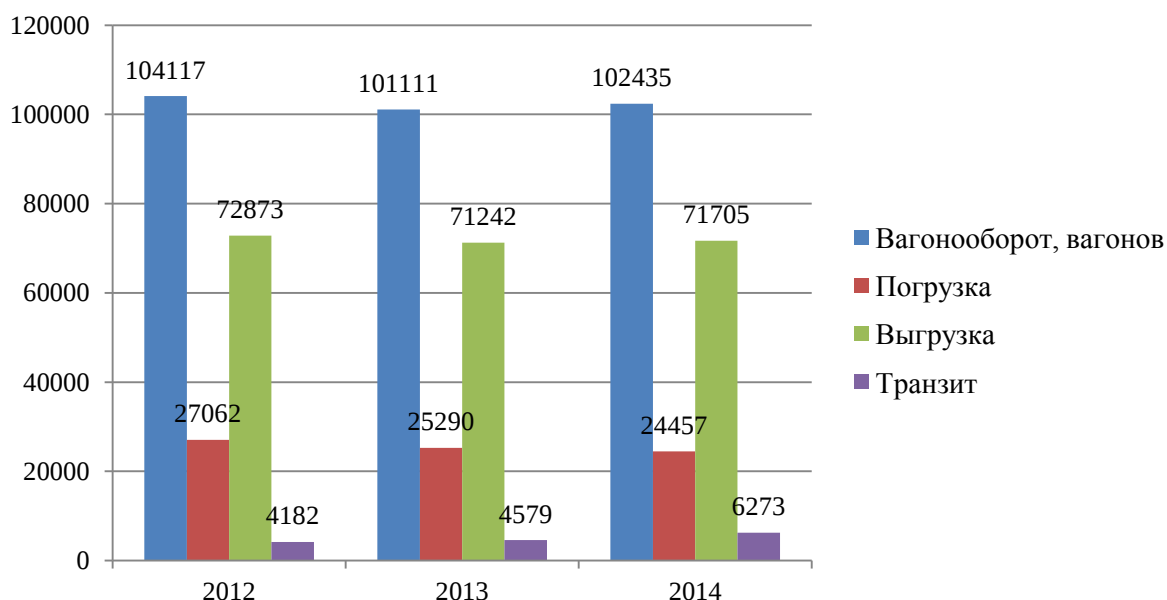


Рисунок 2.5 – Динамика показателей вагонооборота ОАО «ВолгаУралТранс» за период 2012-2014 г.г.

Основной задачей в сфере оказания транспортно-логистических услуг является повышение доходов за счет развития грузового двора. В каждом из региональных подразделений предприятия логистические услуги оказываются по принципу полного комплекса. Основные показатели реализации данных мероприятий представлены в таблице 2.3 и на рисунке 2.6.

Таблица 2.3 – Экономические показатели деятельности по оказанию комплексных логистических услуг

Показатели	2012 г.	2013 г.	2014 г.	Изменение			
				2013 – 2012 г.г.		2014 – 2013 г.г.	
				Абс. изм. (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм. (+/-)	Темп прироста, %
1. Самарский РТК, тыс. руб.	30817	40648	71947	9831	131,9	31299	177,0
2. Тольяттинский РТК, тыс. руб.	8645	17570	20732	8925	203,24	3162	118,0
3. Пензенский РТК, тыс. руб.	7289	15398	20325	8109	211,25	4927	132,0
4. Ульяновский РТК, тыс. руб.	15178	21959	20049	6781	144,68	-1910	91,3
5. Оренбургский РТК, тыс. руб.	4185	10936	13123	6751	261,31	2187	120,0
6. Салаватский РТК, тыс. руб.	2269	1456	6741	-813	64,17	5285	462,99
7. Мордовский РТК, тыс. руб.	3550	3298	21044	-252	92,9	17746	638,08
ИТОГО:	71933	111265	173961	39332	154,68	62696	156,5

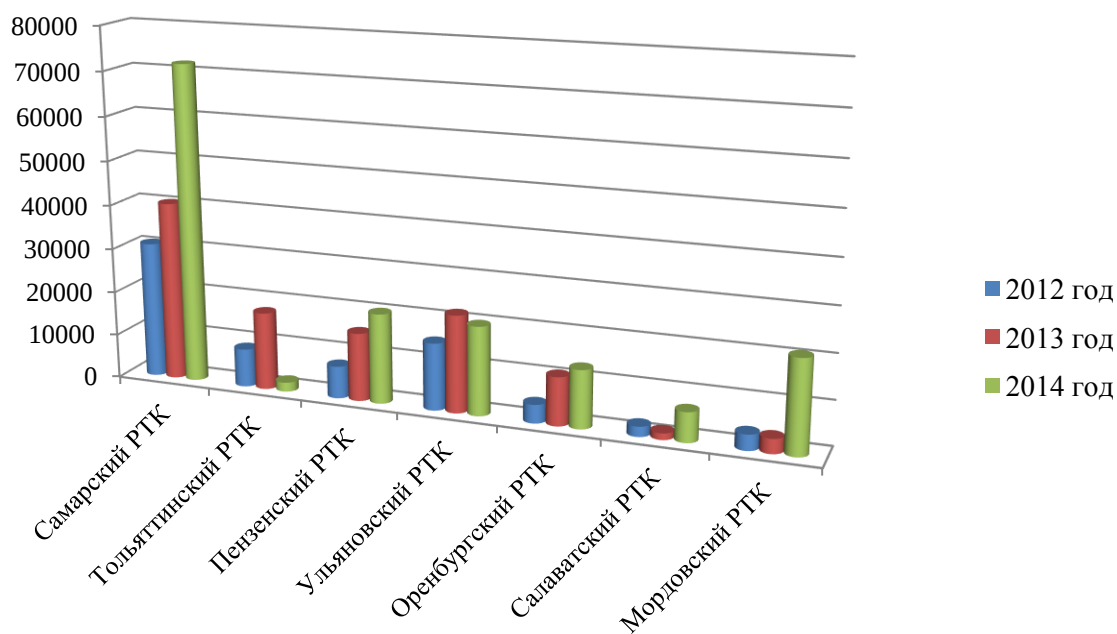


Рисунок 2.6 – Динамика доходов ОАО «ВолгаУралТранс» от оказания комплексных логистических услуг за период 2012-2014 г.г., тыс. руб.

Таким образом, основная задача в сфере оказания транспортно-логистических услуг в 2012-2014 г.г. состояла в дальнейшем повышении доходов за счет активного расширения перечня оказываемых услуг и продвижения комплексного подхода к каждому конкретному заказчику, в связи с чем все клиенты компании переводились на договоры комплексного транспортного обслуживания. В результате оказания комплексных логистических услуг в каждом из региональных подразделений за период 2012-2014 г.г. наблюдается общий рост доходов предприятия (в 2013 г. – 154% к результатам 2012 г.; в 2014 г. – 177% к результатам 2013 г.).

Целесообразно также проанализировать деятельность по привлечению дополнительных доходов, основные показатели которой представлены в таблице 2.4.

Таблица 2.4 – Экономические показатели деятельности по привлечению дополнительных доходов

Показатели	2012 г.	2013 г.	2014 г.	Изменение			
				2013 – 2012 г.г.		2014 – 2013 г.г.	
				Абс. изм. (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм. (+/-)	Темп прироста, %
1. Сдача в аренду вагонов-думпкаров	101945	80871	65506	-21074	79,33	-15365	81,0
2. Сдача в аренду тепловозов	11045	16875	41006	5830	152,78	24131	243,0
3. Сдача в аренду ж.д. путей	2943	2609	8218	-334	88,65	5609	314,99
4. Разработка инструкций и технических условий	617	1142	1313	525	185,09	171	114,97
5. Обслуживание ж.д. переездов	1034	2041	2061	1007	197,39	20	101
ИТОГО:	117584	103538	118104	-14046	88,05	14566	114,07

Согласно данным таблицы 2.4, одной из основных статей доходов ОАО «ВолгаУралТранс» является сдача в аренду вагонов-думпкаров, вследствие чего целесообразно уделить особое внимание тенденции снижения данного показателя: в 2013-2014 г.г. общий доход от сдачи вагонов – думпкаров в

аренду снижался в среднем на 20%, причиной чего стало изменение ценовой политики ОАО «РЖД» по увеличению тарифа за перевозку грузов думпками. Однако за исследуемый период значительные положительные результаты отмечены в работе по сдаче в аренду тепловозов с маневровыми бригадами. Так, в 2013 г. доход от данного вида операций увеличился на 52,78%, в 2014 г. по сравнению с 2013 г. – на 143%, в основном, за счет сдачи в аренду тепловозов на новый завод по производству цемента в Пензенской области.

Наряду с доходами по операциям, представленным в таблице 2.4, в деятельности ОАО «ВолгаУралТранс» имеют место статьи доходов по прочим услугам, к которым относятся:

- использование ж/д пути (предоставление пути для размещения собственного подвижного состава) – 55% от общих доходов;
- дополнительные операции – 24% от общих доходов;
- обеспечение сохранности грузов - 4% от общих доходов;
- пропуск по путям ОАО «ВолгаУралТранс» собственного подвижного состава и сбор за срочную маневровую работу - по 3% от общих доходов;
- доставка грузов на особых условиях, взвешивание, плата за начально-конечные операции - по 1% от общих доходов;
- доля сбора за перевод стрелок на путях, не принадлежащих ОАО «ВолгаУралТранс», - 2% от общих доходов;
- остальные услуги в совокупности составляют 4% от общего дохода от услуг, сопряженных с подачей/уборкой вагонов.

Таким образом, тенденция к уменьшению объемов вагонооборота, погрузки, выгрузки ОАО «ВолгаУралТранс» в совокупности с неустойчивостью финансовых результатов по основным видам деятельности предприятия обуславливают целесообразность определения группы факторов, оказывающих особое влияние на уровень эффективности деятельности организации и ее функционирование в целом.

Одним из эффективных инструментов, позволяющих проанализировать и обозначить причинно-следственные связи, является графический метод построения диаграммы Исикавы, основанной на визуальной систематизации возможных причин возникшей проблемы и выделении среди них самых значимых.

С учетом основных видов деятельности ОАО «ВолгаУралТранс» (транспортировка, грузопереработка, хранение, техническое обслуживание и ремонт железнодорожного транспорта) построим диаграмму Исикавы, характеризующую факторы, которые оказывают особое влияние на уровень эффективности деятельности ОАО «ВолгаУралТранс» (см. Прил. Б).

Таким образом, основными причинами (первичные факторы) изменения показателей эффективности деятельности ОАО «ВолгаУралТранс» являются:

- уровень логистического менеджмента;
- условия хранения и грузопереработки;
- соблюдение требований к транспортно-экспедиционной деятельности;
- организация технического обслуживания и ремонта железнодорожного транспорта.

Каждый из перечисленных аспектов имеет причины возникновения (вторичные факторы), которые необходимо проанализировать по трем критериям: значимость (S), вероятность возникновения (O), вероятность обнаружения (D).

После получения экспертных оценок S, O, D (по десятибалльной шкале) следует произвести вычисление приоритетного числа риска (ПЧР) по формуле:

$$\text{ПЧР} = S \times O \times D \quad (2.1)$$

Затем определяется максимальное значение среди величин ПЧР малых ветвей диаграммы, отражающее в результате ПЧР каждого фактора в целом (см. табл. 2.5).

Таблица 2.5 – Определение ПЧР для причин второго уровня

№	Фактор	Влияние	Балл (S)	Вероятность появления	Балл (O)	Вероятность обнаружения	Балл (D)	ПЧР
Логистический менеджмент								
1	Низкая квалификация персонала	Важное	7	Низкая	2	Почти наверняка	1	14
2	Неэффективность информационной системы	Важное	7	Умеренная	4	Умеренная	5	140
3	Низкое качество принимаемых управленческих решений	Важное	7	Умеренная	4	Умеренная	4	108
4	Отсутствие системы управления логистическими затратами	Умеренное	6	Умеренная	4	Умеренная	4	96
Максимальное ПЧР:								140
Хранение и грузопереработка								
1	Порча и хищение грузов	Опасное	9	Малая	1	Почти наверняка	1	9
2	Ошибки персонала при учете и контроле	Очень важное	8	Малая	1	Почти наверняка	1	8
3	Нарушение технологии работ	Очень важное	8	Низкая	2	Очень хорошее	2	32
4	Неисправность техники	Важное	7	Малая	1	Почти наверняка	1	7
Максимальное ПЧР:								32
Транспортно-экспедиционная деятельность								
1	Нарушение технологии перевозок	Опасное	9	Низкая	2	Хорошее	3	54
2	Нарушение сроков поставки	Очень важное	8	Низкая	3	Хорошее	3	72
3	Неисправность техники	Опасное	9	Низкая	3	Почти наверняка	1	27
4	Низкая квалификация персонала	Важное	7	Малая	1	Почти наверняка	1	7
Максимальное ПЧР:								72

Продолжение таблицы 2.5

Техническое обслуживание и ремонт ж/д транспорта								
1	Отсутствие/недостаточное количество инструментов и оснастки	Очень важное	8	Низкая	2	Почти наверняка	1	16
2	Несоответствие квалификации персонала	Важное	7	Малая	1	Почти наверняка	1	7
3	Низкое качество запасных частей	Опасное	9	Низкая	2	Хорошее	3	54
4	Нарушение технологии работ	Опасное	9	Низкая	2	Хорошее	3	54
Максимальное ПЧР:								54

На основе полученных данных построим диаграмму Парето, с помощью которой определяются основные факторы, оказывающие существенное влияние на уровень эффективности деятельности ОАО «ВолгаУралТранс». Применение данного метода позволит определить алгоритм действий по устранению выявленных проблемных аспектов с целью повышения эффективности функционирования предприятия (см. рис. 2.7). Необходимые данные для построения диаграммы Парето представлены в таблице 2.6.

Таблица 2.6 – Данные для построения диаграммы Парето по факторам, влияющим на уровень эффективности деятельности ОАО «ВолгаУралТранс»

№ п/п	Фактор	Значение ПЧР	Процентная мера фактора	Накопленный процент
1	Логистический менеджмент	140	47	47
2	Транспортно-экспедиционная деятельность	72	24	71
3	Техническое обслуживание и ремонт ж/д транспорта	54	18	89
4	Хранение и грузопереработка	32	11	100

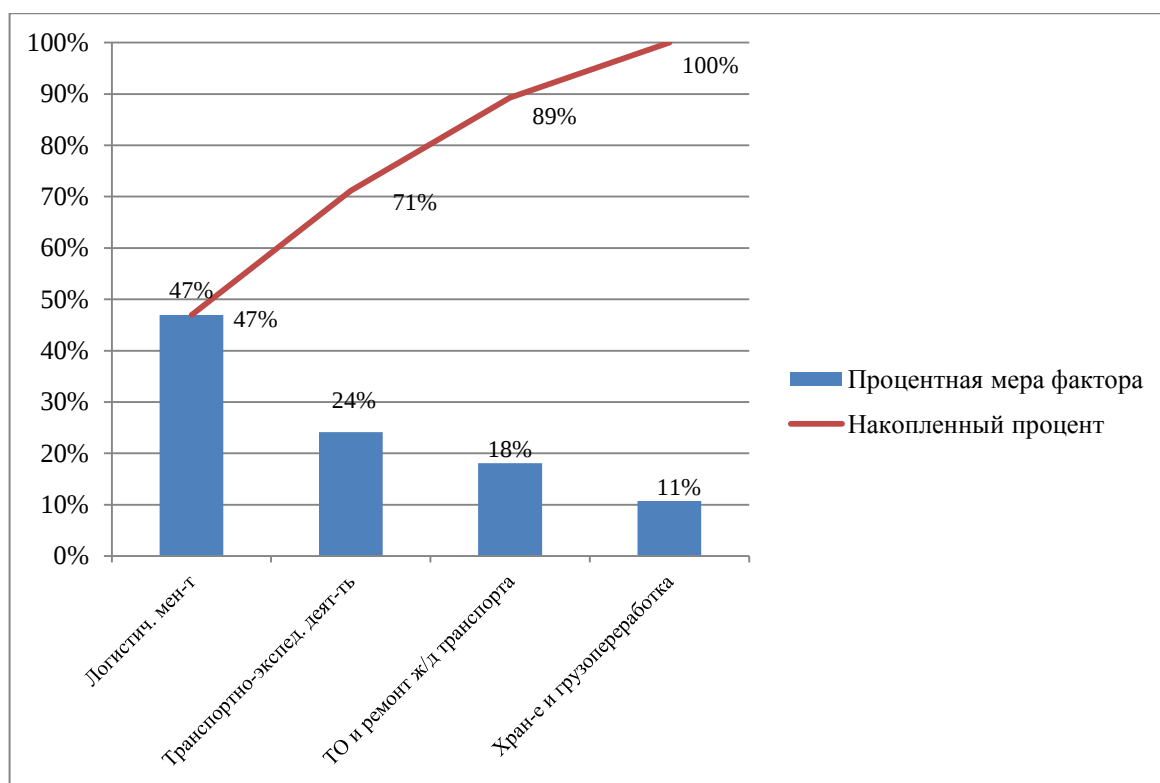


Рисунок 2.7 – Диаграмма Парето по факторам, оказывающим влияние на уровень эффективности деятельности ОАО «ВолгаУралТранс»

Как показывают данные таблицы 2.6 и рисунка 2.7, на уровень эффективности деятельности ОАО «ВолгаУралТранс» существенное влияние оказывает несоответствующее качество логистического менеджмента (в частности, неэффективность логистической информационной системы, низкое качество принимаемых управленческих решений и отсутствие системы управления логистическими затратами).

Таким образом, во второй главе бакалаврской работы представлена организационно-экономическая характеристика ОАО «ВолгаУралТранс», проведен анализ основных экономических показателей, характеризующих эффективность деятельности объекта исследования, а также выявлено значительное влияние на общую эффективность функционирования компании уровня организации и качества логистического менеджмента, что обуславливает необходимость разработки мероприятий для решения обозначенных проблем.

3 Мероприятия по повышению эффективности ОАО «ВолгаУралТранс»

3.1 Предложения по повышению эффективности деятельности ОАО «ВолгаУралТранс»

На основании проведенного анализа в п. 2.2 бакалаврской работы, было установлено, что основным фактором, оказывающим особое влияние на уровень эффективности деятельности ОАО «ВолгаУралТранс», является проблема несоответствующего качества логистического менеджмента компании, в связи с чем, на наш взгляд, целесообразно рассмотреть организацию информационной системы логистической деятельности предприятия с целью определения наиболее рациональных мероприятий, направленных на повышение эффективности функционирования объекта исследования.

Характерной чертой формальной стороны хозяйственной деятельности ОАО «ВолгаУралТранс», обусловленной спецификой отрасли функционирования, является оформление и обработка большого количества документов: заявок на перевозки, договоров, товарно-транспортных накладных и др., образующих информационные потоки компании, при этом объем документооборота находится в прямой зависимости от количества клиентов и контрагентов, показателей грузооборота и видов транспортируемых грузов, характеристик перевозок и транспортных средств. Перечисленные факторы в совокупности с особенностями организационной структуры и бизнес-процессов предприятия обусловили сложность и иерархичность его логистической информационной системы, состоящей из 4 уровней:

- операционная деятельность;
- оперативное планирование и контроль;
- тактическое планирование;

– стратегическое планирование (см. рис. 3.1).

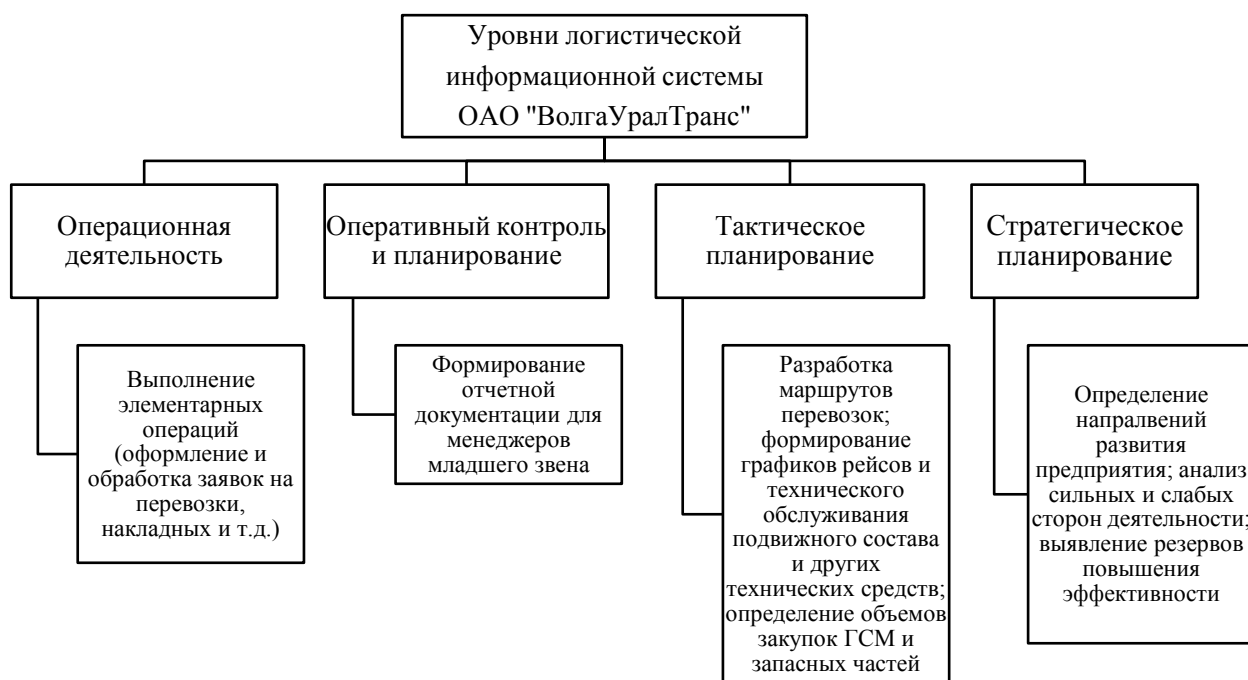


Рисунок 3.1. – Уровни логистической информационной системы
ОАО «ВолгаУралТранс»

Многоуровневый характер логистической информационной системы ОАО «ВолгаУралТранс», на наш взгляд, делает необходимым подробное исследование движения информационных потоков на данном предприятии.

Началом процесса оказания транспортных услуг является формирование заявок на перевозку, которые могут поступать в информационную систему двумя способами:

- в ручном режиме;
- в автоматическом режиме (с web-сайта компании).

Форма заявки, как правило, содержит сведения о дате и времени доставки, адресате, а также наименование и характеристику груза (необходимые условия перевозки, габариты, стоимость) и др., на основании чего осуществляется проектирование маршрутов и распределение транспортных средств. При этом осуществляется выбор наиболее оптимального маршрута, содержащего рациональное сочетание периода

транспортировки, условий и приемлемый уровень возможных рисков ситуаций.

Необходимо отметить, что в данном случае информация о показателях деятельности транспортного средства по каждому из заказчиков (машиночасы, пробег, тоннокилометры) формируется на основе маршрутных заданий путевых листов, а тарификация осуществляется в зависимости от характеристик транспортного средства и типа груза.

Таким образом, данные учета операционной деятельности формируются на основании первичных документов (заявки на перевозки, путевые листы, приходные и расходные накладные), сведений, автоматически поступивших с web-сайта компании, а также данных системы мониторинга. Представленная информация является базой для формирования отчетности на уровне оперативного контроля и планирования, содержащей анализ и оценку выполнения работ за определенный период. В дальнейшем полученные данные учитываются в процессе формирования маршрутов, графиков перевозок и технического обслуживания (ТО) транспортных средств, определения объемов закупки горюче-смазочных материалов (ГСМ) и запасных частей. В результате на основании полученных сведений руководством предприятия анализируются сильные и слабые стороны деятельности, исследуются возможности и направления развития компании, резервы повышения эффективности.

Как показывает практика, уровень и качество организации логистической информационной составляющей функционирования имеет важное значение для ОАО «ВолгаУралТранс», в связи с чем учет всех поступающих данных, характеризующих основной вид деятельности предприятия – грузоперевозки, - по нашему мнению, должен осуществляться в единой информационной системе с целью обеспечения наиболее точного планирования, текущего контроля и эффективного управления ресурсами организации и улучшения основных экономических показателей деятельности предприятия в целом.

Для решения указанных выше задач, на наш взгляд, целесообразно создать единую базу данных («хранилище») (см. Прил. В), содержащую информацию о логистических операциях компании за длительный период. Иными словами, в условиях одновременного использования на предприятии различных информационных систем (бухгалтерская, складская, кадровая, мониторинговая и т.д.) особое значение имеет интеграция информационных потоков для получения комплексной характеристики деятельности организации, определения проблемных зон и выявления имеющихся направлений повышения эффективности функционирования.

Таким образом, в качестве мероприятия по автоматизации бизнес-процессов предприятия и созданию интегрированной базы данных о реализованных операциях за длительный период, по нашему мнению, возможно внедрение информационной системы BPMonline CRM, основанной на объединении возможностей системы управления бизнес-процессами (BPM) и системы управления взаимоотношениями с клиентами (CRM). Функциональные возможности BPMonline CRM представлены на рисунке 3.2.

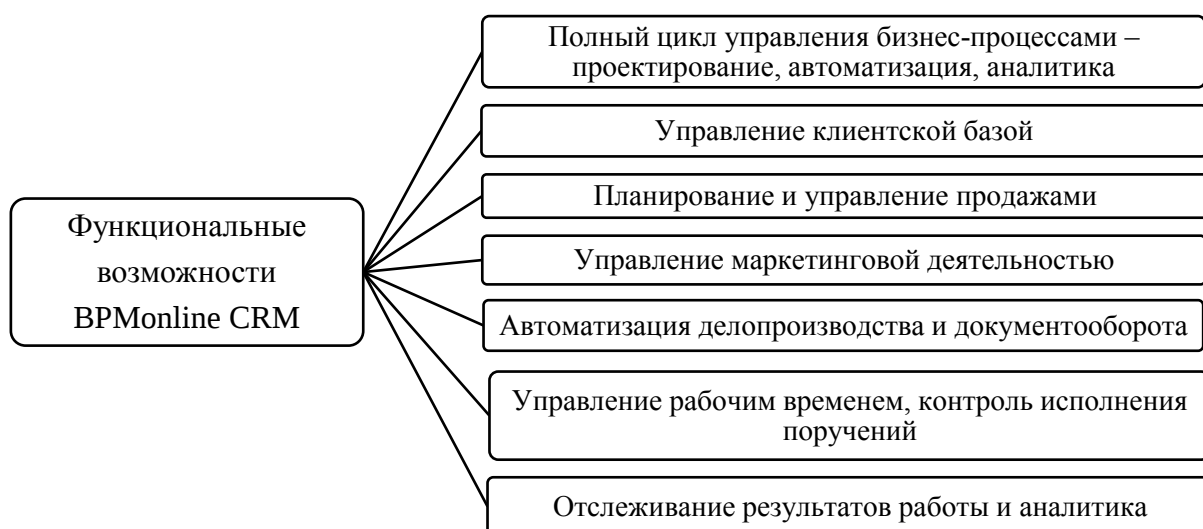


Рисунок 3.2 - Функциональные возможности BPMonline CRM

Предлагаемая к внедрению информационная система основана на новейшем мировом стандарте описания бизнес-процессов BPMN, что обуславливает комплекс решаемых ею задач (см. рис. 3.3).

На основании анализа функциональных возможностей BPMonline CRM и решаемых ею задач можно заключить, что данная система является фактором, способствующим решению выявленных в ОАО «ВолгаУралТранс» проблем - неэффективность логистической информационной системы и низкое качество принимаемых управленческих решений.

Наряду с устранением недостатков логистической информационной системы, требует решения так же проблема отсутствия системы управления логистическими затратами ОАО «ВолгаУралТранс», особое значение приобретающая с учетом специфики деятельности объекта исследования.

На наш взгляд, в качестве эффективного инструмента формализации управления логистическими затратами можно применить разработку соответствующей модели, практическое применение которой значительно упростит рассматриваемый процесс и окажет положительное влияние на качество принимаемых управленческих решений (см. Прил. Г).

Начальным этапом, как правило, является определение цели управления логистическими затратами, содержащей результат, на который направлен рассматриваемый процесс (снижения уровня затрат; достижение большей степени контроля на их формированием; оценка результатов функционирования логистической системы). Затем подразделения предприятия, являющиеся центрами формирования логистических затрат, составляют план логистических затрат на определенный период с детализацией по каждому реализуемому процессу для более точного определения требуемых показателей и, впоследствии, отклонений от них полученных значений.

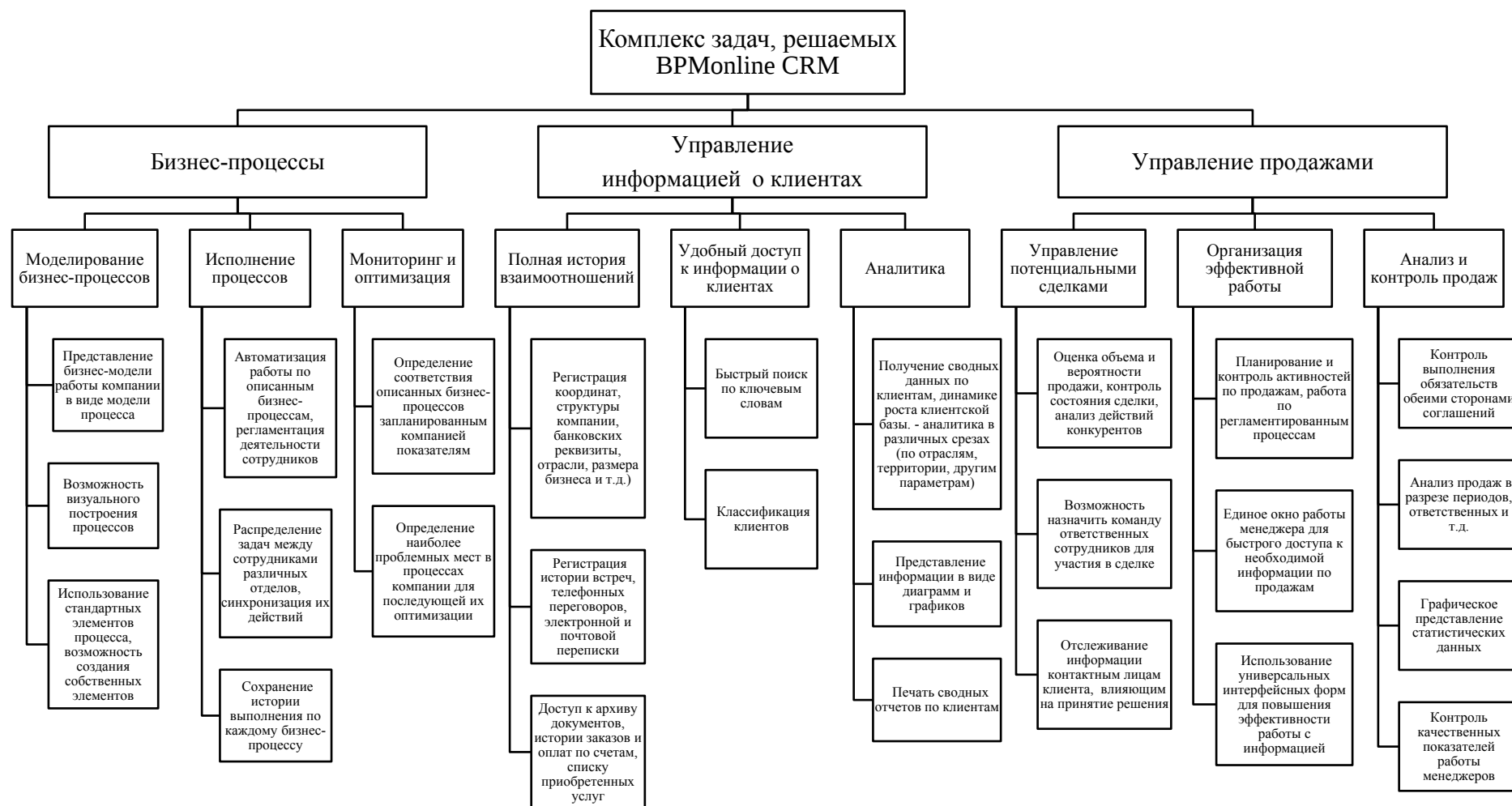


Рисунок 3.3 – Комплекс решаемых BPMonline CRM задач

Для более качественного осуществления функций управления логистическими затратами и получения полной информации об формировании, следующим шагом становится создание рабочей группы специалистов из представителей функциональных подразделений предприятия, которые непосредственно влияют на величину логистических затрат. Далее целесообразно разработать стратегию управления логистическими затратами, не противоречащую общей стратегии предприятия. Необходимо отметить, что перечисленные мероприятия представляют собой этапы стратегического управления логистическими затратами.

На основании обобщения полученной от функциональных подразделений информации производится учет логистических затрат в соответствии с требованиями системности (как по функциональным областям логистики, так и по выполняемым процессам), структурированности (выделение групп наиболее значимых затрат и установление их взаимосвязей и взаимовлияния) и динамичности (возможности изменения величины затрат с указанием причин отклонения от планируемых показателей).

На следующем этапе происходит идентификация логистических затрат (определение источника их возникновения и величины). При определении величины логистических затрат необходимо осуществлять контроль их соответствия запланированным показателям посредством реализации регулярного мониторинга потенциальных источников возникновения, индивидуального подхода к обработке информации в зависимости от вида логистических затрат (см. табл. 3.1), комплексной оценки логистической системы предприятия и гибкости принятия управленческих решений при возможном изменении величины логистических затрат под воздействием различных факторов.

При получении результатов сравнения фактических показателей с запланированными следует проанализировать динамику исследуемых затрат,

определить центры их концентрации и выявить особо значимые виды, затем - выявить факторы, оказывающие непосредственное влияние на величину логистических затрат, после чего целесообразно подготовить перечень мероприятий по снижению уровня логистических затрат, каждое из которых должно быть экономически обосновано и адаптировано к деятельности объекта исследования.

Реализация функций контроля, анализа, регулирования (оптимизации) в совокупности составляет оперативный уровень управления логистическими затратами.

Таблица 3.1 – Классификация логистических затрат

№ п/п	Наименование затрат	Содержание затрат
1	Затраты на закупку материальных ресурсов	затраты на закупку материалов и комплектующих
2	Затраты на транспортировку	затраты на доставку материалов и комплектующих от поставщиков; затраты на внутризаводское перемещение грузов; затраты на отгрузку продукции покупателям
3	Затраты на складирование	затраты на содержание запасов; затраты, связанные с содержанием складов
4	Затраты, связанные с управлением логистической системой, в т.ч. управление запасами	затраты на заработную плату персонала, занятого логистической деятельностью; затраты на маркетинг, представительские расходы; штрафы, пени, неустойки; затраты на информационные ресурсы и др.
5	Затраты, связанные с потерями	потери от недостачи и порчи ценностей; затраты, связанные с обнаружением и исправлением брака, стоимость неисправимого брака; затраты на гарантийный ремонт

В случае отсутствия изменений величины затрат после реализации выбранного мероприятия следует провести анализ стратегии управления логистическими затратами на предмет ее эффективности с целью внесения определенных корректировок.

Таким образом, внедрение предлагаемой модели в деятельности ОАО «ВолгаУралТранс», на наш взгляд, позволит улучшить качество управления логистическими затратами предприятия, что в совокупности с применением

информационной системы BPMonline CRM поспособствует устранению выявленных ранее проблем логистического менеджмента предприятия и обусловит повышение эффективности функционирования компании в целом.

3.2 Оценка эффективности предлагаемых мероприятий

Внедрение информационной системы BPMonline CRM (годовая подписка) предусматривает оплату:

- услуг по поддержке эксплуатации;
- услуг по вводу в эксплуатацию;
- услуг по обучению персонала;
- услуг по доработке и развитию системы.

Таким образом, стоимость приобретения предлагаемой информационной системы представляет собой сумму следующих затрат (с учетом повышения стоимости из-за территориальных особенностей расположения подразделений – головной офис в г. Самара, производственно-ремонтные комплексы в г. Самара и г. Тольятти, семь региональных транспортных комплексов (Мордовский, Оренбургский, Пензенский, Салаватский, Самарский, Тольяттинский, Ульяновский)):

- стоимость программного обеспечения BPMonline CRM – 25 000 руб.;
- монтаж сети – 200 000 руб.;
- услуги по сопровождению ИС BPMonline CRM (затраты на расходные материалы, ремонт и переустановку вышедших из строя элементов в процессе эксплуатации) – 200 000 руб. (см. табл. 3.2).

Таблица 3.2 – Затраты на реализацию предложенного мероприятия

№ п/п	Затраты от предложенного мероприятия	Величина затрат, руб.
1	Стоимость программного обеспечения BPMonline CRM	25 000
2	Монтаж сети	200 000
3	Услуги по сопровождению BPMonline CRM	200 000
Итого		425 000

Согласно данным таблицы 3.2, общая сумма необходимых затрат по внедрению предложенных мероприятий составит 425,0 тыс. руб. (осуществление мероприятия планируется за счет прибыли предприятия).

Определим, как повлияет приобретение и установка ИС BPMonline CRM на трудоемкость процесса управления логистическими операциями на примере подготовки сводного отчета по клиентам ОАО «ВолгаУралТранс» (см. табл. 3.3).

Таблица 3.3 – Затраты труда специалиста на подготовку сводного отчета по клиентам ОАО «ВолгаУралТранс» до и после внедрения ИС BPMonline CRM

Действие	Продолжительность, мин		Изменение, %
	До внедрения ИС	После внедрения ИС	
Поиск источников и сбор необходимых сведений	187	174	-7,4
Ввод данных	256	256	-
Обработка введенной информации	456	432	-5,5
Расчет необходимых показателей	912	825	-10,6
Оформление результатов анализа и утверждение отчета	315	310	- 1,6
Итого			-5,0

Таким образом, в результате установки ИС BPMonline CRM на 5% снижается трудоемкость выполнения аналитических операций.

Произведем расчет показателей экономической эффективности от внедрения ИС BPMonline CRM на примере ОАО «ВолгаУралТранс» с учетом, что установка ИС BPMonline CRM предполагается на рабочие места

10 работников аппарата управления предприятием (по количеству региональных подразделений предприятия) (см. табл. 3.4).

Годовой экономический эффект найдем, учитывая, что единовременные затраты на приобретение, монтаж и установку ИС BPMonline CRM составляют $25 + 200 = 225$ тыс. руб., а срок эксплуатации подобных информационных систем составляет в среднем три года. Также целесообразно рассчитать срок окупаемости внедрения ИС BPMonline CRM по формуле (3.1):

$$T_{\text{ок}} = \frac{Z_{\text{кап}}}{\Xi_{\text{уг}}} \quad (3.1)$$

Следовательно, срок окупаемости составит:

$$T_{\text{ок}} = \frac{225,0}{12\,932,99} = 0,02 \text{ года} = 7 \text{ дней.}$$

Следует отметить, что мероприятие по разработке и внедрению модели управления логистическими затратами компании не потребует дополнительных затрат ОАО «ВолгаУралТранс», т.к. его осуществление основано на реализации проекта по приобретению и установке ИС BPMonline CRM, обеспечивающей минимальную трудоемкость выполнения соответствующих операций.

Таким образом, в результате реализации предложенных мероприятий произойдет снижение трудоемкости работников ОАО «ВолгаУралТранс», на чьих рабочих местах будет установлена ИС BPMonline CRM, на 5%; общий прирост производительности труда по предприятию составит 0,044%, общая экономия – 13 132,99 тыс. руб., условно-годовая экономия – 12 932,99 тыс. руб., годовой экономический эффект – 12 257,99 тыс. руб., а период окупаемости – 7 дней, что свидетельствует о целесообразности внедрения ИС BPMonline CRM в процесс управления логистическими операциями ОАО «ВолгаУралТранс» и повышении эффективности деятельности предприятия в целом, следовательно, цель работы достигнута за счет решения поставленных задач.

Таблица 3.11 - Расчет показателей экономической эффективности предлагаемых к внедрению мероприятий

Показатели	Ед. изм.	Метод расчета	Условные обозначения	Результат
Прирост производительности труда задействованных в мероприятии работников	%	$\Delta Пт = \frac{\downarrow TE \times 100}{100 - \downarrow TE}$	$\Delta Пт$ – прирост производительности труда; $\downarrow TE$ – снижение трудоемкости	5,26%
Условное высвобождение численности работников в результате роста производительности труда	чел.	$\mathcal{E}_ч = \frac{Ч_{исх} \times \Delta Пт}{100 + \Delta Пт}$	$\mathcal{E}_ч$ – экономия численности работников; $Ч_{исх}$ – исходная численность работников, на рабочие места устанавливается ИС	0,5
Прирост производительности труда в целом по предприятию	%	$\Delta Пт_{общ} = \frac{\mathcal{E}_ч}{Ч_{общ} - \mathcal{E}_ч} \times 100$	$\Delta Пт_{общ}$ – прирост производительности труда в целом по ОАО «ВолгаУралТранс»; $Ч_{общ}$ – общая численность персонала предприятия	0,044
Экономия по основной заработной плате в связи с условным высвобождением численности работников	тыс. руб.	$\mathcal{E}_{оснзп} = З_r \times \mathcal{E}_ч$	$\mathcal{E}_{оснзп}$ – экономия по основной заработной плате; $З_r$ - среднегодовая заработная плата	14,92
Экономия по обязательным социальным взносам	тыс. руб.	$\mathcal{E}_{соц} = \mathcal{E}_{оснзп} \times ОСВ$	$\mathcal{E}_{соц}$ – экономия по обязат. соц. отчислениям; ОСВ – обязательные социальные взносы (ставка ОСВ - 30%)	4,48
Экономия по условно-постоянным расходам	тыс. руб.	$\mathcal{E}_{упр} = \left(\frac{Y_1}{O_{p1}} - \frac{Y_2}{O_{p2}} \right) \times O_{p2}$	$\mathcal{E}_{упр}$ – экономия по условно-постоянным расходам; Y_1 и Y_2 – условно-постоянные расходы фактические и плановые соответственно; O_{p1} и O_{p2} – объем реализации (факт и план), при этом: $O_{p2} = O_{p1} * \Delta Пт_{общ}$	13113,59
Общая экономия	тыс. руб.	$\mathcal{E}_{общ} = \mathcal{E}_{оснзп} + \mathcal{E}_{соц} + \mathcal{E}_{упр}$	$\mathcal{E}_{общ}$ - общая экономия	13132,99
Условно-годовая экономия с учетом текущих затрат	тыс. руб.	$\mathcal{E}_{у.г.} = \mathcal{E}_{общ} - З_{тек}$	$З_{тек}$ – текущие затраты на мероприятие	12932,99
Годовой эффект	тыс. руб.	$\mathcal{E}_Г = \mathcal{E}_{у.г.} - З_{кап} * E_n$	$З_{кап}$ – капитальные затраты на мероприятие; E_n – нормативный коэффициент эффективности, установленный Правительством РФ (в данном случае, E_n составляет 0,3)	12257,99

Заключение

В Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших основополагающих отраслей хозяйственного комплекса государства, важнейшим элементом производственной и социальной инфраструктуры, т. к. транспортные коммуникации выступают инструментом объединения всех районов страны, что представляет собой необходимое условие территориальной целостности и единства экономического пространства. Значительная часть операций при движении материального потока от источника сырья к конечному потребителю осуществляется с применением различных транспортных средств, что также подтверждает актуальность вопроса обеспечения эффективного функционирования предприятий исследуемой отрасли.

В первой главе бакалаврской работы рассмотрены теоретические аспекты эффективности функционирования организаций. В частности, проанализированы различные подходы к определению исследуемой экономической категории, ее составляющие, основные обобщающие и частные показатели оценки и факторы, оказывающие влияние на их величину. В п. 1.2 обозначено место транспортной отрасли в инфраструктурном комплексе РФ, дана характеристика основных видов транспорта, определено значение транспортной отрасли для развития экономики государства, а также обозначены основные направления и резервы повышения эффективности деятельности транспортных организаций.

Во второй главе данной работы представлена организационно-экономическая характеристика ОАО «ВолгаУралТранс». На основе анализа основных экономических показателей выявлена неустойчивость значений экономических показателей деятельности ОАО «ВолгаУралТранс» (рентабельность услуг и продаж, чистая прибыль и затраты на рубль выручки) и тенденция к снижению фондоотдачи и оборачиваемости активов.

Наряду с указанными категориями отмечается уменьшение объемов вагонооборота, погрузки и выгрузки. Также определено, что значительное влияние на общую эффективность функционирования компании уровня организации и качества логистического менеджмента (в частности, неэффективность логистической информационной системы, низкое качество принимаемых управленческих решений и отсутствие системы управления логистическими затратами).

В третьей главе бакалаврской работы предложены мероприятия для решения основных проблем в деятельности ОАО «ВолгаУралТранс», а именно:

- внедрение информационной системы BPMonline CRM, в основе которой - объединение возможностей системы управления бизнес-процессами (BPM) и системы управления взаимоотношениями с клиентами (CRM);
- разработка модели управления логистическими затратами предприятия.

В результате реализации предложенных мероприятий планируется снижение трудоемкости работников ОАО «ВолгаУралТранс», на чьих рабочих местах будет установлена ИС BPMonline CRM, на 5%; общий прирост производительности труда по предприятию составит 0,044%, общая экономия – 13 132,99 тыс. руб., условно-годовая экономия – 12 932,99 тыс. руб., годовой экономический эффект – 12 257,99 тыс. руб., а период окупаемости – 7 дней, что свидетельствует о целесообразности внедрения ИС BPMonline CRM в процесс управления логистическими операциями ОАО «ВолгаУралТранс» и повышении эффективности деятельности предприятия в целом. Таким образом, цель бакалаврской работы достигнута за счет решения поставленных задач.

Библиографический список

1. Bielli M., Bielli A., Rossi R. Trends in Models and Algorithms for Fleet Management // *Procedia Social and Behavioral Sciences*. - 2011. - № 20. - P. 4–18.
2. Prajogo Daniel, Olhager Jan. Supply chain integration and performance: The effects of long-term relationships, information technology and sharing, and logistics integration // *Int. J. Production Economics*. - 2012. - Vol. 135. - P. 514 - 522.
3. Анализ и диагностика финансово–хозяйственной деятельности предприятий: учебник / [В. И. Видяпин и др.]. – Москва: Инфра-М, 2012. – 615 с.
4. Анализ хозяйственной деятельности в промышленности: учебное пособие / [Л. Л. Ермолович и др.]. – Минск: Современная школа, 2011. – 800 с.
5. Ансофф И. Стратегический менеджмент. Классическое издание. – СПб.: Питер, 2011. – 344 с.
6. Бачурина, А. Управление затратами предприятия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rusnauka.com>, свободный. – Загл. с экрана.
7. Бычков В.П. Экономика автотранспортного предприятия. – М.: Инфра-М, 2012. – 384 с.
8. Варфоломеева, А.О. Информационные системы предприятия: Учебное пособие / А.О. Варфоломеева, А.В. Коряковский, В.П. Романов. – М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013. - 283 с.
9. ВолгаУралТранс [Электронный ресурс] / ОАО «ВолгаУралТранс». – Режим доступа : <http://transindustrial.ru>, свободный. – Загл. с экрана.

10. Головань С.И. Бизнес-планирование и инвестирование: учебник/С.И. Головань, М.А. Спиридонов. – Ростов н/Д: Феникс, 2012. – 363 с.
11. Гомонко Э.А., Тарасова Т.С. Управление затратами на предприятии: Учебник. – М.: КНОРУС, 2011. – 320 с.
12. Громов Н. Н., Панченко Т.А., Чудовский А.Д. Единая транспортная система: Учебник для вузов. – М.: Транспорт, 2011. - 304с.
13. Дорофеев А. Проблемы информатизации транспортно-логистических компаний [Электронный ресурс] / Изд.: Логистика - №4, 2013. – Режим доступа : www.logistika-prim.ru, свободный. – Загл. с экрана/
14. Единая транспортная система: М. Ш. Амиров, С. М. Амиров — Санкт-Петербург, КноРус, 2011 г.- 184 с.
15. Елисеева, Т.П. Экономика и анализ деятельности предприятий / Т.П. Елисеева, М.Д. Молев, Н.Г. Трегулова. - Ростов-на-Дону: Феникс, 2011. - 480 с.
16. Еловой, И.А. Влияние процессов глобализации на развитие транспортно-логистической системы страны / И.А. Еловой, И.А. Лебедева // Вестн. Бел. гос. ун.-та трансп. Наука и транспорт. – 2011. – № 2. – С. 55–63.
17. Ермолович, Л.Л. Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия : учебное пособие / Л.Л. Ермолович. – Мн. : БГЭУ, 2011. - 85 с.
18. Зайцев, Н.Л. Экономика, организация и управление предприятием : учебное пособие / Н.Л. Зайцев. – М.: Инфра-М, 2011. – 491 с.
19. Иванов, И. Н. Экономика промышленного предприятия: учебник / И. Н. Иванов. – Москва: Инфра–М, 2011. – 393 с.
20. Информатизация бизнеса: концепции, технологии, системы/ А.М. Карминский, С.А. Карминский, В.П. Нестеров, Б.В. Черников; Под ред. А.М. Карминского. -2-е изд., перераб. и доп.. – М.: Финансы и статистика, 2011. – 624с.
21. Информационные системы в экономике: С. М. Петрушина, Н. А. Аручиди — Санкт-Петербург, Мини-Тайп, 2012 г.- 144 с.

22. Информационные системы и технологии в экономике и управлении: Учебник / Под ред. проф. В.В. Трофимова. – М.: Высшее образование, 2011. – 480с.
23. Кабушкин, Н.И. Основы менеджмента : учебное пособие / Н.И. Кабушкин – 6-е изд. – Мн. : Новое издание, 2012. – 336 с.
24. Карасева, И.М. Финансовый менеджмент / И. М. Карасева, М.А. ревякина. – М.: Омега-Л, 2011. –335 с.
25. Кемп Р. Бенчмаркинг бизнес-процессов: технология поиска и внедрения лучших методов работы ваших конкурентов : [пер. с англ.] / Р. Кемп ; под ред. О. Б. Максимовой. – Днепропетровск : Баланс-Клуб, 2012. – 416 с.
26. Ковалев В.В. Финансовый анализ: методы и процедуры. – М.: Финансы и статистика, 2012. – С. 544.
27. Ковалев, В.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия / В.В. Ковалев, О.Н. Волкова. – М. : ПБОЮЛ Гриженко Е.М., 2011. – 424 с.
28. Когденко, В. Г. Экономический анализ: учебное пособие / В. Г. Когденко. – Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2011. – 392 с.
29. Кристофер, М. Логистика и управление цепочками поставок: как сократить затраты и улучшить обслуживание потребителей: пер. с англ. / М. Кристофер; под общ. ред. В.С. Лукинского. – СПб.: Питер: Питер принт, 2013. – 315 с.
30. Куличенко Н. И. Развитие логистических услуг и задачи контроллинга [Текст] / Н. И. Куличенко // Актуальные вопросы экономических наук: материалы междунар. науч. конф. (г. Уфа, октябрь 2011 г.). — Уфа: Лето, 2011. — С. 129-131.
31. Курбатова А. В. Транспортный комплекс России: перспективы развития. – Екатеринбург: Изд-во УрО РАН, 2011. – 217 с.
32. Любушин, Н.П. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности : учеб. пособие / Н.П. Любушин – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2011. – 448 с.

33. Мазурова, И. И. Анализ эффективности деятельности предприятия : учеб. пособие / И.И. Мазурова, Н.П. Белозерова, Т.М. Леонова, М.М. Подшивалова . – СПб. - Изд-во СПбГУЭФ, 2012. – 113 с.
34. Моисеева, Н.К. Экономические основы логистики / Н.К. Моисеева; под ред. В.И. Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 2011. – 528 с.
35. Монастырский Г.Л. Теория организации : учебник учебное пособие / Г.Л. Монастырский. - Т: Экон. мнение. 2012. - 319 с.
36. Пястолов С.М. Анализ финансово-хозяйственной деятельности. - М.: Академия, 2012. - 384 с.
37. Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия. – М.: Инфра-М, 2013. – 544 с.
38. Савицкая, Г.В. Анализ эффективности деятельности предприятия. Методологические аспекты / Г.В. Савицкая. – 2-е изд., испр. – М.: Новое знание, 2011. – 384 с.
39. Савчук В.П. Управление прибылью и бюджетирование / В.П. Савчук - М.: БИНОМ. Лаборатория знаний, 2012. - 432 с.
40. Синк, Д. Управление производительностью / Д. Синко; пер. с англ. - М.: Прогресс, 2011. – 178 с.
41. Сковронек Ч., Логистика на предприятии: пер. с польск. / Ч. Сковронек, З. Сариуш-Вольский. – М.: Финансы и статистика, 2012. – 395 с.
42. Сток, Дж. Р. Стратегическое управление логистикой: пер. с 4-го англ. изд. / Дж. Р. Сток, Д. М. Ламберт; науч. ред. и предисл. В.И. Сергеева /– М.: ИНФРА-М, 2011. – 797 с.
43. Стражев, В.И. Анализ хозяйственной деятельности в промышленности: учебник / В.И. Стражев, Л.А. Богдановская, О.Ф. Мигун и др.; под общ. ред. В.И. Стражева. – Мн.: Выш. шк., 2012. – 480 с.
44. Толпегина О.А., Толпегина Н.А. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности. – М.: Юрайт, 2013. – 672 с.
45. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс] / Министерство транспорта России. - Режим

доступа <http://www.mintrans.ru/documents/detail.php>, свободный. - Загл. с экрана.

46. Факторы, влияющие на экономическую эффективность деятельности предприятия [Текст] / О. М. Калиева [и др.] // Инновационная экономика: материалы междунар. науч. конф. (г. Казань, октябрь, 2014 г.). - Казань: Бук, 2014. - С. 93-96.

47. Шеремет, А.Д. Комплексный экономический анализ деятельности организации. Учеб. Пособие / А. Д. Шеремет. – М.: ИНФРА-М, 2011. – 480 с.

48. Экономика и статистика фирм: Учебник для вузов / Под ред. С.Д. Ильенковой - 3-е изд., переработанное и дополненное. - М.: Финансы и статистика, 2011. – 235.

49. Экономика предприятия: Учебник для вузов / Под ред. проф. В.Я. Горфинкеля, проф. В.А. Швандара. – 4-е изд., перераб. и доп. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2011. – 563 с.

50. Экономическая география и регионалистика. Учебное пособие: Э. Н. Кузьбожев, И. А. Козьева, М. Г. Клевцова. - Санкт-Петербург, Юрайт, 2014 г. - 538 с.

51. Экономический анализ: учебник / [Ю. Г. Ионова и др.]. – Москва: Московская финансово-промышленная академия, 2012. – 426 с.

52. Эффективность логистического управления: Учебник для вузов / Под общ. ред. д. т. н., проф. Л.Б. Миротина. - М.: Издательство «Экзамен», 2013. - 448 с.

Приложения

Приложение А

Организационная структура управления ОАО «ВолгаУралТранс»

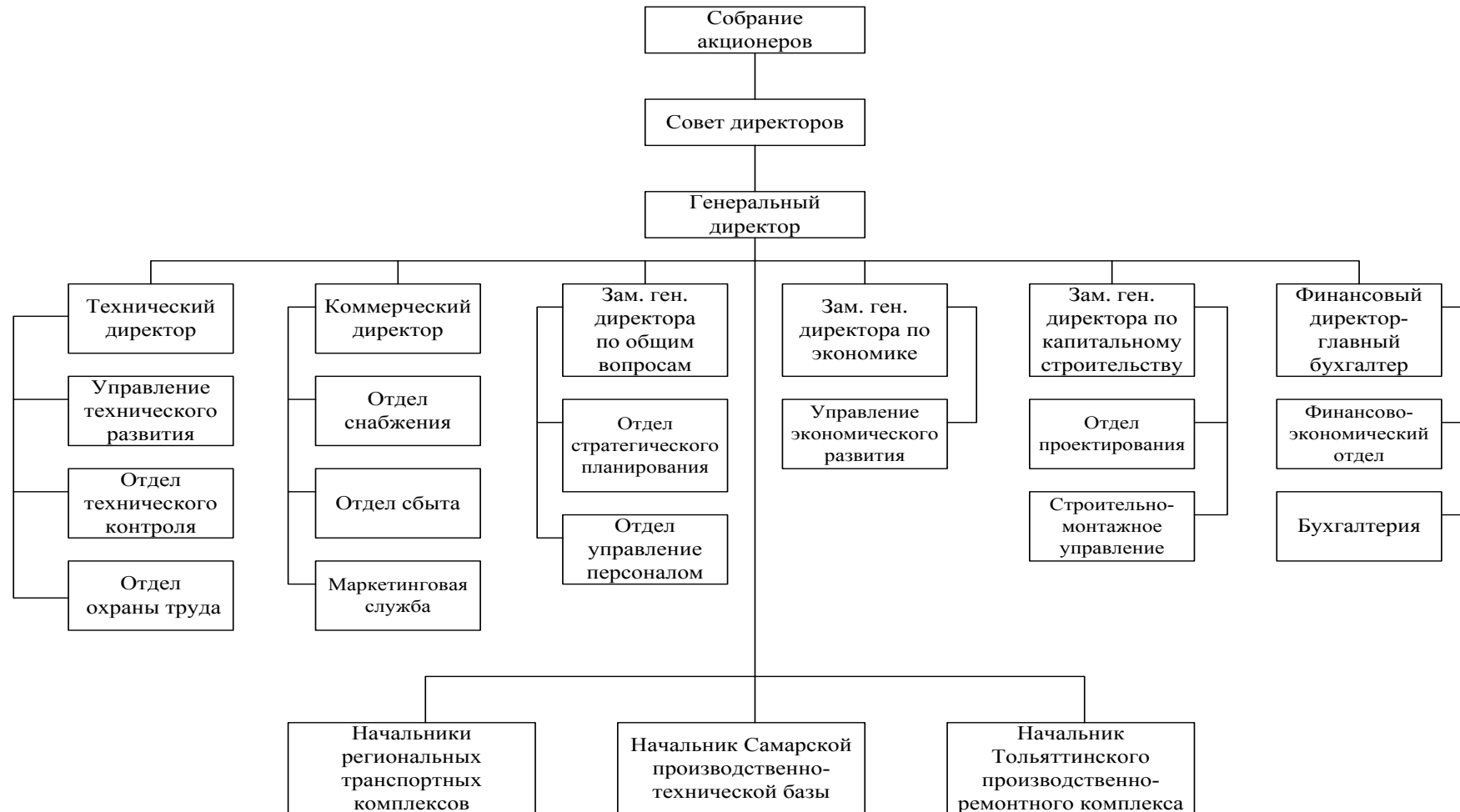
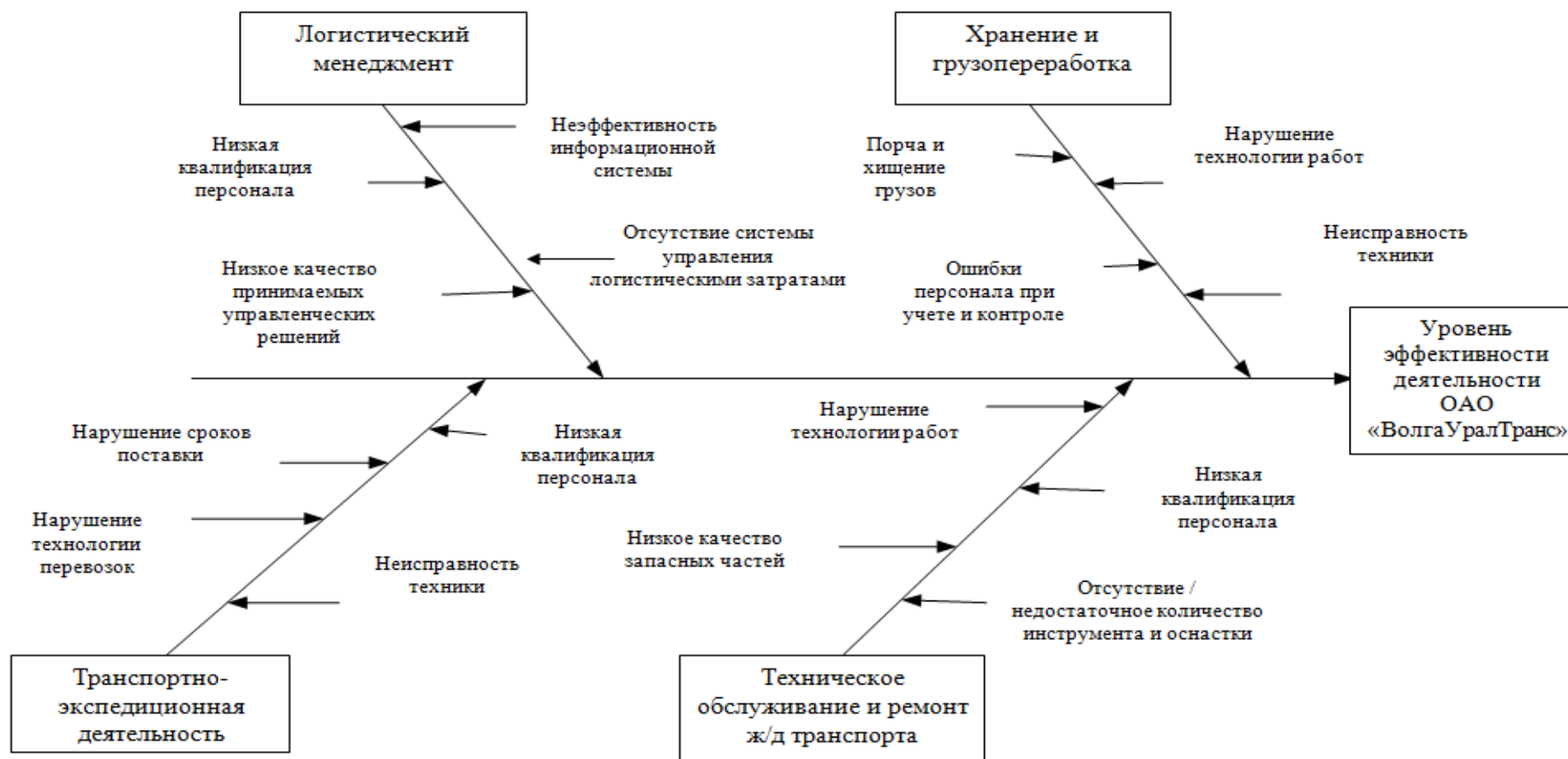
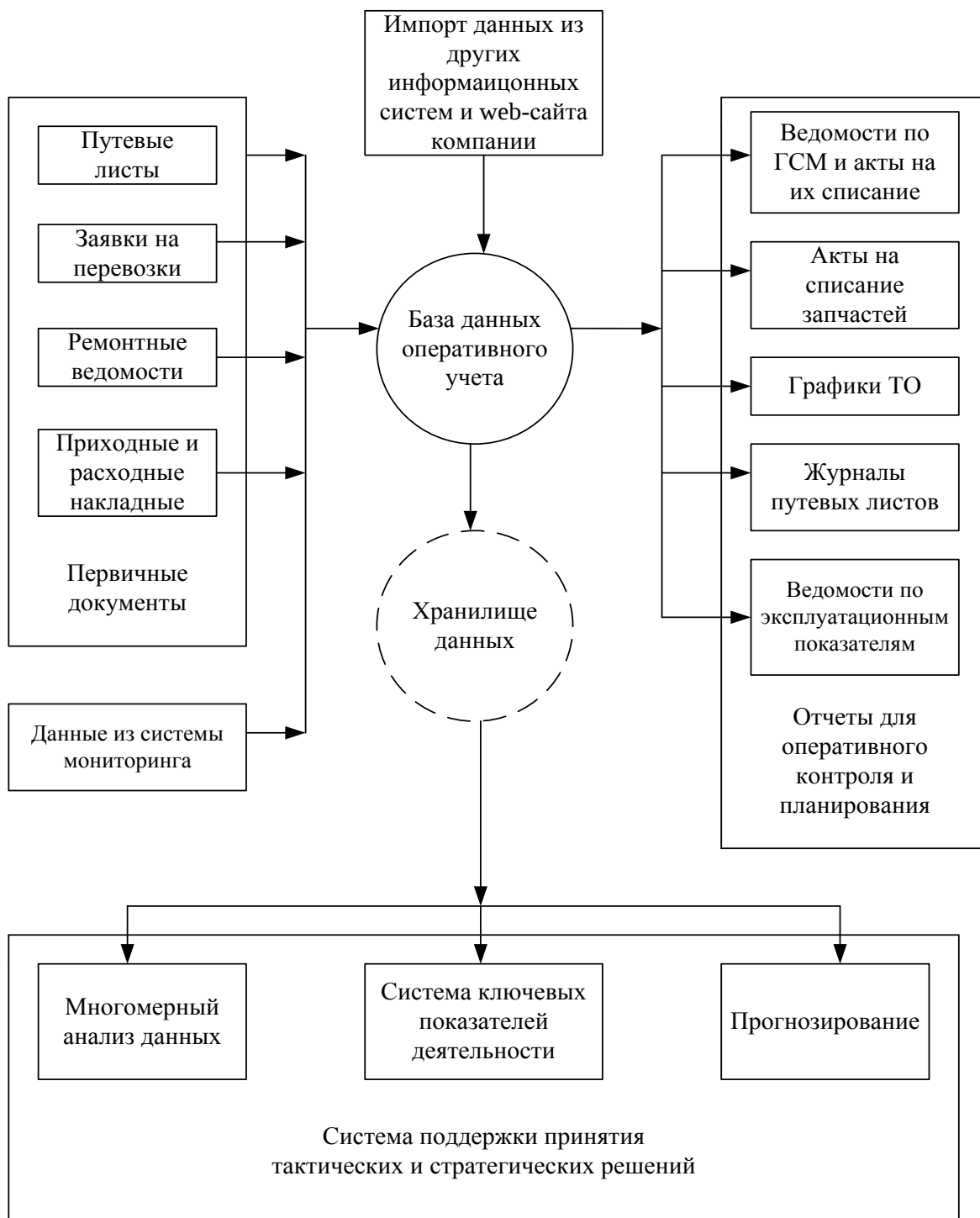


Диаграмма Исикавы по факторам, влияющим на уровень эффективности деятельности
ОАО «ВолгаУралТранс»



Проект создания единой базы данных логистических операций

ОАО «ВолгаУралТранс»



Модель управления логистическими затратами (ЛЗ)

ОАО «ВолгаУралТранс»

