

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: «Повышение эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций (на примере ООО «Экспедиция-Т»)»

Студент(ка)

А.Э. Зайдуллина

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель,
К.Э.Н.

С.Ю. Данилова

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Допустить к защите

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

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

(личная подпись)

«__» _____ 2016 г.

Тольятти 2016

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

Институт финансов, экономики управления

(институт, факультет)

Менеджмент организации

(кафедра)

УТВЕРЖДАЮ

И.о зав.кафедрой «Менеджмент организации»

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

ЗАДАНИЕ
на выполнение бакалаврской работы

Студент Зайдуллина Альбина Эдвардовна

1. Тема «Повышение эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций (на примере ООО «Экспедиция-Т»»

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 логистике, научных статей, стандартов, документов, по финансово-хозяйственной деятельности ООО «Экспедиция-Т»

4. Содержание бакалаврской работы:

Введение

1 Теоретические основы повышения эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций

1.1 Понятие и сущность транспортно-логистических систем

1.2 Особенности функционирования транспортно-экспедиционных организаций

2 Анализ эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «Экспедиция-Т»

2.1 Организационно-экономическая характеристика ООО «Экспедиция-Т»

2.2 Исследование эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации

3 Мероприятия по повышению эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «Экспедиция-Т»

3.1 Разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации

3.2 Расчет экономического эффекта от внедрения комплекса 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 разделам 1.1, 1.2, 2.1, 2.2, 3.1;
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. Предложения по повышению эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации;
9. Результаты предполагаемого экономического эффекта от разработанных мероприятий.
6. Консультанты по разделам -
7. Дата выдачи задания 12 января 2016 года.

Руководитель выпускной
квалификационной работы

	С.Ю.Данилова
(подпись)	(И.О. Фамилия)

Задание принял к исполнению

	А.Э. Зайдуллина
(подпись)	(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 Зайдуллиной Альбины Эдвардовны
по теме «Повышение эффективности деятельности транспортно-экспедиционных
организаций (на примере ООО «Экспедиция-Т»)»

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.Ю. Данилова (И.О. Фамилия)	
Задание принял к исполнению	_____ (подпись)		А.Э. Зайдуллина (И.О. Фамилия)	

Аннотация

Бакалаврскую работу выполнила: Зайдуллина Альбина Эдвардовна

Тема работы: «Повышение эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций (на примере ООО «Экспедиция-Т»»).

Научный руководитель: к.э.н., Данилова Светлана Юрьевна

Цель исследования - разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «Экспедиция-Т».

Объектом исследования является ООО «Экспедиция-Т», основным видом деятельности которого является автомобильные грузоперевозки.

Предмет исследования – совокупность организационно-экономических отношений по поводу эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации.

Методы исследования – системный анализ, системный подход, логистический подход, монографический подход, статистико-экономические методы, анализ и синтез, расчетно-конструктивный метод.

В данной работе приведена краткая характеристика организации ООО «Экспедиция-Т» и проведен анализ эффективности ее деятельности. По результатам анализа был выявлен ряд недостатков, устранение которых обеспечивается внедрением системы дисконтирования; повышением эффективности погрузочно-разгрузочных работ; снижением временных затрат при осуществлении работ в складских помещениях. Внедрение предложенных мероприятий позволит организации эффективно организовать ее деятельность.

Практическая значимость работы заключается в том, что отдельные ее положения в виде материала подразделов 2.2, 3.1, 3.2 могут быть использованы специалистами ООО «Экспедиция-Т».

Структура и объем работы. Работа состоит из введения, 3-х разделов, заключения, библиографического списка из 78 источников, 5 приложений. Общий объем работы составляет 77 страниц машинописного текста, в том числе таблиц – 31, рисунков – 7.

Содержание

Введение.....	8
1 Теоретические основы повышения эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций.....	10
1.1 Понятие и сущность транспортно-логистических систем.....	10
1.2 Особенности функционирования транспортно-экспедиционных организаций	18
2 Анализ эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «Экспедиция-Т»	28
2.1 Организационно-экономическая характеристика ООО «Экспедиция-Т»	28
2.2 Исследование эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации	44
3 Мероприятия по повышению эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «Экспедиция-Т».....	59
3.1 Разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации	59
3.2 Расчет экономического эффекта от внедрения комплекса мероприятий	64
Заключение	72
Библиографический список	75
Приложения	82

Введение

Актуальность темы бакалаврской работы заключается в том, что одним из основных факторов успешного функционирования промышленных предприятий, организаций торговли и сферы услуг в современной экономике является сокращение издержек, связанных с доставкой грузов. Данное обстоятельство определило необходимость выделения деятельности транспортно-экспедиционных организаций как неотъемлемой части транспортно-логистической системы. В качестве основной задачи функционирования транспортно-экспедиционных организаций выступает поиск наиболее оптимального для потенциального заказчика варианта доставки груза на одном или более видах транспорта на основе договора транспортной экспедиции, обеспечение сохранности груза, а также предоставление комплекса дополнительных транспортно-экспедиционных услуг.

Таким образом, актуальность темы исследования обусловлена потребностью повышения эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций в современных экономических условиях. Все вышесказанное определило выбор темы настоящего исследования, а также его цели и задачи.

Целью бакалаврской работы является разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «Экспедиция-Т».

В соответствии с указанной целью выделены следующие задачи исследования:

- рассмотреть теоретические основы повышения эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций;
- проанализировать эффективность деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «Экспедиция-Т»;
- разработать мероприятия по повышению эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «Экспедиция-Т»;

– рассчитать экономический эффект от внедрения комплекса мероприятий.

Объект исследования – Общество с ограниченной ответственностью «Экспедиция-Т».

Предмет исследования – совокупность организационно-экономических отношений по поводу эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации.

В процессе написания была использована следующая информационная база исследования: учебные пособия, посвященные теоретическим аспектам логистики, таких авторов, как Б.А. Аникин, А.М. Гаджинский, Н.Г. Каменев, В.Д. Секерин, А.А. Яшин и т.д., труды ученых, занимающихся вопросами оптимизации деятельности транспортных и транспортно-экспедиционных организаций, в частности, таких авторов, как А.С. Балалаев, А.М. Голубчик, В.И. Моргунов, Н.В. Пеньшин, К.И. Плужников, С.Э. Сханова, А.С. Элларян и др. Также были использованы учебно-практические пособия, финансовая документация организации ООО «Экспедиция-Т», статьи из журналов, сведения на сайтах в Интернете. Изучена законодательная и нормативная база, которая относится к деятельности транспортно-экспедиционных организаций.

Практическая значимость работы заключается в возможности практического использования полученных результатов в деятельности транспортно-экспедиционных организаций, что позволит подобным организациям более эффективно функционировать в современной экономике. Данная работа может представлять интерес для руководителей организаций, деятельность которых связана с логистикой.

Структура и объем работы. Работа состоит из введения, 3-х разделов, заключения, библиографического списка из 78 источников, 5 приложений. Общий объем работы составляет 77 страниц машинописного текста, в том числе таблиц – 31, рисунков – 7.

1 Теоретические основы повышения эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций

1.1 Понятие и сущность транспортно-логистических систем

Современная экономика обуславливает необходимость формирования и использования наиболее целесообразных и продуктивных подходов к управлению субъектом хозяйствования (например, организацией), позволяющих обеспечить его конкурентоспособность и финансовую устойчивость в рыночных условиях. Наиболее эффективным подходом к управлению организацией, деятельность которой основывается на совокупности материальных, информационных, финансовых и других потоковых процессах, является логистический подход.

Сущность логистического подхода к управлению заключается в необходимости формирования системы совместного скоординированного регулирования совокупности процессов движения и применения разнообразных ресурсов, которые поступают в сферу производства, а также товаров (услуг), которые доставляются (предоставляются) конечным потребителям. Понятие и сущность логистической системы основывается на общих свойствах, которые характерны для систем. Среди основных свойств, которые можно отнести к логистическим системам, выделяются следующие: целостность и членимость (эмерджентность); связи; организация; интегративные качества. Следовательно, под логистической системой в общем виде следует понимать единый комплекс разнообразных элементов, взаимодействующих между собой и объединенных в подсистемы и субподсистемы [6, 11, 18, 29, 61].

В целом логистические системы подразделяются на макрологистические, мезологистические и микрологистические [7, 11, 18, 26, 31, 51] (рисунок 1.1).

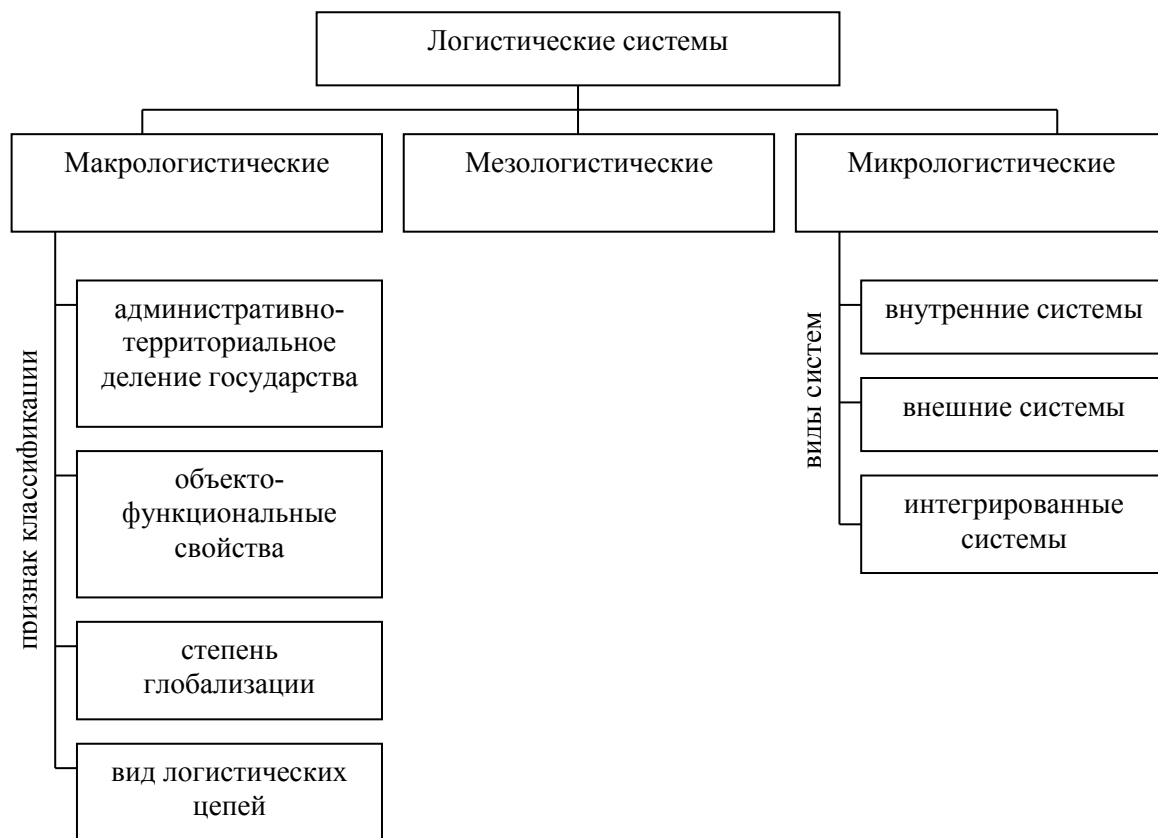


Рисунок 1.1 – Классификация логистических систем

Под макрологистической системой понимается крупная экономическая система, которая включает в свой состав промышленные предприятия, снабженческо-сбытовые, транспортные и посреднические организации разнообразной ведомственной принадлежности и форм собственности, не ограниченные территориально своим расположением [11, 46]. В соответствии с классификационным признаком административно-территориальное деление государства выделяются районные, городские, областные, межобластные, региональные, межрегиональные, федеральные и так другие макрологистические системы. По объектно-функциональному признаку могут быть выделены макрологистические системы, которые объединяют группу организаций одной отрасли или нескольких отраслей, ведомственные, межведомственные (межотраслевые), институциональные и так далее [7, 26]. По степени глобализации систем различают государственные, межгосударственные и трансконтинентальные макрологистические системы.

В зависимости от вида логистических цепей могут быть выделены макрологистические системы с прямыми связями; системы эшелонирования или многоуровневые системы, гибкие системы. Основным отличием макрологистических систем с прямыми связями является отсутствие посредников при перемещении материального потока от производителя к потребителю. Системы эшелонирования или многоуровневые системы характеризуются наличием посредников при перемещении материального потока от производителя к потребителю. Гибкие системы могут реализовать доведение материального потока от производителя к потребителю как с участием посредников, так и без их участия.

Следующим видом логистических систем являются мезологистические. К данному виду относятся логистические системы крупных организаций бизнеса, которые имеют сложную, географически распределенную структуру производственных и логистических мощностей. В создании и функционировании организаций подобного типа особое значение имеет единое информационное обеспечение процессов движения материальных и финансовых потоков между организациями в транснациональных корпорациях, финансово-промышленных группах, крупных холдингах [18].

Микрологистические системы – это подсистемы или структурные составляющие макрологистических систем. К логистическим системам подобного типа могут быть отнесены производственные, торговые предприятия, территориально-логистические комплексы, то есть технологически связанные производства, которые объединены единой инфраструктурой. Микрологистические системы могут быть разделены на следующие виды: внутренние системы, внешние системы и интегрированные системы [46, 51]. Внутренние системы позволяют оптимизировать управление материальными потоками в рамках организации. Внешние системы позволяют решить задачи, которые связаны с управлением и оптимизацией материальных и сопутствующих потоков от конкретной организации к определенным пунктам назначения. Интегрированные системы включают в свой состав цикл

управления от поставщиков сырья до производственного предприятия, материальные потоки внутри предприятия, а также от организации до пунктов назначения.

Приведенная классификация логистических систем позволяет определить особенности формирования и управления транспортно-логистической системой. Под транспортно-логистической системой понимается совокупность субъектов и объектов управления, транспортной и логистической инфраструктуры, включая систему управления, ориентированная на эффективное перемещение грузов и пассажиров на основе формирования результативного взаимодействия между основными элементами системы. В качестве субъектов управления транспортно-логистической системы выступают грузоотправитель, грузополучатель и перевозчик. Объектом управления транспортно-логистической системы может выступать груз (товар, продукция), транспорт. Инфраструктуру транспортно-логистической системы образуют физические элементы транспортной системы, которые зафиксированы в пространстве и образуют транспортную сеть, которая включает в себя связи (сегменты автомобильных и железных дорог, трубопроводов и т.д.) и узлы (пересечения сегментов дорог, терминалы различного назначения и т.д.).

Основные цели, задачи и функции транспортно-логистической системы представлены на рисунке 1.2.

Транспортно-логистическая система призвана упорядочить материальные, финансовые, информационные и сервисные потоки. Материальный поток является основополагающим в транспортно-логистической системе. Данный поток является итогом реализации перевозки, хранения, комплектации и выполнения иных логистических операций на пути от первичного источника сырья до конечного потребителя, что включает в себя обратные и возвратные потоки [8, 36, 64]. По отношению к транспортно-логистической системе различают внутренние, внешние, входящие и выходящие материальные потоки.

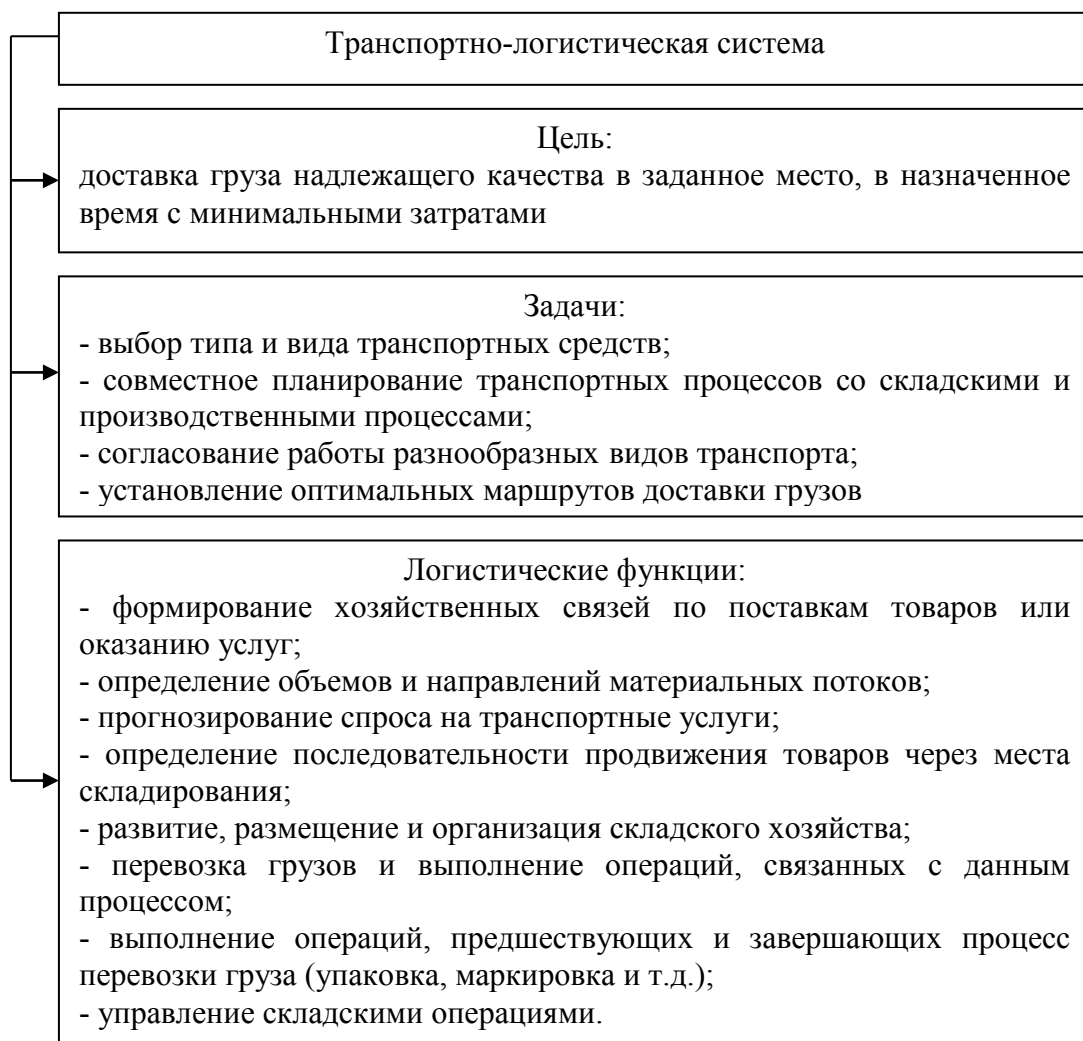


Рисунок 1.2 – Цели, задачи и функции транспортно-логистической системы

По ассортименту материальные потоки могут быть подразделены на одновидовые и многовидовые. В зависимости от разновидности транспорта различают материальные потоки на железнодорожном, автомобильном, водном, воздушном и другом виде транспорта. По габаритным, весовым и физико-химическим характеристикам грузов, которые составляют поток, могут быть выделены следующие [6, 50, 58, 74]: тяжеловесные грузы (масса одного грузового места более 500 кг); грузы большой массы (масса одного грузового места от 100 до 500 кг); легковесные грузы (масса одного грузового места менее 100 кг); негабаритные грузы (высота одного грузового места более 3,8 м, ширина – более 2,5 м, длина – больше длины грузовой площадки); сыпучие грузы; наливные грузы; штучные грузы; тарно-штучные грузы.

По способу затаривания при транспортировке различают материальные потоки в контейнерах, в цистернах, на поддонах (паллетах). По характеру движения грузов в пространстве и времени могут быть выделены непрерывные материальные потоки, которые образуются при перемещении грузов с помощью трубопроводного транспорта, и дискретные материальные потоки, которые являются преобладающими в сферах производства и товарного обращения. По степени детерминированности параметров потока различают потоки детерминированные, то есть материальные потоки имеют полностью известные параметры, и стохастические материальные потоки, которые предполагают, что один из параметров потока неизвестен или является случайной величиной. По количественному признаку материальные потоки могут быть массовыми, крупными, средними и мелкими. Массовые материальные потоки образуются в процессе транспортировки грузов группой транспортных средств, например железнодорожным составом. Крупные потоки создают несколько автомашин, например, автоколонна [34, 48, 67]. Средние материальные потоки могут быть образованы грузами, которые поступают одиночными полностью загруженными транспортными средствами. Мелкие потоки формируются количеством грузов, которые не позволяют полностью применить грузоподъемность или грузоместимость транспортного средства. По отношению к функциональной области логистики различаются материальные потоки в сфере снабжения, производства товаров, и так далее.

Движение материального потока основывается на финансовых потоках. Под финансовыми потоками понимается направленное движение финансовых ресурсов, которые имеет непосредственную связь с материальными и информационными потоками в рамках транспортно-логистической системы. Среди основных характеристик финансового потока можно выделить объем, стоимость и направление. Объем потока выражается в денежных единицах за единицу времени. Стоимость потока – это затраты на организацию потока. Направление финансового потока определяется по отношению к организующему его предприятию [32].

Управление материальным потоком в транспортно-логистической системе основывается на сборе, обработке и передаче информации, которая соответствует данному потоку. Информационные потоки в сферах производства и товарного обращения являются сопутствующими по отношению к материальному потоку и содержат информацию, которая является необходимой для управления его движением. По отношению к организации информационные потоки разделяются на внутренние и внешние, входящие и выходящие. По типу носителей информации потоки могут быть как на бумажных, так и на магнитных носителях. По времени возникновения и периодичности использования различают регулярные; периодичные; on-line и off-line информационные потоки [30, 64]. По отношению к материальному потоку информационные потоки могут быть опережающими; синхронными; отстающими; совпадающими по направлению; отличающимися по направлению [64]. Информационное обеспечение в транспортно-логистических системах предполагает своевременное и точное обеспечение информацией лиц, которые принимают управленческие решения.

В рамках транспортно-логистической системы материальные потоки неразрывно связаны с сервисными потоками. Под сервисными потоками понимаются потоки услуг, которые генерируются транспортно-логистической системой в целом или ее подсистемами с целью удовлетворения потребностей внешних или внутренних потребителей предприятия. Услуги могут быть оказаны посредниками в процессе продвижения материальных потоков от производителя к потребителю [16]. Логистические посредники разделяются на основных и вспомогательных. К основным посредникам относятся перевозчики, экспедиторы, склады ответственного хранения. К вспомогательным логистическим посредникам относятся страховщики, охранные предприятия, таможенные брокеры, банки.

В рамках транспортно-логистической системы материальные, финансовые, информационные и сервисные потоки рассматриваются во взаимной связи и взаимном влиянии. Управление материальными потоками

направлено на поиск и устранение «узких мест» в месте пересечения потоков разных уровней, а также при передаче материальных ценностей между функциональными сферами организации.

Таким образом, транспортно-логистическая система позволяет реализовать логистическую функцию транспортировки товаров, что включает в себя [50, 58, 77]:

- оптимизацию перевозочного процесса (выбор способа перевозки: унимодальная, мульти- или интермодальная; выбор вида транспорта или их сочетаний; выбор подвижных транспортных средств; оптимизация маршрута следования грузов);

- выбор модели транспортировки: инсорсинг или аутсорсинг;

- содействие развитию института логистических посредников от узкофункциональных (перевозчики, экспедиторы, складские и таможенные брокеры) до логистических провайдеров;

- управление развитием транспортно-логистической инфраструктуры (развитие сети путей сообщения, терминальных комплексов и логистических центров, информационно-телекоммуникационных сетей);

- оптимизация транспортно-экономических связей на внутрирегиональном, межрегиональном, национальном и глобальном международном уровне;

- внедрение современных сквозных логистических технологий организации перевозочного процесса (доставки грузов);

- развитие системы национальных и международных транспортных коридоров, развитие экспорта транспортных услуг и реализация внешнеторгового и транзитного потенциала страны.

Особое место в развитии транспортно-логистической системы занимают транспортно-экспедиционные организации. В наиболее общем виде под экспедиционной деятельностью следует понимать услуги, связанные с сопровождением грузоперевозок любыми видами и типами транспорта с оформлением всей необходимой перевозочной документации.

1.2 Особенности функционирования транспортно-экспедиционных организаций

Одной из важнейших логистических функций, которая связана с перемещением разнообразной продукции транспортными средствами по определенным технологическим схемам в цепи поставок, является транспортное обеспечение бизнеса. Данная логистическая функция включает в себя экспедирование, накопление или переработку грузов, упаковку, делегирование прав собственности на грузы, страхование риска, информационное сопровождение продвижения товарных потоков, сервисное обслуживание грузовладельцев и другие процедуры. Основную долю на рынке логистических услуг Российской Федерации составляют перевозки и экспедирование грузов разнообразными видами транспорта [15, 20, 57]. На основе транспортного обеспечения процесс товародвижения, который берет свое начало от зоны поставщиков сырья, включая различных посредников, и заканчивается зоной потребителей готовой продукции, образует целостную технологическую сеть.

В качестве ключевого принципа транспортной логистики выступает оптимизация сроков, а также затрат материальных и финансовых ресурсов посредством рационального построения маршрутов транспортировки, выбора оптимального вида транспортных средств и определения объемов грузоперевозок. Логистизация транспортных услуг предполагает перемещение необходимого количества грузов в нужное место оптимальным маршрутом за минимальные сроки с наименьшими затратами.

Субъекты рынка транспортных услуг не участвуют в производстве продукции, а лишь перемещают товары, произведенные в других секторах экономики, увеличивая их стоимость на величину транспортных издержек. Управление транспортными процессами на принципах логистики охватывает такие сферы как: планирование грузоперевозок; организация рациональных процессов доставки товаров до получателя; мониторинг и регулирование всех

бизнес-процессов на пути следования груза; предоставление необходимой информации грузовладельцам [17, 28, 56].

Помимо решения задач транспортировки и хранения грузов необходимо организовать выполнение услуг в области экспедирования. Под транспортно-экспедиционной услугой понимается деятельность экспедитора по организации доставки груза от производителя продукции к потребителю. В качестве экспедитора выступает одна из сторон по договору (юридическое или физическое лицо) транспортной экспедиции, которая является организатором и оказывает непосредственно транспортно-экспедиционные услуги. Потребители транспортно-экспедиционных услуг – это физические или юридические лица, для которых, на основании договора транспортной экспедиции, экспедитор оказывает транспортно-экспедиционные услуги. К потребителям транспортно-экспедиционных услуг относятся грузоотправитель, грузополучатель и перевозчик [9, 14, 17, 44, 62]. Доставка груза представляет собой перемещение груза от грузоотправителя до грузополучателя, что предполагает соблюдение определенных условий, которые связаны со сроком доставки груза, его сохранностью и иными условиями. При этом процесс доставки заключается не только в перевозке груза посредством определенного типа транспортного средства, но и включает приемку, документальное оформление груза, перевалку груза на терминалах, хранение на складах, а также другие операции.

Следовательно, под транспортно-экспедиционным обслуживанием следует понимать непосредственный процесс предоставления услуг данного вида грузоотправителям и грузополучателям на основании договорных обязательств сторон и установленных норм и требований. Транспортно-экспедиционное обслуживание предполагает реализацию транспортно-экспедиционных операций и услуг. Транспортно-экспедиционная операция – завершенное, периодически повторяющееся действие, которое позволяет обеспечить транспортно-экспедиционное обслуживание. Транспортно-экспедиционная услуга – это операция или совокупность операций, которая ориентирована на удовлетворение потребности клиента в транспортной

экспедиции и характеризуется наличием необходимого технологического, экономического, информационного и правового обеспечения [44].

Обобщенная классификация транспортно-экспедиционных организаций [9, 50, 66, 71] в соответствии с территориальным ограничением; сопряженностью с определенным видом транспорта; ассортиментом услуг; масштабами организации; степенью логистического сервиса; наличием собственного транспорта; наличием собственных складов и терминалов; государственной принадлежностью представлена в таблице 1.1.

Таблица 1.1 - Обобщенная классификация транспортно-экспедиционных организаций

№ п/п	Признак классификации	Вид транспортно-экспедиционных организаций (ТЭО)
1	Территориальное ограничение	1.1. ТЭО, которые осуществляют внутригосударственные перевозки 1.2. ТЭО, которые осуществляют международные грузоперевозки
2	Сопряженность с определенным видом транспорта	2.1 ТЭО, которые взаимодействуют только с одним видом транспорта 2.2. ТЭО, которые сопровождают смешанные грузоперевозки
3	Ассортимент услуг	3.1. ТЭО, которые специализируются на определенном виде обслуживания 3.2. ТЭО, которые оказывают весь перечень экспедиционных услуг
4	Масштабы организации	4.1. ТЭО – организация малого бизнеса 4.2. ТЭО – организация среднего бизнеса 4.3 ТЭО – организация крупного бизнеса 4.4. ТЭО – организации кластерного типа
5	Степень логистического сервиса	5.1. ТЭО категории узкофункциональные провайдеры логистических услуг 5.2. ТЭО категории 3 PL 5.3. ТЭО категории 4 PL
6	Наличие собственного транспорта	6.1 ТЭО, которые имеют в наличии собственный транспорт 6.2 ТЭО, которые не имеют собственной транспортной базы
7	Наличие собственных складов и терминалов	7.1. ТЭО, которые имеют собственные склады и терминалы 7.2. ТЭО, которые не имеют собственные склады и терминалы
8	Государственная принадлежность	8.1 Национальные ТЭО 8.2. Транснациональные ТЭО

Транспортно-экспедиционные организации могут осуществлять свою деятельность по перевозке грузов как внутри государства, то есть их деятельность не выходит за пределы государственной границы страны, так и осуществлять международные перевозки и принимать на себя соответствующие обязательства по доставке груза или его экспорту, импорту.

Транспортно-экспедиционные организации также подразделяются на организации, которые взаимодействуют только с одним видом транспорта и организации, которые сопровождают смешанные грузоперевозки. Транспорт может быть рассмотрен как система, которая состоит из двух подсистем, а именно: транспорт общего пользования и транспорт необщего пользования. Транспорт общего пользования обслуживает сферу обращения и население, и к нему относятся следующие виды транспорта [15, 20, 31]: железнодорожный, автомобильный, водный (морской, речной), воздушный и трубопроводный (рисунок 1.3).

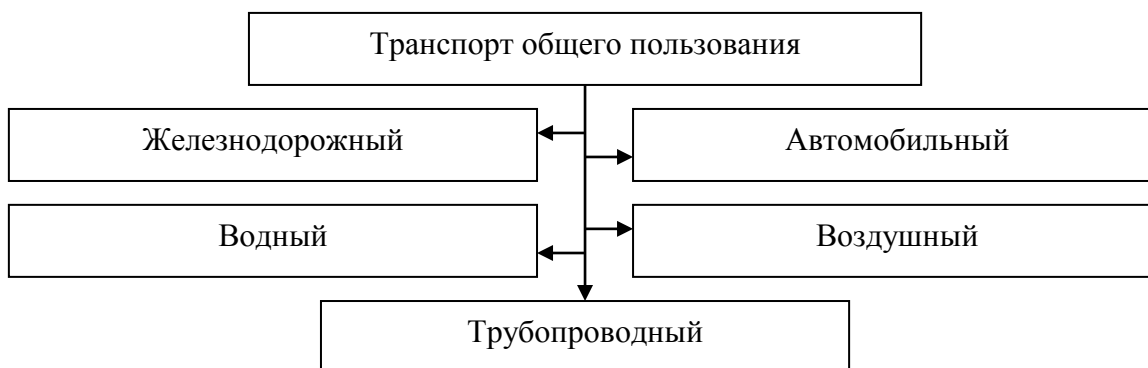


Рисунок 1.3 – Виды транспорта общего пользования

Автомобильный транспорт, как правило, используется для перевозки груза на короткие расстояния. Основным преимуществом данного вида транспорта является высокая маневренность. Автомобильный транспорт позволяет обеспечить необходимую степень срочности доставки груза, регулярность поставки, возможность поставки небольшими партиями товара. Однако автомобильный транспорт обладает перечнем недостатков, к числу

которых можно отнести следующие: высокая себестоимость перевозок; срочность разгрузки; возможность повышенного риска, связанного с хищением груза и угоном автотранспортного средства; относительно малая производительность; оказывает негативное влияние на экологию [18].

Железнодорожный транспорт наиболее оптимален для осуществления перевозки различных партий грузов при любых погодных условиях. Данный вид транспорта позволяет доставлять груз регулярно на большие расстояния за относительно короткий период времени с возможностью эффективной организации выполнения погрузочно-разгрузочных работ. К преимуществам железнодорожного транспорта можно отнести сравнительно невысокую себестоимость перевозки груза, а также наличие скидок. Среди недостатков железнодорожного транспорта выделяются ограниченное количество перевозчиков, низкая возможность доставки груза к пунктам потребления, то есть при отсутствии подъездных путей железнодорожный транспорт должен быть дополнен автомобильным.

Самым крупным перевозчиком в международных перевозках является морской транспорт, основными преимуществами которого являются низкие грузовые тарифы и высокая провозная способность. Недостатки морского транспорта заключаются в низкой скорости, жесткими требованиями к упаковке груза и его креплению, малой частоте отправок груза. Морской транспорт существенно зависит от погодных и навигационных условий и требует создания сложной портовой инфраструктуры. Внутренний водный транспорт отличается низкими грузовыми тарифами при учете перевозки грузов повышенной массы на длительные расстояния. Ограничения, которые вызваны конфигурацией водных путей, неравномерностью глубин и меняющимися навигационными условиями, обуславливают имеющиеся недостатки внутреннего водного транспорта, а именно: невысокая скорость доставки, низкая доступность в географическом плане [31].

Воздушный транспорт по сравнению с другими видами транспорта обладает следующими преимуществами: максимальная скорость доставки,

возможность достижения отдаленных районов, высокая сохранность грузов. Среди недостатков воздушного транспорта можно выделить высокие грузовые тарифы и зависимость от метеоусловий, что непосредственно влияет на надежность соблюдения графика поставки груза. Трубопроводный транспорт обеспечивает низкую себестоимость при высокой пропускной способности и высокой степени сохранности грузов. В качестве недостатка трубопроводного транспорта можно выделить узкую номенклатуру подлежащих транспортировке грузов (жидкости, газы, эмульсии) [22].

Под транспортом необщего пользования понимается внутрипроизводственный транспорт, а также транспортные средства всех видов, которые принадлежат нетранспортным предприятиям и являются частью каких-либо производственных систем.

Транспортно-экспедиционные организации могут оказывать следующий перечень услуг [15, 50]: организация и оформление процесса перевозки груза; складские услуги; таможенные услуги; информационно-справочные услуги; коммерческие услуги. Организация и оформление процесса перевозки груза как услуга транспортно-экспедиционной организации состоит в выборе маршрута; выборе определенного вида транспорта; выборе маршрута перевозки груза несколькими видами транспорта при смешенной перевозке; выборе тары и упаковки; заключении договоров с субъектами процесса перевозки; подготовке транспортных, товаросопроводительных и иных необходимых документов для осуществления процесса перевозки; подаче подвижного состава под погрузку; подготовке груза к перевозке (проверка качества, количества груза); погрузке груза, а также организации сопровождения груза.

Предоставление складских услуг предполагает погрузку-разгрузку груза; кратковременное и продолжительное хранение; комплекцию (сортировку) грузов; формирование паллет; инвентаризацию; маркировку товаров; пломбирование грузов; пакетирование грузов; взвешивание груза [18, 31].

Таможенные услуги заключаются в расчете и предоставлении информации по таможенным ставкам; предоставлении органу таможни

Российской Федерации деклараций, документации и дополнительной информации, которая является необходимой для прохождения таможенных процедур; оплата таможенных процедур.

Предоставление информационно-справочных услуг состоит в предоставлении информации о состоянии рынка транспортно-экспедиционного обслуживания, услугах и тарифах; оказании консалтинговых услуг по разнообразным вопросам доставки груза; предоставлении информации о продвижении груза; представлении консультаций по юридическим, административным и иным вопросам, которые относятся к транспортно-экспедиционному обслуживанию [72].

Коммерческие услуги, предоставляемые транспортно-экспедиционными организациями, включают в себя выполнение расчетов; охрану и сопровождение груза; оформление документации; ведение учета и отчетности для клиента; страхование грузов; факторинг, то есть оплату грузовладельцу стоимости груза; аренду складов, помещений.

Транспортно-экспедиционная организация может оказывать как весь перечень вышеперечисленных услуг на основе договора транспортной экспедиции, так и специализироваться на определенном виде обслуживания. Также перечень оказываемых услуг может быть скорректирован в зависимости от потребностей клиента.

Следовательно, транспортно-экспедиционные организации могут выступать как узкофункциональные провайдеры логистических услуг (перевозчики, экспедиторы, складские и т.д.), могут обеспечивать комплекс выполнения дополнительных услуг которые выходят за пределы транспортировки товаров (3 PL), а также могут относиться к организациям интегрированной логистики, что предполагает интеграцию всех организаций, которые вовлечены в цепь поставок грузов (4 PL) [17].

Транспортно-экспедиционные организации могут иметь в наличии собственный транспорт, но могут и не обладать собственной транспортной базой. Данное обстоятельство определяется, прежде всего, степенью развития

транспортного сервиса в регионе функционирования организации. Наличие собственной транспортной базы позволяет снизить зависимость организации от колебаний конъюнктуры на рынке транспортных услуг. Принятие решения о целесообразности или нецелесообразности создания собственной транспортной базы основывается на понимании характера зависимости различного рода затрат от изменения грузооборота при использовании собственного или наемного транспорта. Преимущества и недостатки создания и содержания собственной транспортной базы представлены в Приложении А.

Транспортно-экспедиционные организации могут иметь в наличии собственные склады и терминалы, которые являются необходимым элементом цепочки поставки груза от производителя к конечному потребителю. Принимая груз на временное хранение на основании складской расписки, организация несет непосредственную ответственность за его сохранность и соблюдение надлежащих условий хранения. Транспортно-экспедиционные организации могут получать дополнительную прибыль от организации хранения грузов, которая определяется как разница между выручкой от реализации данной услуги и затратами, которые связаны с организацией хранения на складе.

Как национальные, так и транснациональные транспортно-экспедиционные организации функционируют под влиянием совокупности нестабильных факторов внутренней и внешней среды, что обуславливает необходимость поиска наиболее эффективных способов совершенствования их деятельности с приобретением устойчивых конкурентных преимуществ. Данная задача может быть решена, например, посредством оптимизации издержек по всей транспортно-логистической цепи; максимально полного использования потенциала грузоподъемности транспортного средства и стандартизации тары; организации поставок без складов; сбалансированности транспортных затрат и качества сервиса; планомерной минимизации расходов на 1 километр пути и 1 тонну груза; высокой степени координации деятельности всех участников транспортных процессов и сопряженных с ними бизнес-структур с обеспечением доставки грузов «точно в срок» [6, 17, 50, 71].

При этом экономическая эффективность деятельности транспортно-экспедиционных организаций выражается в сокращении расходов, оптимизации хозяйственно-экономической деятельности и логистических связей между предприятиями, которым наиболее целесообразно и более выгодно освободиться от выполнения несвойственных им функций и переложить их на специализированные логистические структуры, которые выполняют требуемые работы более качественно, быстро и дешево, оптимизируя грузопотоки и эффективно используя транспортные средства. Следовательно, деятельность транспортно-экспедиционных организаций направлена на оптимизацию всей транспортно-логистической системы как единого целого.

Эффективность функционирования деятельности транспортно-экспедиционной организации может быть определена посредством расчета системы показателей, среди которых успех предложения транспортно-экспедиционных услуг организации в рыночных условиях; показатели, которые характеризуют выручку от реализованных услуг; издержки в сфере реализации транспортно-экспедиционных услуг; показатели эффективности коммуникационных технологий, направленных на развитие транспортно-экспедиционных услуг организации.

Успех предложения транспортно-экспедиционных услуг рассчитывается по формуле 1.1:

$$\frac{\text{Цена услуг, подлежащих реализации}}{\text{Выручка от реализации услуг}} \times 100\% \quad (1.1)$$

Среди показателей, которые характеризуют выручку от реализованных услуг можно выделить рентабельность реализованных услуг, объем реализации на одного работающего в год. Рентабельность реализованных услуг позволяет определить, насколько эффективно осуществляет свою деятельность транспортно-экспедиционная организация. Рентабельность реализованных услуг определяется посредством отношения прибыли к выручке от реализованных услуг (формула 1.2).

$$\frac{\text{Прибыль}}{\text{Выручка от реализованных услуг}} \times 100\% \quad (1.2)$$

Объем реализации на одного работающего в год вычисляется по формуле 1.3.

$$\frac{\text{Выручка от реализованных услуг}}{\text{Среднесписочная численность работников}} \times 100\% \quad (1.3)$$

К показателям эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций относятся также издержки в сфере реализации транспортно-экспедиционных услуг.

Доля издержек в общем объеме реализации вычисляется по формуле 1.4.

$$\frac{\text{Издержки в общем объеме реализации}}{\text{Выручка от реализованных услуг}} \times 100\% \quad (1.4)$$

Доля издержек в полной себестоимости определяется по формуле 1.5.

$$\frac{\text{Издержки в общем объеме реализации}}{\text{Выручка от реализованных услуг}} \times 100\% \quad (1.5)$$

Такой показатель как эффективность коммуникационных технологий, направленных на развитие транспортно-экспедиционных услуг организации, выражается посредством определения коэффициента реагирования клиента на логистические процессы по формуле 1.6.

$$\frac{\text{Совокупные затраты на логистические процессы}}{\text{Выручка от реализованных услуг}} \quad (1.6)$$

Приведенные показатели (формулы 1.1-1.6) позволяют определить не только эффективность деятельности транспортно-экспедиционной организации, но и выявить направления развития и дальнейшего совершенствования ее деятельности.

Таким образом, в результате рассмотрения теоретических основ повышения эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций были рассмотрены понятие и сущность транспортно-логистических систем, а также особенности функционирования транспортно-экспедиционных организаций в современной экономике.

2 Анализ эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «Экспедиция-Т»

2.1 Организационно-экономическая характеристика ООО «Экспедиция-Т»

Транспортно-экспедиционная организация «Экспедиция-Т» – это общество с ограниченной ответственностью, основным видом деятельности которого является организация перевозки грузов и доставка грузов автомобильным транспортом по территории Российской Федерации. ООО «Экспедиция-Т» основано в 2011 году. Юридическим и фактическим адресом организации, указанным в учредительных документах, является следующий: 445043, РФ, Самарская область, город Тольятти, улица Транспортная, 24А.

ООО «Экспедиция-Т» оказывает следующий перечень транспортно-экспедиционных услуг: автомобильные перевозки по территории Российской Федерации; перевозка опасных и негабаритных грузов; отслеживание груза на всем пути следования (экспедирование груза); оформление транспортной документации; складские услуги; иное транспортно-экспедиционное обслуживание по поручению Заказчика.

Организация специализируется преимущественно на междугородних перевозках грузов автомобильным транспортом. ООО «Экспедиция-Т» имеет в наличии собственную транспортную базу, но иногда прибегает к услугам сторонних организаций-перевозчиков и взаимодействует с ними на основе агентских договоров. ООО «Экспедиция-Т» организует свою деятельность в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации и руководствуется следующими нормативно-правовыми документами: Гражданским кодексом Российской Федерации; Федеральным законом от 08.11.2007 N 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» [4]; Федеральным законом от 30.06.2003 N 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» [5]; Правилами

перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденные постановлением Правительства РФ от 15.04.2011 N 272 (ред. от 03.12.2015) [1]; Правилами транспортно-экспедиционной деятельности утвержденными постановлением Правительства РФ от 8 сентября 2006 г. N 554 [2]; Приказом Минтранса РФ от 11.02.2008 N 23 «Об утверждении Порядка оформления и форм экспедиторских документов» [3].

Организационная структура и структура управления ООО «Экспедиция-Т» представлена на рисунке 2.1 и рисунке 2.2.

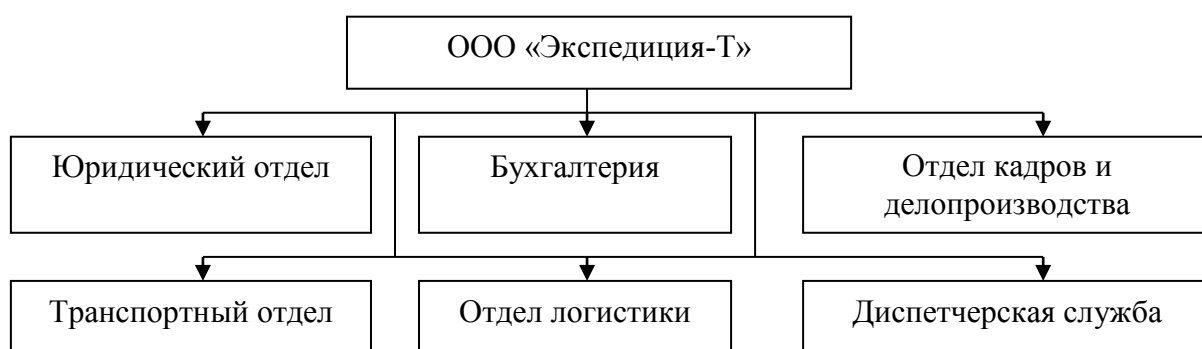


Рисунок 2.1 - Организационная структура управления ООО «Экспедиция-Т»

Для рассматриваемой организации характерна линейно-функциональная организационная система управления, когда функциональные службы или отдельные специалисты, в зависимости от выполняемых функций, разрабатывают программы работы структурных подразделений, которые согласовываются и утверждаются линейным руководителем. Подобное сочетание делает его достаточно эффективным. При четкой системе взаимосвязей и полной ответственности происходит высвобождение линейных руководителей от решения несвойственных им вопросов.

Структура организации включает в себя шесть подразделений: юридический отдел, бухгалтерия, отдел кадров и делопроизводства, транспортный отдел, отдел логистики, диспетчерская служба. Каждый отдел возглавляется начальником, который отвечает за работу своих подчиненных и взаимодействия с другими подразделениями.



Рисунок 2.2 - Структура управления ООО «Экспедиция-Т»

Руководителем общества является директор, который определяет стратегию развития организации на долгосрочную перспективу, а также устанавливает цели и задачи бизнеса на ближайшую перспективу. Бухгалтерия во главе с главным бухгалтером обеспечивает все финансовые операции, проводит бухгалтерские работы по расчетам с контрагентами, составлению экономической и финансовой отчетности, анализу финансово-экономического состояния, оперативному контролю за состоянием расчетов (дебиторская и кредиторская задолженности), проводит работы по взаимоотношениям с бюджетом (налоги и другие платежи), ведет расчеты по оплате труда.

Транспортный отдел, являясь одним из звеньев логистической цепи транспортной системы организации, обеспечивает подачу транспорта на

погрузку в указанные сроки и в необходимом количестве, а так же осуществляет контроль за состоянием, загрузкой и передвижением автомобильного транспорта. Среди основных задач отдела логистики можно выделить следующие: поиск клиентов, заключение договоров на перевозку грузов; организация и осуществление перевозок; планирование, контроль, анализ выполнения перевозок; изучение рынка, анализ конъюнктуры; поиск эффективных маршрутов перевозок с минимальным порожним пробегом и сверхнормативным простоем автотранспорта; исполнение разовых заявок на экспедирование. Диспетчерская служба, которую возглавляет главный диспетчер, обеспечивает работу отдела логистики, выполняя следующие задачи: ежедневная подготовка дислокации автотранспорта ООО «Экспедиция-Т»; отслеживание дислокации привлеченного транспорта; оформление договоров-заявок.

Кроме вышеуказанных отделов в ООО «Экспедиция-Т» существует юридический отдел, отдел кадров и делопроизводства.

Для исследования основных показателей деятельности организации были собраны данные об объеме, численности, себестоимости и другие необходимые сведения за 2013 – 2015 годы деятельности ООО «Экспедиция-Т». С целью получения наиболее полного изучения динамики основных экономических показателей исследуемой организации, все данные представлены в таблице 2.1.

Таблица 2.1 - Основные показатели деятельности ООО «Экспедиция-Т»

№ п/п	Наименование показателя	Значение показателя			Изменение показателя			
		2013 г.	2014 г.	2015 г.	абсолютное		относительное	
					2014/13	2015/14	2014/13	2015/14
1	Выручка от реализованных услуг, тыс. руб.	5744	6800	14584	1056	7784	18,4	114,4
2	Среднесписочная численность работников, чел.	9	12	18	3	6	33,3	50,0
3	Выработка на 1 работающего, тыс. руб.	638,2	566,7	810,2	-71,5	243,5	-11,2	42,9

Продолжение таблицы 2.1

№ п/п	Наименование показателя	Значение показателя			Изменение показателя			
		2013 г.	2014 г.	2015 г.	абсолютное		относительное	
					2014/13	2015/14	2014/13	2015/14
4	Фонд заработной платы, тыс. руб.	3816	4284	8319	468	4035	12,3	94,2
5	Среднегодовая заработная плата одного работающего, тыс. руб.	424	357	462,2	-67	105,2	-15,8	29,5
6	Коэффициент опережения темпов роста производительности труда над темпами роста заработной платы, раз	-	1,05	1,10	-	0,05	-	-
7	Полная себестоимость услуг, тыс. руб.	4211	5370	11329	1159	5959	27,5	110,9
8	Затраты на 1 руб. реализации, руб.	0,73	0,79	0,78	0,06	-0,01	7,7	-1,6
9	Прибыль от реализации, тыс. руб.	1533	1430	3255	-103	1825	-7,0	127,6
10	Рентабельность услуг, %	36,4	26,6	28,7	-9,8	2,1	-	-
11	Рентабельность реализации, %	26,6	21,0	22,3	-5,6	1,3	-	-

Данные таблицы 2.1 свидетельствуют о том, что выручка от реализованных услуг в 2014 году выросла по сравнению с 2013 годом на 18,4%, а в 2015 году по сравнению с 2014 годом – на 114,4%. Произошли изменения в численности работающих за 2013-2015 годы, а именно: в 2014 г. по сравнению с 2013 г. численность работающих увеличилась на 3 человека (33,3%), а в 2015 году по сравнению с 2014 годом – на 6 человек (50,0%). Опережение темпа роста выручки от реализованных услуг над темпами роста численности свидетельствует о росте производительности труда. Так, среднегодовая выработка одного работающего в 2015 году составила 810,2 тыс. руб., что свидетельствует о повышении данного показателя на 42,9 % по сравнению с 2014 годом и на 26,9 % по сравнению с 2013 годом.

Для расчета доли роста объема выручки от реализованных услуг на основании роста производительности труда используется формула 2.1:

$$D_{p.o.} = 100 - \frac{P_{\text{ч}} \times 100}{P_{o.v.}}, \quad (2.1)$$

где $D_{p.o.}$ – доля роста объема выручки от реализованных услуг за счет роста производительности труда, в %;

$P_{\text{ч}}$ – рост численности работающих, в %;

$P_{o.v.}$ – рост объема выручки от реализованных услуг, в %.

Рассчитаем долю роста объема выручки от реализованных услуг за счет роста производительности труда в 2014-2015 годах:

$$D_{p.o.2013-2015} = 100 - \frac{50 \times 100}{114,4} = 56,3\%.$$

Расчеты показывают, что рост доли объема выручки от реализованных услуг (56,3%) ООО «Экспедиция-Т» произошел за счет роста производительности труда работающих, а прирост объема выручки от реализованных услуг на 43,7% был достигнут за счет роста численности работающих.

Значение коэффициента опережения темпов роста производительности труда работающих над темпами роста их заработной платы в 2015 году превышает 1, что свидетельствует о рациональном и эффективном распределении средств на оплату труда, в 2014 году данный показатель составил 1,05 пункта.

В процессе исследования были изучена обеспеченность организации работниками различных категорий. В процессе анализа использованы данные первичного и статистического учета за 2013 – 2015 годы. Динамика обеспеченности трудовыми ресурсами ООО «Экспедиция-Т» представлена в таблице 2.2. Исходя из произведенных расчетов, которые приведены в таблице 2.2, за исследуемый период наблюдается увеличение численности работающих по всем категориям, за исключением категории «прочие служащие», численность которых не изменилась.

Таблица 2.2 - Анализ обеспеченности трудовыми ресурсами ООО «Экспедиция-Т»

Категории работающих	Среднесписочная численность, чел.			Отклонения 2015 года от			
	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2013 года		2014 года	
				Чел. (+/-)	Темп прироста, %	Чел. (+/-)	Темп прироста, %
Рабочие, в т.ч.	4	5	9	5	125,00	4	80,00
- основные	3	4	7	4	133,33	3	75,00
- вспомогательные	1	1	2	1	100,00	1	100,00
Служащие, в т.ч.	5	7	9	4	80,00	2	28,57
- руководители	1	2	2	1	100,00	0	0,00
- специалисты	3	4	6	3	100,00	2	50,00
- прочие служащие	1	1	1	0	0,00	0	0,00
Всего работающих	9	12	18	9	100,00	6	50,00

Общий рост численности персонала по сравнению с 2014 годом составил 50% (6 чел.). Наиболее высокими темпами увеличивалась численность основных рабочих. В 2015 году по сравнению с 2014 годом их количество выросло на 75%.

В процессе анализа состояния и использования трудовых ресурсов была проанализирована динамика структуры персонала в ООО «Экспедиция-Т» за 2013 – 2015 годы (таблица 2.3, рисунок 2.3).

Таблица 2.3 - Структура численности работающих ООО «Экспедиция-Т» по категориям работающих

Категории работающих	Структура численности, %			Отклонения 2015 года от (+/-)	
	2013	2014	2015	2013 года	2014 года
Рабочие, в т.ч.	44,44	41,67	50,00	5,56	8,33
- основные	33,33	33,33	38,89	5,56	5,56
- вспомогательные	11,11	8,33	11,11	0,00	2,78
Служащие, в т.ч.	55,56	58,33	50,00	-5,56	-8,33
- руководители	11,11	16,67	11,11	0,00	-5,56
- специалисты	33,33	33,33	33,33	0,00	0,00
- прочие служащие	11,11	8,33	5,56	-5,56	-2,78

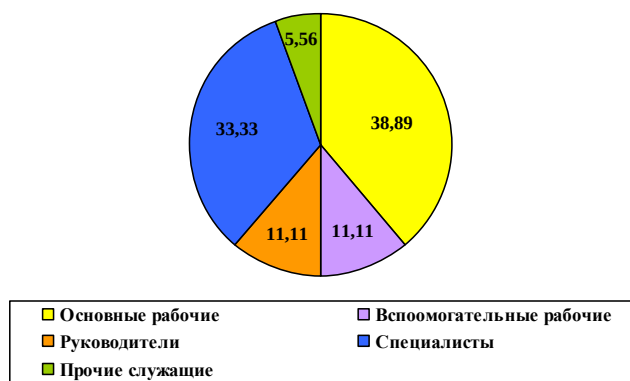


Рисунок 2.3 – Структура численности работающих ООО «Экспедиция-Т» по категориям за 2015 год

Как следует из расчетов, представленных в таблице 2.3, в структуре численности персонала произошли значительные изменения, а именно: произошло увеличение численности основных рабочих на 5 человек, численности вспомогательных рабочих и специалистов – на 1 человека (их доли в структуре работающих увеличились соответственно на 11,11% и 5,56%). Увеличение численности основных рабочих связано с увеличением заказов на транспортно-экспедиционные услуги, предоставляемые ООО «Экспедиция-Т».

Эффективность использования фонда заработной платы представлена в таблице 2.4. Анализ данных таблицы 2.4 показывает, что среднегодовая заработная плата работников в 2015 году имеет растущую тенденцию: по отношению к 2014 году ее размер увеличился на 29,5 %, а по отношению к 2013 году – на 9,0%. В 2014 году наблюдалось снижение показателя среднегодовой заработной платы по отношению к 2013 году на 15,8 %. Заработная плата на 1 рубль реализованной продукции снизилась в 2014 году по сравнению с 2013 годом на 5,2%, а в 2015 году по сравнению с 2014 годом – на 9,5%. Следовательно, самые высокие значения данного показателя приходятся на 2013 год, что составляет 66 копеек.

Таблица 2.4 - Анализ заработной платы работников ООО «Экспедиция-Т»

№ п/п	Показатели	2013 год	2014 год	2015 год	Отклонения показателя в 2013 г. (%)	Отклонения показателя в 2014 г. (%)
1	Выручка от реализованных услуг, тыс. руб.	5744,0	6800,0	14584,0	18,4	114,4
2	Фонд заработной платы, тыс. руб.	3816,0	4284,0	8319,0	12,3	94,2
3	Среднесписочная численность работников, чел.	9,0	12,0	18,0	33,3	50,0
4	Среднегодовая выработка одного работника, тыс. руб.	638,2	566,7	810,2	-11,2	42,9
5	Среднегодовая заработная плата одного работника, тыс. руб.	424,0	357,0	462,2	-15,8	29,5
6	Зарботная плата на 1 рубль реализованной продукции, руб.	0,66	0,63	0,57	-5,2	-9,5
7	Коэффициент опережения темпов роста производительности труда над темпами роста заработной платы	-	1,05	1,10	-	-

Таким образом, на основании данных о заработной плате ООО «Экспедиция-Т», приведенных в таблице 2.4, можно сделать вывод о том, что в организации, по результатам деятельности 2015 года, темпы роста производительности труда были значительно выше темпов роста среднегодовой заработной платы.

В качестве универсального показателя производительности труда выступает выработка на одного работника. Посредством использования показателей данных текущего и статистического учета была исследована динамика производительности труда рабочих за 2013-2015 гг. Показатели среднегодовой выработки одного работника зависят от ряда факторов, среди которых можно выделить долю рабочих в общей численности работников, количество отработанных дней одним рабочим за год, среднедневную выработку одного рабочего, среднюю продолжительность рабочего дня, среднечасовую выработку рабочего.

Таблица 2.5 - Показатели использования рабочего времени и выработки одного рабочего за 2013-2015 гг.

№ п/п	Показатель	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Отклонение 2015 г. от			
					2013 г.		2014 г.	
					+/-	%	+/-	%
1	Выручка от реализованных услуг, тыс. руб.	5744,0	6800,0	14584,0	8840,0	153,9	7784,0	114,4
2	Среднесписочная численность в т.ч. рабочих, чел.	9	12	18	9,0	100,0	6,0	50,0
		4	5	9	5,0	125,0	4,0	80,0
3	Удельный вес рабочих, %	44,4	41,7	50,0	5,6	-	8,3	-
4	Отработано дней одним рабочим за год, дней	216	216	217	1,0	0,5	1,0	0,5
5	Средняя продолжительность рабочего дня, час	7,8	7,8	7,8	0,0	0,0	0,0	0,0
6	Общее количество отработанного времени за год:							
6.1	всеми рабочими, чел.-час	6739,2	8424,0	15233,4	8494,2	126,0	6809,4	80,8
6.2	одним рабочим, чел.-час	1684,8	1684,8	1692,6	7,8	0,5	7,8	0,5
7	Среднегодовая выработка							
7.1	1 рабочего, руб.	1436,0	1360,0	1620,4	184,4	12,8	260,4	19,2
7.2	1 работника, руб.	638,2	566,7	810,2	172,0	26,9	243,6	42,9
8	Среднедневная выработка 1 рабочего, руб.	6648,2	6296,3	7467,5	819,3	12,3	1171,2	18,6
9	Среднечасовая выработка 1 рабочего, руб.	852,3	807,2	957,4	105,0	12,3	150,2	18,6

Среднегодовая выработка работающего рассчитывается посредством применения метода цепных подстановок, который заключается в том, что в первую очередь вычисляется среднегодовая выработка работающего как произведение значений факторов, которые относятся к 2013 году. Далее значения факторов последовательно заменяются показателями подобных факторов 2014 года. Затем производится последовательный расчет разностей, которые позволяют выявить численное значение влияния фактора на выработку (таблица 2.6).

Факторная модель для детерминированного анализа имеет следующий

вид (формула 2.2):

$$СГВ_{раб.} = Уд \times Д \times П \times СЧВ_{раб.}, \quad (2.2)$$

где $Уд$ – удельный вес рабочих, %;

$Д$ – число рабочих дней одного рабочего в год, чел.-дней;

$П$ – продолжительность рабочего дня, час;

$СЧВ_{раб.}$ – среднечасовая выработка рабочего, тыс. руб.

Таблица 2.6 - Расчет влияния факторов использования рабочего времени на изменение среднегодовой выработки одного работающего ООО «Экспедиция-Т» в 2014 г.

№ п/п	Удельный вес рабочих, %	Число рабочих дней одного рабочего в год, чел.-дней	Продолжительность рабочего дня, час	Среднечасовая выработка рабочего, руб.	Среднегодовая выработка 1 работника, тыс.руб.	Изменения среднегодовой выработки 1 работника, тыс. руб. (+/-)
1	2013 - 44,44	2013 - 216	2013 - 7,8	2013 - 852,33	638,22	
2	2014 - 41,67	2013 - 216	2013 - 7,8	2013 - 852,33	598,33	-39,89
3	2014 - 41,67	2014 - 216	2013 - 7,8	2013 - 852,33	598,33	0,00
4	2014 - 41,67	2014 - 216	2014 - 7,8	2013 - 852,33	598,33	0,00
5	2014 - 41,67	2014 - 216	2014 - 7,8	2014 - 807,22	566,67	-31,67
Результат действия всех факторов						-71,56

На основании произведенных расчетов, представленных в таблице 2.6, выявлены изменения в 2014 году по следующим показателям, которые оказали непосредственное влияние на среднегодовую выработку одного работающего:

1. Произошло уменьшение удельного веса рабочих с 44,44% до 41,67%. За счет данного фактора среднегодовая выработка на одного работника уменьшилась на 39,89 тыс. руб.

2. Не выявлены изменения в числе рабочих дней на одного рабочего в год и средней фактической продолжительности рабочего дня в 2013 году, что свидетельствует об отсутствии влияния со стороны данных факторов на изменение среднегодовой выработки одного работающего.

3. Выявлено снижение среднечасовой выработки одного рабочего на 45,11 руб., что определило снижение среднегодовой выработки одного работника на 31,67 тыс. руб.

Результатом совокупного воздействия исследуемых факторов является уменьшение среднегодовой выработки одного работника на 71,56 тыс. рублей, что соответствует данным таблицы 2.5.

Таким образом, в 2014 году снижение выработки было достигнуто посредством уменьшения показателей среднечасовой выработки одного рабочего. Негативное воздействие на производительность труда оказало снижение удельного веса основных рабочих в структуре персонала предприятия. Данный фактор может быть рассмотрен в качестве резерва повышения выработки на 0,82 тыс. руб.

Далее произведен расчет влияния факторов на среднегодовую выработку работающего в 2015 г., который представлен в таблице 2.7.

Таблица 2.7 - Расчет влияния факторов использования рабочего времени на изменение среднегодовой выработки одного работающего ООО «Экспедиция-Т» в 2015 г.

№ п/п	Удельный вес рабочих, %	Число рабочих дней одного рабочего в год, чел.-дней	Продолжительность рабочего дня, час	Среднечасовая выработка рабочего, тыс.руб.	Среднегодовая выработка 1 работника, тыс.руб.	Изменение среднегодовой выработки 1 работника, тыс. руб. (+/-)
1	2014 - 1,67	2014 - 216	2014 - 7,8	2014 - 807,22	566,67	
2	2015 - 50	2014 - 216	2014 - 7,8	2014 - 807,22	680,00	113,33
3	2015 - 50	2015 - 217	2014 - 7,8	2014 - 807,22	683,15	3,15
4	2015 - 50	2015 - 217	2015 - 7,8	2014 - 807,22	683,15	0,00
5	2015 - 50	2015 - 217	2015 - 7,8	2015 - 957,37	810,22	127,07
Результат действия всех факторов						243,56

На основании данных таблицы 2.7 можно выделить следующие изменения по показателям, которые оказали непосредственное воздействие на среднегодовую выработку одного работающего в 2015 году:

1. Наблюдается увеличение удельного веса рабочих в 2015 году с 1,67% до 50,0%, что обусловило повышение среднегодовой выработки на 113,33 тыс. руб.

2. Произошли изменения в количестве рабочих дней на одного рабочего в

год, а именно: данный показатель увеличился с 216 до 217 дней. Посредством влияния данного фактора среднегодовая выработка на одного работника повысилась на 3,15 тыс. руб.

3. Не выявлены изменения в 2015 году в показателях средней фактической продолжительности рабочего дня, что свидетельствует об отсутствии влияния со стороны данного фактора на изменение среднегодовой выработки.

4. Выявлен рост среднечасовой выработки одного рабочего на 150,15 руб./час, что повлияло на повышение среднегодовой выработки на одного работника на 127,07 тыс. руб.

Результатом совокупного воздействия исследуемых факторов является увеличение среднегодовой выработки одного работника на 243,56 тыс. рублей, что соответствует данным таблицы 2.5. Таким образом, в 2015 году рост выработки наблюдался за счет увеличения числа рабочих дней.

Показателем, характеризующим эффективность деятельности предприятия является себестоимость услуг. Она отражает эффективность использования всех ресурсов. Динамика структуры полной себестоимости ООО «Экспедиция-Т» по статьям калькуляции за 2013-2015 гг. представлена в таблице 2.8.

Таблица 2.8 - Динамика структуры полной себестоимости ООО «Экспедиция-Т» по статьям калькуляции за 2013-2015 гг.

№ п/ п	Наименование статьи затрат	Значение показателя						Изменение структуры себестоимости (в %) в 2015 г. по сравнению с	
		2013 год		2014 год		2015 год			
		тыс.руб.	%	тыс.руб.	%	тыс.руб.	%	2013 г.	2014 г.
1	Материалы основные и вспомогательные	80,00	1,90	426,00	7,93	1669,58	14,74	12,84	6,80
2	Зарплата основная	2500,00	59,37	2743,00	51,08	5519,00	48,72	-10,65	-2,36
3	Зарплата дополнительная	1316,00	31,25	1541,00	28,70	2800,00	24,72	-6,54	-3,98
4	Отчисления на соц. нужды	185,00	4,39	351,60	6,55	723,80	6,39	2,00	-0,16

Продолжение таблицы 2.8

№ п/ п	Наименование статьи затрат	Значение показателя						Изменение структуры себестоимости (в %) в 2015 г. по сравнению с 2013 г. 2014 г.	
		2013 год		2014 год		2015 год			
		тыс.руб.	%	тыс.руб.	%	тыс.руб.	%		
5	Цеховые расходы	86,00	2,04	215,10	4,01	500,00	4,41	2,37	0,41
6	Расходы на эксплуатацию и содержание оборудования	5,02	0,12	16,30	0,30	20,57	0,18	0,06	-0,12
7	Общехозяйствен ные расходы	32,38	0,77	54,34	1,01	60,60	0,53	-0,23	-0,48
8	Внепроизводстве нные расходы	6,60	0,16	22,66	0,42	35,45	0,31	0,16	-0,11
ИТОГО		4211	100	5370	100	11329	100	-	-

На основании данных, представленных в таблице 2.8, можно сделать следующие выводы:

1) выявлена изменчивость структуры себестоимости продукции ООО «Экспедиция-Т» (в частности, в 2015 г. по сравнению с 2013 г. удельный вес затрат на материалы изменились более чем на 12%, а удельный вес расходов по заработной плате - на 9%);

2) определено, что преимущество по удельному весу в структуре себестоимости ООО «Экспедиция-Т» имеют такие статьи калькуляции как заработная плата (основная и дополнительная, а также отчисления на социальные нужды), а также расходы на основные и вспомогательные материалы. Ежегодно данные затраты составляют в затратах предприятия не менее 87 % от суммы полной себестоимости продукции. Поэтому повышение показателей эффективности деятельности организации связано со снижением затрат именно по указанным статьям калькуляции.

Таким образом, основные мероприятия по снижению себестоимости продукции ООО «Экспедиция-Т» должны быть направлены на снижение затрат на материалы (например, поиск новых клиентов или сокращение логистических затрат т.д.) а также на более эффективное использование персонала (повышение квалификации кадров, улучшение условий труда и т.д.).

Следующим этапом анализа является исследование механизма формирования прибыли и ее динамики (таблица 2.9).

Таблица 2.9 - Анализ состава и динамики прибыли ООО «Экспедиция-Т» за 2013-2015 гг.

№ п/п	Наименование показателя	Значение показателя			Абс. изменение	
		2013 г.	2014 г.	2015 г.	2013/ 2014	2014/ 2015
1	Валовая прибыль	1533,00	1430,00	3255,00	-103,00	1825,00
2	Коммерческие расходы	234,00	453,00	689,00	219,00	236,00
3	Управленческие расходы				0,00	0,00
4	Прибыль от продаж (1-2-3)	1299,00	977,00	2566,00	-322,00	1589,00
5	Проценты к получению		0,00		0,00	0,00
6	Проценты к уплате		0,00		0,00	0,00
7	Доходы от участия в других организациях				0,00	0,00
8	Прочие операционные доходы				0,00	0,00
9	Прочие операционные расходы		35,00	41,00	35,00	6,00
10	Внереализационные доходы	223,00	435,00	415,00	212,00	-20,00
11	Внереализационные расходы	187,00	192,00	203,00	5,00	11,00
12	Прибыль до налогообложения (4+5-6+7+8-9+10-11)	1335,0	1185,0	2737,00	-150,00	1552,00
13	Налоги из прибыли	320,40	284,40	656,88	-36,00	372,48
14	Чистая (нераспределенная) прибыль	1014,6	900,60	2080,12	-114,00	1179,52

В ООО «Экспедиция-Т» в 2015 году наблюдался рост чистой прибыли в размере 2080,12 тыс.руб. Сумма прибыли до налогообложения в 2014 году снизилась по сравнению с 2013 годом на 150 тыс.руб. и составила 1185,0 тыс.руб. В 2015 году прибыль выросла по сравнению с 2014 годом на 1552,0 тыс.руб. и составила 2737,0 тыс. руб.

В 2014 г. по сравнению с 2013 г. прибыль от продаж снизилась на 322,0 тыс. руб. и составила 977 тыс. руб. В 2015 году прибыль от продаж выросла на 1589,0 тыс. руб. и составила 2566,0 тыс. руб.

Следующим этапом анализа финансовых результатов деятельности предприятия является расчет уровня рентабельности продаж и рентабельности услуг. Рентабельность продаж рассчитывается делением прибыли от реализации услуг (Π_y) на сумму полученной выручки (B) (формула 2.3).

$$R_{об} = \frac{\Pi_y}{B} \times 100\%, \quad (2.3)$$

где $R_{об}$ - рентабельность продаж, %;

Π_y - прибыль от реализации услуг, тыс. руб.

B – сумма полученной выручки, тыс. руб.

Рассчитаем показатель рентабельности продаж в 2013, 2014 и 2015 годах:

$$R_{об2013} = \frac{1533}{5744} \times 100\% = 26,69\%$$

$$R_{об2014} = \frac{1430}{6800} \times 100\% = 21,03\%$$

$$R_{об2015} = \frac{3255}{14584} \times 100\% = 22,32\%$$

Таким образом, рентабельность продаж ООО «Экспедиция-Т» в 2014 году по сравнению с 2013 г. снизилась на 5,66%, что говорит о снижении эффективности деятельности организации, в 2015 г. рентабельность продаж выросла на 1,29% и составила 22,32%

Проведем расчет уровня рентабельности услуг ООО «Экспедиция-Т»
Уровень рентабельности услуг (окупаемость затрат) рассчитывается по следующей формуле 2.4:

$$R_{услуг} = \frac{\Pi_y}{З} \times 100\%, \quad (2.4)$$

где $З$ – затраты на оказание услуг.

Рассчитаем показатель рентабельности услуг в 2013, 2014 и 2015 годах:

$$R_{услуг2013} = \frac{1533}{4211} \times 100\% = 36,40\%$$

$$R_{услуг2014} = \frac{1430}{5370} \times 100\% = 26,63\%$$

$$R_{услуг2015} = \frac{3255}{11329} \times 100\% = 28,73\%$$

Из приведенных расчетов следует, что рентабельность услуг ООО «Экспедиция-Т» в 2014 году по сравнению с 2013 г. также снизилась на 9,77%. Следовательно, снижается уровень окупаемости затрат. Однако, в 2015 году

наблюдается рост рентабельность услуг по сравнению с 2014 годом на 2,1% (значение показателя 28,73%).

Далее рассмотрена динамика показателей, которые характеризуют финансовые результаты деятельности ООО «Экспедиция-Т» (таблица 2.10).

Таблица 2.10 - Динамика показателей, характеризующих затраты и рентабельность ООО «Экспедиция-Т» за 2013-2015 гг.

№ п/п	Показатели	2013 год	2014 год	2015 год	Отклонения 2015г. (%, +/-) от	
					2013 г.	2014 г.
1	Выручка от реализованных услуг, тыс. руб.	5744,00	6800,00	14584,00	153,90	114,47
4	Полная себестоимость реализованных услуг, тыс. руб.	4211,00	5370,00	11329,00	169,03	110,97
6	Затраты на 1 рубль реализованных услуг, руб.	0,73	0,79	0,78	5,96	-1,63
7	Результат продаж («+» прибыль, «-» убыток), тыс. руб.	1533,00	1430,00	3255,00	112,33	127,62
8	Рентабельность услуг, %	36,40	26,63	28,73	-7,67	2,10
9	Рентабельность продаж, %	26,69	21,03	22,32	-4,37	1,29

Анализ данных таблицы 2.10 показал улучшение финансовых результатов деятельности ООО «Экспедиция-Т» в целом за 2013-2015 годы. В частности, в 2015 г. по сравнению с 2013 г. наблюдается превышение темпа прироста объема реализации над темпами прироста себестоимости на 27,61%. Данные показатели свидетельствуют о прибыльности деятельности организации. Также одним из признаков финансовой устойчивости ООО «Экспедиция-Т» является уровень рентабельности услуг и реализации, который имеет значение в рамках 20-30%.

2.2 Исследование эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации

В процессе исследования были рассмотрены основные показатели деятельности ООО «Экспедиция-Т», позволяющие охарактеризовать эффективность функционирования транспортно-экспедиционной организации в

современных условиях.

Как и любая система, логистическая система ООО «Экспедиция-Т» имеет свою логистическую цепь, которая состоит из следующих звеньев: отдел логистики; диспетчерская служба; транспортный отдел; бухгалтерия; грузоотправитель; грузополучатель; посредник.

Процесс перевозки грузов начинается с того, что предприятие-заказчик направляет в отдел логистики заявку на предоставление транспорта (1). Далее отдел логистики направляет запрос в диспетчерскую службу (2), где определяется автомобиль с водителем, который будет отправлен по данному маршруту. Первоначально диспетчерская служба делает запрос в транспортный отдел по наличию собственного транспорта (3,4). Если собственный транспорт отсутствует, диспетчерская служба связывается с компанией-перевозчиком, который предоставляет необходимый транспорт (5,6). Когда вопрос с транспортом решен, оформляется заявка, в которой указываются все данные на автомобиль и водителя. Заявка направляется в отдел логистики (7), который в свою очередь ее подписывает и направляет заказчику (8). Тут же данные по заявке отправляются в бухгалтерию для оформления всей документации по данной перевозке (9). Далее машина из транспортного отдела (10.1) или от организации-перевозчика (10.2) направляется на предприятие-грузоотправитель, где она загружается и следует на предприятие-грузополучатель (11). После разгрузки делаются отметки в товарно-транспортных накладных. После возвращения в транспортный отдел оригиналы документов, направляются в бухгалтерию, при условии доставки собственным транспортом (12.1). Если транспорт наемный, то перевозчик единым пакетом документов направляет оригиналы товарно-транспортных накладных, счета и акты выполненных работ в ООО «Экспедиция-Т» (12.2, 13). Далее документы передаются в бухгалтерию. После чего бухгалтерия направляет заказчику оригиналы документов (14). После того как заказчик получает полный пакет документов, он оплачивает перевозку (15). Если использовался наемный транспорт, то после оплаты перевозки заказчиком происходит расчет с

компанией-перевозчиком (16). Логистическая система ООО «Экспедиция-Т» представлена в Приложении Б. Типовой договор транспортной экспедиции, применяемый в рамках ООО «Экспедиция-Т», представлен в Приложении В.

В 2014 году для оптимизации документооборота ООО «Экспедиция-Т» была внедрен программный продукт «Грузоплан». Данная программа предназначена для небольших транспортно-экспедиционных организаций и позволяет осуществлять учет заявок на грузоперевозку, хранение документов, реквизитов перевозчиков и заказчиков; автоматизировать работу бухгалтерии, отдела кадров и делопроизводства, и отказаться от использования программы «1С:Предприятие». Данная программа позволяет построить маршруты автомобильных перевозок, определить протяженность маршрута и рассчитать стоимость оказываемых услуг.

ООО «Экспедиция-Т» располагает собственной транспортной базой, которая включает в себя следующие виды автомобильного транспорта: полуприцеп; изотерм (термос); грузовая газель. В случае отсутствия необходимого транспорта для перевозки, ООО «Экспедиция-Т» обращается в сторонние транспортные организации, такие как ООО «ГК «Виктори», ООО «СМС-Транс» и так далее.

Каждая единица автомобильного транспорта обладает GPS-оборудованием, которое позволяет в любой момент отследить местонахождение груза и устранить (предотвратить) любую непредсказуемую ситуацию на дороге. Ответственность экспедитора застрахована на 2 млн. рублей.

Постоянным маршрут движения автотранспорта ООО «Экспедиция-Т» Тольятти – Москва – Екатеринбург – Новокуйбышевск – Тольятти, протяженность данного маршрута составляет 4038 км, средний расход бензина составляет 30 литров на 100 км. Движение транспорта осуществляется также по следующим городам: Самара; Ульяновск; Пенза; Ярославль; Пермь; Уфа.

Процесс сотрудничества между организацией и клиентом начинается с запроса о ставках, который направляется заказчиком в отдел логистики.

Данный запрос должен содержать определенный набор сведений, необходимых для предоставления требуемой информации, например: наименование, адрес и телефоны грузоотправителя; наименование товара; вес, объем, число грузовых мест; пункт отправления и пункт назначения; необходимый вид транспорта. В случае отсутствия в запросе какого-либо из указанных пунктов отдел логистики для подсчета стоимости перевозки не сможет выдать необходимые сведения.

Оказание услуги начинается непосредственно с момента телефонных переговоров. На данном этапе необходимо привлечь клиента и заинтересовать в сотрудничестве именно с ООО «Экспедиция-Т». Поэтому результат во многом зависит от умения работника отдела общаться с потенциальным клиентом. После получения от клиента полных сведений работник отдела логистики проверяет, реально ли удовлетворить требования клиента (существует ли данный маршрут, перевозятся ли компанией указанные грузы и т.д.). Если предоставить такие услуги невозможно, то для сохранения клиента находятся альтернативные решения. Получив поручение организовать перевозку грузов, организация либо подготавливает свой транспорт, либо устанавливает контакты с транспортными организациями, чтобы забронировать под грузы необходимые транспортные средства.

Если экспедитор может организовать перевозку по маршруту, и отсутствуют какие-либо для этого препятствия, то представитель отдела логистики сообщает клиенту стоимость доставки и связанных с ней операций. После окончательного определения стоимости перевозки и получения от клиента согласия ее осуществить, происходит подписание с клиентом соответствующего договора или приложения к нему. Если все перечисленные выше процедуры выполнены правильно и существует договоренность с клиентом организовать транспортировку, то все обязанности по ее дальнейшей реализации возлагаются на специалистов транспортного отдела.

ООО «Экспедиция-Т» обладает складским хозяйством и дополнительно на основании договора может оказывать складские услуги, которые связаны приемкой, хранением, обработкой и учетом грузов различного типа и

назначения. Базовый набор складских услуг включает в себя: прием груза на складе с пересчетом по количеству мест и проверкой целостности упаковки и неупакованного груза; оптимальное размещение груза на складе с учетом опасных и негабаритных грузов; ведение складского учета приема, движения и хранения грузов; оформление складских актов и товаросопроводительных документов по унифицированным формам, утвержденных Госкомстатом РФ.

В процессе анализа складского хозяйства выявлено, что в рамках ООО «Экспедиция-Т» для осуществления погрузочно-разгрузочных работ применяются автомобильные погрузчики и электрические погрузчики – машины периодического (циклического) действия. В частности, на складе используется вилочный электропогрузчик Balkancar EB 687.22. Для временного хранения грузов менее 1 тонны используется склад закрытого типа, что обуславливает использование электропогрузчика данного типа. Основные эксплуатационные характеристики данного электропогрузчика и его внешний вид приведены в Приложении Г.

Для определения необходимого количества грузоподъемных машин для выполнения соответствующего объема погрузочно-разгрузочных и складских работ применяется формула 2.5:

$$m = \frac{Q_c}{(ПФ \times T)}, \quad (2.5)$$

где Q_c – суточный грузооборот, т;

ПФ – фактическая производительность машины периодического действия, т/ч;

T – время работы механизма за сутки ($T = 8$ – продолжительность одной смены), ч.

Для определения суточного грузооборота необходимо воспользоваться следующей формулой 2.6:

$$Q_c = \frac{Q_{\text{груз}}}{300}, \quad (2.6)$$

где $Q_{\text{груз}}$ – годовой грузооборот, т;

300 – режим работы склада в год, раб. дней/год.

Данные по суточному грузообороту представлены в таблице 2.11.

Таблица 2.11 - Суточный грузооборот

Наименование	Годовой грузооборот, т	Суточный грузооборот, т
Всего	1840	6,13

Расчет фактической производительности машины осуществляется по формуле 2.7:

$$ПФ = П \times K_{гр} \times K_{в}, \text{ т/ч}, \quad (2.7)$$

где P – теоретическая производительность машины, т/ч;

$K_{гр}$ – коэффициент использования машины по грузоподъемности ($K_{гр} = 0,8$);

$K_{в}$ – коэффициент использования машины по времени ($K_{в} = 0,45$).

Теоретическая производительность определяется по формуле 2.8:

$$П = Q_{гр} \times Ц, \quad (2.8)$$

где $Q_{гр}$ – грузоподъемность подъемно-транспортных машин, т;

$Ц$ – количество циклов в час, раз.

Для расчета количества циклов применяется следующая формула (2.9):

$$Ц = \frac{60}{T_{ц}}, \quad (2.9)$$

где $T_{ц}$ – продолжительность цикла работы подъемно-транспортного оборудования ($T_{ц} = 15$ мин), мин.

$$Ц = \frac{60}{15} = 4 \text{ раза};$$

$$П = 1 \times 4 = 4 \text{ т/ч};$$

$$ПФ = 4 \times 0,7 \times 0,6 = 1,68 \text{ т/ч};$$

$$m = \frac{7,36}{(1,68 \times 8)} = 0,54 \text{ шт.}$$

Следовательно, принимаем количество вилочных погрузчиков равное 1.

По следующей формуле (2.10) осуществляется вычисление значения

площади, которая занята подъемно-транспортным оборудованием:

$$f_{\text{общ}} = l \times b \times n_{\text{об}}, \quad (2.10)$$

где l – длина машины (без вил), м;

b – ширина машины, м;

$n_{\text{об}}$ – количество машин.

$$f_{\text{общ}} = 1,84 \times 0,96 \times 1 = 1,77 \text{ м}^2$$

Таким образом, площадь, которая занята подъемно-транспортным оборудованием, имеет значение $1,77 \text{ м}^2$.

Наиболее детальная оценка работы склада осуществляется посредством исследования технико-экономических показателей, среди которых: мощность склада; удельный складской грузооборот, который приходится на 1 м^2 склада; пропускная способность склада; показатели, характеризующие эффективность использования складских площадей (коэффициент использования площади склада, удельная средняя нагрузка на 1 м^2 полезной площади склада, грузонапряженность). Формулы для расчета и расчет данных показателей представлены в таблице 2.12.

Таблица 2.12 – Техничко-экономические показатели работы склада

№ п/п	Показатель	Формула	Расчет
1	Мощность склада (М)	$M = Q_{\text{груз}}$, где $Q_{\text{груз}}$ – годовой грузооборот склада, т	$M = Q_{\text{груз}} = 1840 \text{ т}$
2	Удельный складской грузооборот, приходящийся на 1 м^2 склада ($Y_{\text{ср}}$)	$Y_{\text{ср}} = \frac{Q_{\text{ср}}}{F_{\text{общ}}}$, где $Q_{\text{ср}}$ – средний складской грузооборот, т; $F_{\text{общ}}$ – общая площадь склада, м^2	$Y_{\text{ср}} = \frac{((100 + 500 + 50 + 120 + 150)/5)}{208,66}$ $= 0,88 \text{ т} / \text{м}^2$
3	Пропускная способность склада ($ПС_{\text{скл}}$)	$ПС_{\text{скл}} = \frac{E \times T}{t_{\text{хр}}}$, где E – емкость склада, т; T – продолжительность периода (248 день); $t_{\text{хр}}$ – средний срок хранения грузов (15 дней).	$ПС_{\text{скл}} = \frac{125,02 \times 248}{15} = 2067 \text{ т}$

Продолжение таблицы 2.12

№ п/п	Показатель	Формула	Расчет
4	Емкость склада (Е)	$E = Y(f_{\text{пол}} \times y_1)$, где y_1 – нагрузка на 1 м полезной площади, т/м ² (исходные данные)	$E = 10 \times 0,75 + 73,6 \times 0,35 + 5 \times 5,7 + 10 \times 1,5 + 10 \times 0,75 = 125,02 \text{ т}$
5	Коэффициент использования площади склада ($K_{\text{и}}$)	$K_{\text{и}} = \frac{f_{\text{пол}}}{F_{\text{общ}}}$, где $K_{\text{и}}$ – коэффициент использования площади склада; $f_{\text{пол}}$ – полезная (грузовая) площадь склада, м ² ; $F_{\text{общ}}$ – общая площадь склада, м ²	$K_{\text{и}} = \frac{108,6}{208,66} = 0,52$
6	Удельная средняя нагрузка на 1 м ² полезной площади склада ($Y_{\text{срн}}$)	$Y_{\text{срн}} = \frac{Q_{\text{зап}}}{f_{\text{пол}}}$, где $Q_{\text{зап}}$ – количество единовременно хранимого груза или максимальный запас материалов, хранимый на складе, т; $f_{\text{пол}}$ – полезная площадь склада, м ² .	$Y_{\text{срн}} = \frac{37,8}{108,6} = 0,35 \text{ т/м}^2$
7	Грузонапряженность (Г)	$\Gamma = \frac{Q_{\text{груз}}}{f_{\text{пол}}}$, где $Q_{\text{груз}}$ – годовой грузооборот склада, т	$\Gamma = \frac{1840}{108,6} = 16,94 \text{ т/м}^2$

Коэффициент использования площади склада колеблется в пределах 0,2–0,7. Чем выше значение коэффициента, тем более оптимально используется площадь склада и дешевле стоимость хранения груза.

К показателям, которые характеризуют производительность складских рабочих и степень механизации труда, относятся следующие: производительность труда одного рабочего за смену, степень охвата рабочих механизированным трудом, уровень механизации складских работ. Формулы для расчета и расчет данных показателей представлены в таблице 2.13.

Для осуществления погрузочно-разгрузочных работ на складе на один вилочный погрузчик требуется 1 водитель и 1 грузчик.

Таблица 2.13 – Показатели, характеризующие производительность складских рабочих и степень механизации труда

№ п/п	Показатель	Формула	Расчет
1	Производительность труда одного рабочего за смену ($q_{пр}$)	$q_{пр} = \frac{Q_{общ}}{m}$, где $Q_{общ}$ – общее количество переработанного материала за какой-либо период, т; m – количество человеко-смен, затраченных на переработку материала за этот же период.	$q_{пр} = \frac{1840}{(14 \times 248)} = 0,529т$
2	Степень охвата рабочих механизированным трудом (Q_m)	$Q_m = \left(\frac{P_m}{P} \right) \times 100\%$, P_m – число рабочих, выполняющих работу механизированным способом, чел.; P – общее число рабочих, занятых на погрузочно-разгрузочных и внутри складских работах, чел.	$Q_m = \left(\frac{2}{4} \right) \times 100\% = 50\%$
3	Уровень механизации складских работ (Y_m)	$Y_m = \left(\frac{Q_m}{Q_{общ}} \right) \times 100\%$, $Q_{общ}$ – общий объем работ, включающий объем механизированных работ Q_m и объем работ выполняемых в ручную Q_r .	$Y_m = \left(\frac{980 \times 2}{(980 \times 2 + 30 \times 2)} \right) \times 100\%$ $= 97,03\%$
4	Объем механизированных работ (Q_m)	$Q_m = Q_{мп} \times n_m$, где $Q_{мп}$ – величина грузопотока, перерабатываемого механизмами, т; n_m – количество перевалок грузов механизмами.	$Q_m = 980 \times 2 = 1960$
5	Объем ручных работ (Q_r)	$Q_r = Q_{рп} \times P_r$, где $Q_{рп}$ – величина грузопотока перерабатываемого в ручную, т; P_r – количество перевалок грузов в ручную.	$Q_r = 30 \times 2 = 60$

С учетом двухсменного режима работы склада число водителей ПТО составляет 2 водителя и 2 грузчика. Таким образом, степень охвата рабочих механизированным трудом будет равна 50 %.

Принимая во внимание то, что основную часть в общем объеме погрузочно-разгрузочных работ составляет механизированный труд, а доля ручного труда – невелика, она нужна в основном для перехватки, то принимаем величину грузового потока, перерабатываемыми механизмами $Q_{мп} = 980$ т при двух перевалках, а величину грузопотока, перерабатываемого в ручную $Q_{рп} = 30$ т – так же при двух перевалках.

Следовательно, уровень механизации складских работ составляет 97,03%, что свидетельствует о высоком уровне механизации склада. Однако в процессе анализа выявлены недостатки в системе временного складирования, связанного с отсутствием оборудования, позволяющего преодолевать разницу в высоте между грузовиками и полом склада, что снижает производительность труда на складе. Также в процессе анализа выявлены недостатки, связанные с поиском грузов в складских помещениях. С данными проблемами сталкиваются грузчики, которые осуществляют поиск грузов, что определяет временные издержки и снижение скорости осуществления погрузочно-разгрузочных работ.

ООО «Экспедиция-Т» функционирует в нестабильных условиях внешней среды и повышенной конкурентоспособности. Система показателей для оценки эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «Экспедиция-Т» представлена в таблице 2.14.

Таблица 2.14 - Система показателей для оценки эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «Экспедиция-Т»

№ п/п	Показатель	Формула для расчета
1	Успех предложения	$\frac{\text{Цена услуг, подлежащих реализации}}{\text{Выручка от реализации услуг}} \times 100$
2	Показатели, характеризующие выручку от реализованных услуг	
2.1	Рентабельность реализованных услуг	$\frac{\text{Прибыль}}{\text{Выручка от реализованных услуг}} \times 100$
2.2	Объем реализации на одного работающего в год	$\frac{\text{Выручка от реализованных услуг}}{\text{Среднесписочная численность работников}} \times 100$
3	Издержки в сфере реализации транспортно-экспедиционных услуг	
3.1	Доля издержек в общем объеме реализации, %	$\frac{\text{Издержки в общем объеме реализации}}{\text{Выручка от реализованных услуг}} \times 100$

Продолжение таблицы 2.14

№ п/п	Показатель	Формула для расчета
3.2	Доля издержек в полной себестоимости, %	$\frac{\text{Издержки}}{\text{Общие издержки}} \times 100$
4	Эффективность коммуникационных технологий, направленных на развитие транспортно-экспедиционных услуг организации	
4.1	Коэффициент реагирования клиента на логистические процессы	$\frac{\text{Совокупные затраты на логистические процессы}}{\text{Выручка от реализованных услуг}}$

Исходные данные для оценки эффективности транспортно-экспедиционных услуг ООО «Экспедиция-Т» за 2013 – 2015 гг. представлены в таблице 2.15.

Таблица 2.15 - Исходные данные для оценки эффективности транспортно-экспедиционных услуг ООО «Экспедиция-Т» за 2013 – 2015 гг.

№	Показатели	Значение			Источник информации
		2013 г.	2014 г.	2015 г.	
1	Выручка от реализованных услуг, тыс. руб.	5744	6800	14584	Таблица 2.1.
2	Среднесписочная численность работающих всего, чел.	9	12	18	Таблица 2.1.
3	Прибыль валовая, тыс. руб.	1533	1430	3255	Таблица 2.1.
4	Издержки, тыс. руб.	2951,4	2275,5	2775,9	Смета затрат
5	Полная себестоимость, тыс. руб.	4211	5370	11329	Таблица 2.1.

Расчет показателей, характеризующих эффективность транспортно-экспедиционных услуг ООО «Экспедиция-Т» за 2013 – 2015 гг. представлен в таблице 2.16.

Таблица 2.16 – Расчет показателей, характеризующих эффективность транспортно-экспедиционных услуг ООО «Экспедиция-Т» за 2013 – 2015 гг.

№ п/п	Показатель	Расчет		
		2013 г.	2014 г.	2015 г.
1	Успех предложения, %	$0,93/5744 \times 100 = 0,016$	$1,0/6800 \times 100 = 0,014$	$1,06/14584 \times 100 = 0,0072$
2	Показатели, характеризующие объем реализации			
2.1	Рентабельность реализации, %	$1533/5744 \times 100 = 26,6$	$1430/6800 \times 100 = 21,0$	$3255/14584 \times 100 = 22,3$

Продолжение таблицы 2.16

№ п/п	Показатель	Расчет		
		2013 г.	2014 г.	2015 г.
2.2	Объем реализации на одного сотрудника в год, тыс. руб.	5744/ 18 = 319,1	6800/18 = 377,7	14584/18 =810,2
3	Издержки в сфере сбыта			
3.1	Доля издержек в общем объеме реализации, %	2951,4/ 5744*100 =24,8	2275,5/ 6800*100 = 21,9	2775,9/ 14584 *100 = 20,3
3.2	Доля издержек в полной себестоимости, %	2951,4/ 4211* 100= 36,7	2275,5/5370* 100 = 26,6	2775,9/ 11329 *100 =34,3
4	Эффективность коммуникационных технологий, направленных на развитие транспортно-экспедиционных услуг организации			
4.1	Коэффициент реагирования клиента на логистические процессы	58/5744 = 0,01	66/6800 =0,009	75/14584 = 0,005

Анализ динамики показателей, характеризующих эффективность транспортно-экспедиционных услуг ООО «Экспедиция-Т» за 2013 – 2015 гг. представлен в таблице 2.17.

Таблица 2.17 - Анализ динамики показателей характеризующих эффективность транспортно-экспедиционных услуг ООО «Экспедиция-Т» за 2013 – 2015 гг.

№ п/п	Показатель	Расчет			Отклонения (+, -)	
		2013 г.	2014 г.	2015 г.	2015/ 2013	2015/ 2014
1	Успех предложения, %	0,016	0,014	0,0072	-0,0088	-0,0068
2	Показатели, характеризующие объем реализации					
2.1	Рентабельность реализации, %	26,6	21,0	22,3	-4,3	+1,3
2.2	Объем реализации на одного сотрудника в год, тыс. руб.	319,1	377,7	810,2	+491,1	+432,5
3	Издержки в сфере сбыта					
3.1	Доля издержек в сбыте в общем объеме реализации, %	24,8	21,9	20,3	-4,5	-1,6
3.2	Доля издержек в полной себестоимости, %	36,7	26,6	34,3	-2,4	7,7

Продолжение таблицы 2.17

№ п/п	Показатель	Расчет			Отклонения (+, -)	
		2013 г.	2014 г.	2015 г.	2015/ 2013	2015/ 2014
4	Эффективность коммуникационных технологий, направленных на развитие транспортно-экспедиционных услуг организации					
4.1	Коэффициент реагирования клиента на логистические процессы	0,01	0,009	0,005	-0,005	-0,004

На основе данных таблицы 2.17 можно сделать вывод, что в организации происходят следующие изменения показателей, характеризующих эффективность транспортно-экспедиционных услуг ООО «Экспедиция-Т» в 2013 – 2015 годах:

1. Наблюдается снижения успеха предложения в 2015 году по сравнению с 2014 годом на 0,006, а по сравнению с 2013 годом – на 0,009.

2. Рентабельность реализации услуг ООО «Экспедиция-Т» в 2015 г. увеличилась по сравнению с 2014 г. на 1,3 %, а по сравнению с 2013 – наблюдается снижение 4,3 %. Это говорит о том, что ООО «Экспедиция-Т» на каждый вложенный рубль не получает больше прибыли от реализации услуг.

3. Происходит увеличение реализации в расчете на одного работающего на предприятии в 2015 году по отношению к 2013 г. на 491,1 тыс. руб., а по сравнению с 2014 на 432,5 тыс. руб. Это свидетельствует об увеличении выработки работающего в ООО «Экспедиция-Т».

4. В 2015 г. в ООО «Экспедиция-Т» наблюдается снижение доли издержек. Так доля издержек в общем объеме реализации услуг в 2015 г. уменьшилась на 4,5 % по отношению к 2013 и на 1,6 % - по отношению к 2014 г. Доля издержек в полной себестоимости уменьшается в 2015 г. на 2,4% по отношению к 2013 году, а по отношению 2014 году данный показатель увеличился на 7,7 %. Это свидетельствует о том, что темп роста издержек в сбыте не превышает темп роста объема реализации и полной себестоимости.

5. В 2015 году в ООО «Экспедиция-Т» происходит снижения роста коэффициента затрат на логистику для привлечения внимания клиента на 0,004

по отношению к 2014 году, а по отношению 2013 года - на 0,005. Значит предприятия на каждый вложенный рубль в логистические процессы, направленные на содействие сбыту, стало получать больше выручки от реализации.

Таким образом, в результате произведенного анализа деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «Экспедиция-Т» выявлено, что в целом деятельность организации стала более прибыльной, при этом наблюдается повышение затрат ООО «Экспедиция-Т» на один рубль реализации услуг (с 73 копеек в 2013 году до 78 копеек в 2015 году). Все вышеперечисленное привело к росту показателя рентабельности деятельности организации за анализируемый период на 1,3%. То, что деятельность ООО «Экспедиция-Т» является прибыльной, говорит о достаточно рациональном использовании организацией имеющихся ресурсов и эффективности ее финансово-хозяйственной деятельности.

Однако в рамках ООО «Экспедиция-Т» выявлены определенные недостатки в организации ее деятельности, устранение которых позволит повысить эффективность функционирования данной транспортно-экспедиционной организации в современных условиях (таблица 2.18).

Таблица 2.18 – Сводная таблица организации выполнения мероприятий по повышению эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «Экспедиция-Т»

№ п/п	Проблема	Мероприятие
1	Снижение спроса на транспортно-экспедиционные услуги	Внедрение системы дисконтирования для постоянных клиентов
2	Недостаточная эффективность погрузочно-разгрузочных работ	Повышение эффективности погрузочно-разгрузочных работ посредством установки выравнивающей платформы – доклевеллера для прямого доступа погрузчика со склада в кузов автомобиля
3	Нерациональное использование склада и временные затраты на поиск груза в складском помещении	Разграничивание площадей складского хозяйства по ассортиментным зонам.

Таким образом, в результате анализа эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «Экспедиция-Т» была рассмотрена организационная структура предприятия, рассчитаны основные показатели его деятельности. Также рассмотрена схема логистической системы организации, проанализирован основной маршрут движения транспорта. На основе проведенного анализа были выявлены следующие недостатки: снижение спроса на транспортно-экспедиционные услуги; недостаточная эффективность погрузочно-разгрузочных работ и нерациональное использование склада и временные затраты на поиск груза в складском помещении.

3 Мероприятия по повышению эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «Экспедиция-Т»

3.1 Разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации

Мероприятие 1. Внедрение системы дисконтирования для постоянных клиентов транспортно-экспедиционной организации

С целью повышению эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «Экспедиция-Т» необходимо сформировать клиентскую базу постоянных клиентов и предоставить им скидки на оказываемые услуги.

Предлагается внедрение накопительной дисконтной программы, которая характеризуется увеличением льгот по мере обращения клиентов в ООО «Экспедиция-Т». Учет производится в виде бонусных очков, которые начисляются по перечню транспортно-экспедиционных услуг, осуществляемых организацией (таблица 3.1).

Таблица 3.1 – Количество бонусных очков по видам транспортно-экспедиционных услуг

№ п/п	Вид услуг	Количество бонусных очков
1	Автоперевозка груза	30
2	Погрузо-разгрузочные работы	10
3	Складское хранение груза	20
4	Транспортная экспедиция	20

Дисконт в виде 3% скидки на оказываемые услуги выдается в результате накопления клиентом 150 бонусных очков. Скидка 5% предоставляется клиентам, которые накопили 250 бонусных очков. Максимальная скидка 10% предоставляется клиентам, которые накопили 450 бонусных очков.

Данный вариант дисконтной системы является наиболее сложным, так как требует учета и накопления информации по клиентам. В связи с этим необходимо внедрить в рамках ООО «Экспедиция-Т» программное обеспечение, которое позволит систематизировать клиентов, количество их обращений по видам услуг, рассчитать количество бонусных очков и отразить стоимость услуг в соответствии с предоставленной скидкой. Предлагается внедрить программу «Клиенты 3.0.3 Проф», которая соответствует всем вышеперечисленным требованиям.

Для реализации данного мероприятия необходимо осуществить следующие действия:

1. Купить программное обеспечение «Клиенты 3.03 Проф» с лицензией на 1 год.
2. Установить данную программу на персональные компьютеры сотрудников ООО «Экспедиция-Т».
3. Произвести обучение сотрудников работе в данной программе.
4. Обеспечить своевременное техническое обслуживание программы.

Программное обеспечение «Клиенты 3.0.3 Проф» можно приобрести в режиме онлайн непосредственно у разработчика ООО «Аракс Групп». В качестве ответственных исполнителей за реализацию данного мероприятия можно назначить начальника отдела кадров и менеджера-логиста.

Мероприятие 2. Повышение эффективности погрузочно-разгрузочных работ посредством установки выравнивающей платформы – доклевеллера для прямого доступа погрузчика со склада в кузов автомобиля.

В ходе анализа работы складского хозяйства ООО «Экспедиция-Т» были выявлены недостатки в организации его работы. Для решения данной проблемы необходимо повысить производительность склада при помощи установки выравнивающей платформы.

Выравнивающие платформы (доклевеллеры) позволяют повысить производительность труда на складе, позволяя легко преодолевать разницу в высоте между грузовиками и полом склада. Данное оборудование уменьшает

время погрузки-разгрузки, снижает уровень травматизма и возможность повреждения груза и, как следствие, снижает логистические затраты.

Предлагается внедрить доклевеллеры производителя CAMPISA, которые соответствуют европейским нормам EN1398, регламентирующими уровень надежности, простоты эксплуатации и безопасности оборудования, а именно. Доклевеллеры CAMPISA – единственные в своем роде выравнивающие площадки, которые имеют выносную настенную гидравлическую станцию «CONSOLLE» вместо традиционной, устанавливаемой непосредственно в приямке под платформой левеллера. Данное решение делает процесс обслуживания доклевеллера более удобным и безопасным, так как нет необходимости проводить какие-либо работы непосредственно под платформой левеллера.

Данное оборудование представляет собой электрогидравлическую систему с управлением от одной кнопки. При нажатии кнопки на пульте управления платформа доклевеллер поднимается в крайнюю верхнюю позицию (примерно 650 мм от горизонтального положения), плавно выдвигается козырек. При отпускании кнопки платформа опускается, а козырек ложится на край кузова автомобиля. Левеллер находится в рабочем положении.

Возврат платформы в исходное положение: при нажатии кнопки платформа поднимается вверх, при этом козырек плавно опускается. При достижении платформой крайнего верхнего положения следует отпустить кнопку, платформа опустится в исходное горизонтальное положение. Выключатель подачи питания на контрольной панели также служит выключателем аварийной остановки с целью экстренной блокировки доклевеллера в любой позиции.

Доклевеллер с поворотным козырьком CAMPISA является наиболее экономичным и функциональным решением для грузовых автомобилей с задним типом загрузки. Данная модель доклевеллеров имеет широкий ассортимент с различными размерами и величинами динамической нагрузки, что позволяет выбрать наиболее оптимальное решение для конкретной

транспортно-экспедиционной организации. Внешний вид доклевеллера и его основные параметры представлены в Приложении Д.

Для реализации данного мероприятия необходимо осуществить следующие действия:

1. Купить доклевеллер с поворотным козырьком CAMPISA.
2. Установить данное оборудование и ввести в эксплуатацию.
3. Произвести обучение сотрудников (грузчиков) работе на данном оборудовании.

В качестве ответственного исполнителя за реализацию данного мероприятия назначается начальник транспортного отдела.

Мероприятие 3. Разграничивание площадей складского хозяйства по ассортиментным зонам.

Площади складского хозяйства составляют от 50 до 80 кв.м. За одну смену происходит большое движение грузов – перемещение из поставки на склад, разгрузка, перемещение и отгрузка продукции на автотранспорт с целью последующей перевозки и экспедиции груза. Ассортимент грузов очень широкий и его размещение в складских помещениях происходит хаотично по мере поступления груза. Отсутствует единая система размещения грузов. Поэтому грузчики затрачивают много времени на ориентирование и расстановку грузов. Затраты времени на операцию - перемещение в экспедицию и установка ее в ряд по ассортименту на расстояние 50м - составляет 220 сек - это самые большие потери времени.

В связи с этим для улучшения условий труда грузчиков, а именно улучшения их ориентации на больших площадях и более быстрого перемещения по ним, предлагается площадь складского хозяйства разделить по основным ассортиментным зонам. Причем грузы, привезенные с других экспедиций предлагается разместить на площади, расположенной ближе к выходу на эстакады. Также определить зоны для комплектовки маршрутов. Зонирование рекомендуется произвести методом расчерчивания полов краской (лучше белой) и обозначить вывесками на стенах названия ассортиментных

групп. Тогда при передвижении грузов грузчики будут четко знать и видеть, где находятся тот или иной ассортимент, что приведет к уменьшению затрат времени на перемещение груза и распределение его по ассортименту, а также улучшит качество отгрузки и снизит показатели трудоемкости.

На рисунке 3.1 изобразим схематично предполагаемое зонирование площади складского хозяйства.

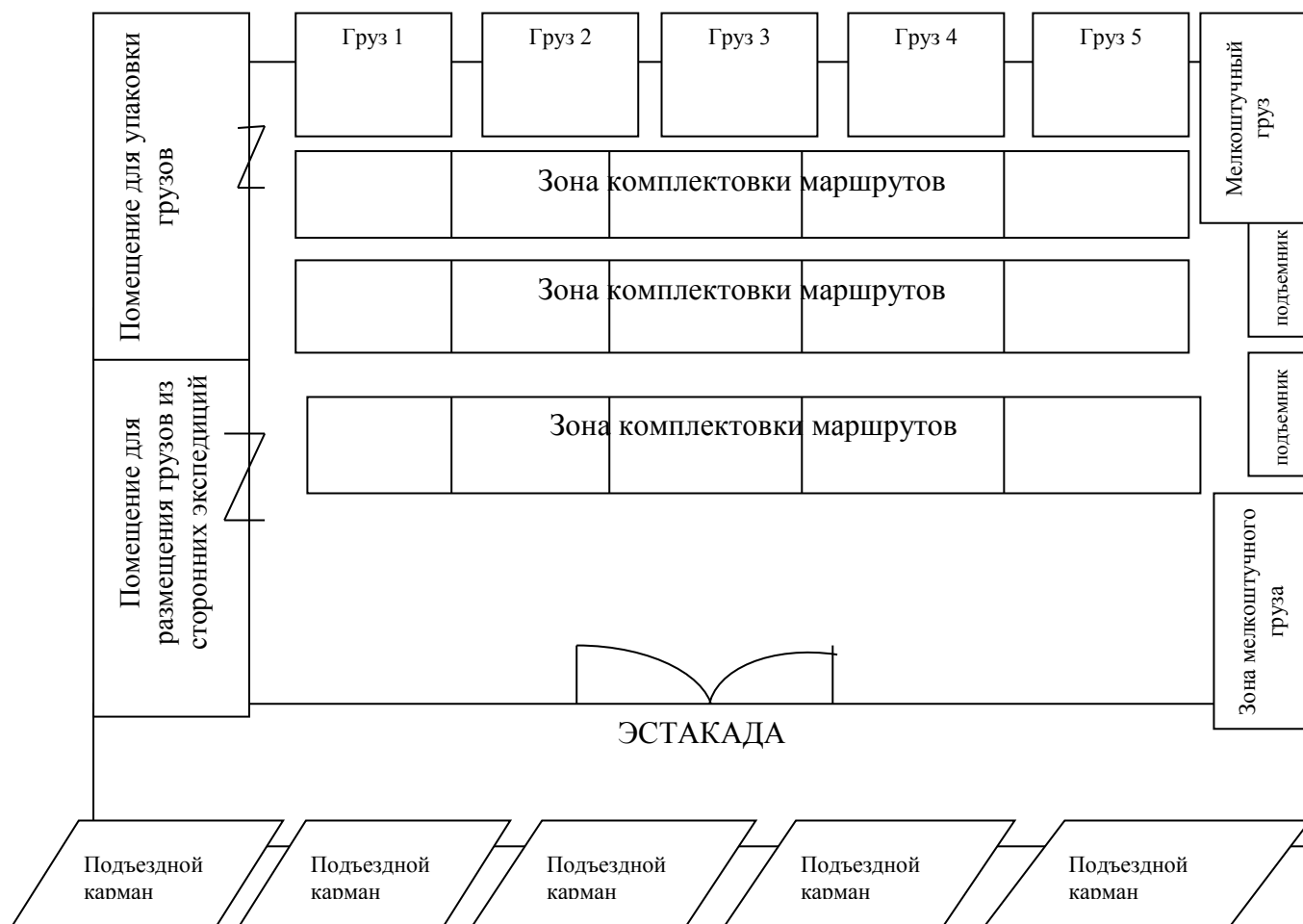


Рисунок 3.1 – Схема зонирования площади складского хозяйства по ассортиментным группам

Для реализации данного мероприятия необходимо осуществить следующие действия:

1. Определить ассортиментные зоны в складском хозяйстве.
2. Подача заявки на проведение работ и закупку материала.
3. Проведение покрасочных и оформительных работ.

4. Инструктирование персонала по поводу внедрения ассортиметных зон.
5. Анализ затрат времени на перемещение продукции.

В качестве ответственного исполнителя за реализацию данного мероприятия назначается начальник транспортного отдела.

3.2 Расчет экономического эффекта от внедрения комплекса мероприятий

Мероприятие 1. Внедрение системы дисконтирования для постоянных клиентов транспортно-экспедиционной организации.

Произведем расчет экономической эффективности по данному мероприятию.

Затраты на реализацию мероприятия по внедрению системы дисконтирования для постоянных клиентов транспортно-экспедиционной организации представлены в таблице 3.2.

Таблица 3.2 - Затраты на реализацию мероприятия по внедрению системы дисконтирования для постоянных клиентов транспортно-экспедиционной организации

№	Вид затрат	Сумма, тыс. руб.
1	Закупка и установка программы «Клиенты 3.0.3 Проф»	100
2	Обучение персонала	35
3	Техническое обслуживание программы	50
Итого		185
Текущие затраты		100
Капитальные затраты		85

В соответствии с возможностями данной программы, экспертным путем была проведена оценка прироста выручки от реализованных услуг, которая, по мнению экспертов ООО «Экспедиция-Т», может составить 1,15%.

Следовательно, выручка от реализованных услуг после внедрения мероприятия составит:

$$B_{py1} = B_{py0} + \Delta B_{py} \quad (3.11)$$

где B_{py0} - объем реализации в текущем году,

ΔB_{py} - прирост объема реализации тыс. руб.

$$B_{py1} = 14584 + (14584 \times 0,0115) = 14751,7 \text{ тыс. руб}$$

Исходные данные для расчета показателей экономической эффективности предлагаемого мероприятия представлены в таблице 3.3.

Таблица 3.3 - Исходные данные для расчета показателей экономической эффективности мероприятия

№ п/п	Показатель	Условное обозначение	Значение показателя	
			До внедрения мероприятия	После внедрения
1	Выручка от реализованных услуг, тыс.руб.	B_{py}	14584	14751,7
2	Среднесписочная численность работников, чел.	$Ч$	18	18
3	Средняя годовая заработная плата, тыс.руб.	$З_{г}$	462,2	462,2
4	Обязательные страховые взносы (%)	ОСВ	30,4	30,4
5	Условно-постоянные расходы, тыс.руб.	$У$	9042,8	9042,8

Произведем расчет показателей экономической эффективности от внедрения мероприятия. Так как предлагаемое мероприятие не требует найма на работу новых рабочих, то рассчитаем условное высвобождение численности:

$$\Xi_{ч} = Ч_1 \times \left(1 + \frac{\Delta B_{py}}{100}\right) - Ч_2 \quad (3.1)$$

$$\Xi_{ч} = 18 \times \left(1 + \frac{1,15}{100}\right) - 18 = 0,20 \text{ чел.}$$

Прирост производительности труда за счет условной экономии численности рассчитывается по формуле 3.2:

$$\Delta ПТ = \frac{\Xi_{ч} \times 100}{Q_p \times Ч} - \Xi_{ч} \quad (3.2)$$

$$\Delta ПТ = \frac{0,20 \times 100}{1,15 \times 18} - 0,20 = 0,76$$

Рассчитаем экономию себестоимости по заработной плате, социальным отчислениям и условно-постоянным расходам по формулам 3.3, 3.4, 3.5:

$$\Xi_{зп} = З_{г} \times \Xi_{ч} \quad (3.3)$$

$$\Theta_{\text{зп}} = 462,2 \times 0,20 = 92,44 \text{ тыс. руб.}$$

Отчисления по обязательным страховым взносам, тыс. руб.:

$$\Theta_{\text{осв}} = \frac{\Theta_{\text{зп}} \times \text{ОСВ}}{100} \quad (3.4)$$

$$\Theta_{\text{осв}} = \frac{92,44 \times 30,4}{100} = 28,1 \text{ тыс. руб.}$$

Экономия по условно-постоянным расходам:

$$\Theta_{\text{упр}} = \left(\frac{Y_1}{B_{\text{py0}}} - \frac{Y_2}{B_{\text{py1}}} \right) \times B_{\text{py1}}, \quad (3.5)$$

$$\Theta_{\text{упр}} = \left(\frac{9042,8}{14584} - \frac{9042,8}{14751,7} \right) \times 14751,7 = 103,25 \text{ тыс. руб.}$$

Найдем условно годовую экономию:

$$\Theta_{\text{уг}} = \Theta_{\text{зп}} + \Theta_{\text{осв}} + \Theta_{\text{упр}} - Z_{\text{тек}} \quad (3.6)$$

$$\Theta_{\text{уг}} = 92,44 + 28,1 + 103,26 = 223,8 - 100 = 123,8 \text{ тыс. руб.}$$

Годовой экономический эффект равен экономии условно годовой:

$$\Theta_{\text{г}} = \Theta_{\text{уг}} - E_{\text{н}} \times Z_{\text{кап}}, \quad (3.7)$$

где $\Theta_{\text{г}}$ – экономия годовая, тыс. руб.;

$\Theta_{\text{уг}}$ – экономия условно годовая, тыс. руб.;

$E_{\text{н}}$ – нормативный коэффициент эффективности капитальных затрат = 0,3;

$Z_{\text{кап}}$ – капитальные затраты, тыс. руб.

$$\Theta_{\text{г}} = 123,8 - 0,3 \times 85 = 98,3 \text{ тыс. руб.}$$

Срок окупаемости внедрения системы дисконтирования для постоянных клиентов рассчитывается по формуле 3.8:

$$T_{\text{ок}} = \frac{Z_{\text{кап}}}{\Theta_{\text{уг}}}, \quad (3.8)$$

где $T_{\text{ок}}$ – срок окупаемости, год;

$Z_{\text{кап}}$ – капитальные затраты, тыс. руб.;

$\Theta_{\text{уг}}$ – экономия условно годовая.

$$T_{\text{ок}} = \frac{85}{123,8} = 0,68 \text{ г.}$$

Таким образом, годовой экономический эффект от внедрения мероприятия составит 98,3 тыс.руб., при сроке окупаемости капитальных затрат в 0,68 года. Исходя из этих данных, можно сделать вывод об экономической целесообразности внедрения данного мероприятия в ООО «Экспедиция-Т».

Мероприятие 2. Повышение эффективности погрузочно-разгрузочных работ посредством установки выравнивающей платформы – доклевеллера для прямого доступа погрузчика со склада в кузов автомобиля.

В результате внедрения данного мероприятия предполагаются определенные капитальные затраты, которые приведены в таблице 3.4.

Таблица 3.4 – Капитальные затраты на мероприятие по установке выравнивающей платформы

№ п/п	Затраты	Сумма
1.	Приобретение доклевеллера, тыс.руб.	86,70
2.	Монтаж доклевеллера, тыс.руб.	23,3
3.	Итого капитальные затраты	110,0

После установки оборудования возрастут текущие затраты. Увеличение текущих расходов представлено в таблице 3.5.

Таблица 3.5 - Текущие затраты на мероприятие по установке выравнивающей платформы

№	Статья	Сумма
1.	Материалы, тыс. руб.	43,0
2.	Электроэнергия, тыс. руб.	32,0
3.	Общехозяйственные затраты, тыс. руб.	25,0
	Итого, тыс. руб.	100,0

Интегральный коэффициент использования оборудования склада в ООО «Экспедиция-Т» в 2015 году составлял 0,93. По данным, которые представлены разработчиками доклевеллера, в результате его внедрения происходит снижение потерь рабочего времени и затрат на погрузку и выгрузку товаров до

1,01%. Следовательно, можно ожидать коэффициент использования оборудования склада в размере $0,93 \times 1,01 = 0,94$

Увеличение выручки от реализованных услуг составит:

$$\Delta B_{py} = (14584 / 0,93 \times 0,94) - 14584 = 156,8 \text{ тыс. руб.}$$

$$B_{py1} = 14584 + 156,8 = 14740,8 \text{ тыс. руб.}$$

Исходные данные для расчета показателей экономической эффективности предлагаемого мероприятия представлены в таблице 3.6.

Таблица 3.6 - Исходные данные для расчета показателей экономической эффективности мероприятия

№ п/п	Показатель	Условное обозначение	Значение показателя	
			До внедрения мероприятия	После внедрения
1	Выручка от реализованных услуг, тыс. руб.	ΔB_{py}	14584	14740,8
2	Среднесписочная численность работников, чел.	Ч	18	18
4	Средняя годовая заработная плата, тыс.руб.	$З_{г}$	462,2	462,2
5	Обязательные страховые взносы (%)	ОСВ	30,4	30,4
6	Условно-постоянные расходы, тыс.руб.	$У_{упр}$	9042,8	9042,8

Произведем расчет экономической эффективности по данному мероприятию (таблица 3.7).

Таблица 3.7 - Расчет эффективности мероприятия

Показатель	Методика расчета	Расчет показателя
Прирост выручки от реализованных услуг за счет внедрения оборудования, тыс. руб.	ΔB_{py}	$\Delta Q = 156,8 = 1,07\%$
Условное высвобождение численности рабочих, чел.	$\text{Эч} = \text{Ч}_1 \times (1 + \frac{\Delta B_{py}}{100}) - \text{Ч}_2$	$\text{Эч} = 18 \times (1 + 0,0107) - 18 = 0,19$
Рост производительности труда в целом, чел.	$\Delta \text{ПТ} = \frac{\text{Э}_\text{ч} \times 100}{\text{Ч} - \text{Э}_\text{ч}}$	$\Delta \text{ПТ} = \frac{0,19 \times 100}{18 - 0,19} = 1,06$
Условно-годовая экономия по заработной плате, тыс. руб.	$\text{Э}_{\text{зп}} = З_{г} \times \text{Э}_\text{ч}$	$\text{Э}_{\text{зп}} = 462,2 \times 0,19 = 87,81$
Экономия по обязательным страховым взносам, тыс. руб.	$\text{Э}_{\text{осв}} = \frac{\text{Э}_{\text{зп}} \times \text{ОСВ}}{100}$	$\text{Э}_{\text{осв}} = \frac{87,81 \times 30,4}{100} = 2,69$

Продолжение таблицы 3.7

Показатель	Методика расчета	Расчет показателя
Экономия в результате относительного сокращения условно-постоянных расходов, тыс. руб.	$\Theta_{\text{упр}} = \left(\frac{y_1}{B_{\text{py0}}} - \frac{y_2}{B_{\text{py1}}} \right) \times B_{\text{py1}}$	$\Theta_{\text{упр}} = \left(\frac{9042,8}{14584} - \frac{9042,8}{14740,8} \right) \times 14740,8 = 96,49$
Общая экономия, тыс. руб.	$\Theta_{\text{общ}} = \Theta_{\text{зп}} + \Theta_{\text{осв}} + \Theta_{\text{упр}}$	$\Theta_{\text{общ}} = 87,81 + 2,69 + 96,49 = 186,99$
Условно-годовая экономия, тыс. руб.	$\Theta_{\text{уг}} = \Theta_{\text{зп}} + \Theta_{\text{осв}} + \Theta_{\text{упр}} - Z_{\text{тек}}$	$\Theta_{\text{уг}} = 186,99 - 100 = 86,99$
Годовой экономический эффект, тыс. руб.	$\Theta_{\text{г}} = \Theta_{\text{уг}} - E_{\text{н}} \times Z_{\text{кап}}$	$\Theta_{\text{г}} = 86,99 - 0,3 \times 110 = 53,99$
Срок окупаемости, года	$T_{\text{ок}} = \frac{Z_{\text{кап}}}{\Theta_{\text{уг}}}$	$T_{\text{ок}} = \frac{110}{86,99} = 1,26$

В результате расчета эффективности установки доклевеллера выявлено, что условно-годовая экономия численности составит 0,19 человек, в целом по предприятию производительность труда повысится на 1,06%, годовой экономический эффект составит 53,99 тыс. руб., срок окупаемости мероприятия – 1,26 года.

Мероприятие 3. Разграничивание площадей складского хозяйства по ассортиментным зонам.

Внедрение данного мероприятия предполагает определенные текущие затраты, указанные в таблице 3.8.

Таблица 3.8 – Текущие затраты на реализацию мероприятия

№ п/п	Затраты	Сумма
1.	Белая краска, тыс.руб.	39,42
2.	Кисти, тыс.руб.	1,6
3.	Бумага, тыс. руб.	5,18
4.	Итого текущие затраты, тыс. руб.	46,2

Исходные данные для расчета показателей экономической эффективности мероприятия представлены в таблице 3.9.

Таблица 3.9 - Исходные данные для расчета показателей экономической эффективности мероприятия

№ п/п	Показатель	Условное обозначение	Значение показателя	
			До внедрения мероприятия	После внедрения
1	Выручка от реализованных услуг, тыс. руб.	ΔB_{py}	14584	15035
2	Среднесписочная численность работников, чел.	φ	18	18
3	Трудоемкость погрузочно-разгрузочных работ	T_1	4,94	4,79
4	Средняя годовая заработная плата, тыс.руб.	$З_{г}$	462,2	462,2
5	Обязательные страховые взносы (%)	ОСВ	30,4	30,4
6	Условно-постоянные расходы, тыс.руб.	$Y_{упр}$	9042,8	9042,8
7	Затраты времени на операцию по поиску груза в складском помещении, сек.	$З_{в}$	220	120

Произведем расчет экономической эффективности по данному мероприятию (таблица 3.10).

Таблица 3.10 - Расчет экономической эффективности внедрения мероприятия

Показатель	Формулы	Расчет
Снижение трудоемкости, %	$A = 100 \times (1 - \frac{T_2}{T_1})$, где T_1, T_2 - трудоемкость до и после мероприятия	$A = 100 \times (1 - \frac{4,79}{4,94}) = 3\%$
Прирост производительности труда на основе снижения трудоемкости, %	$\Delta Пт = \frac{100 \times A}{100 - A}$	$\Delta Пт = \frac{100 \times 3}{100 - 3} = 3,09\%$
Условная экономия численности в целом, чел.	$\mathcal{E}_ч = \frac{\varphi_1 \times \Delta Пт}{100 + \Delta Пт}$	$\mathcal{E}_ч = \frac{18 \times 3,09}{100 + 3,09} = 0,54$
Экономия себестоимости по заработной плате, тыс.руб	$\mathcal{E}_{зп} = З_{г} \times \mathcal{E}_ч$	$\mathcal{E}_{зп} = 462,2 \times 0,54 = 249,58$
Экономия по обязательным страховым взносам, тыс. руб.	$\mathcal{E}_{осв} = \frac{\mathcal{E}_{зп} \times ОСВ}{100}$	$\mathcal{E}_{осв} = \frac{249,58 \times 30,4}{100} = 75,87$
Экономия себестоимости на условно-постоянных расходах, тыс.руб	$\mathcal{E}_{упр} = (\frac{Y_1}{B_{py0}} - \frac{Y_2}{B_{py1}}) \times B_{py1}$	$\mathcal{E}_{упр} = (\frac{9042,8}{14584} - \frac{9042,8}{15035}) \times 15035 = 107,49$
Общая условно-годовая экономия по мероприятию, тыс.руб	$\mathcal{E}_{уг} = \mathcal{E}_{зп} + \mathcal{E}_{осв} + \mathcal{E}_{упр} - З_{тек}$	$\mathcal{E}_{уг} = 249,58 + 75,87 + 107,49 - 46,2 = 894,94$

В результате реализации предложенного мероприятия по зонированию площади складского хозяйства снижение трудоемкости единицы груза составит 3%; прирост производительности труда на основе снижения трудоемкости - 3,09%; общая условно-годовая экономия по мероприятию - 894,94 тыс.руб., то есть мероприятие является выгодным.

Проведем сводный расчет экономической эффективности проектируемых мероприятий в таблице 3.11.

Таблица 3.11 - Расчет экономической эффективности проектируемых мероприятий

№ п/п	Наименование мероприятий	Прирост производительности труда, %	Условное высвобождение численности, чел.	Условная годовая экономия, тыс. руб.	Годовой экономический эффект, тыс. руб.	Текущие затраты, тыс. руб.	Дополнительные капитальные вложения, тыс. руб.	Срок окупаемости капитальных затрат, лет
1	Внедрение системы дисконтирования для постоянных клиентов	0,76	0,20	123,80	98,30	100,00	85,00	0,68
2	Установка выравнивающей платформы – доклевеллера для прямого доступа погрузчика со склада в кузов автомобиля	1,06	0,19	86,99	53,99	100,00	110,00	1,26
3	Разграничивание площадей складского хозяйства по ассортиментным зонам	3,09	0,54	894,94	894,94	46,2	-	-
4	Всего:	4,91	0,93	1105,73	1047,23	246,2	195,00	1,94

Благодаря внедрению мероприятий повышение производительности труда составит 4,91%, условное высвобождение численности – 0,93 чел., годовой экономический эффект - 1047,23 тыс.руб.

В таблице 3.12 представлены основные технико-экономические показатели развития ООО «Экспедиция-Т».

Таблица 3.12 – Основные технико-экономические показатели развития ООО «Экспедиция-Т»

№	Наименование показателя	Значение показателя		
		2015г.	проект	прирост, %
1.	Выручка от реализованных услуг, тыс. руб.	14584	15300,1	4,91
2.	Среднесписочная численность работников, чел.	18	18	-
3.	Выработка на 1 работающего, тыс. руб.	810,2	850,0	4,91
4.	Фонд заработной платы, тыс. руб.	8319	8319	-
5.	Среднегодовая заработная плата одного работающего, тыс. руб.	462,2	462,2	-
6.	Полная себестоимость услуг, тыс. руб.	11329	10223,27	-9,77
7.	Затраты на 1 руб. реализации, руб.	0,78	0,67	- 14,1
8.	Прибыль от реализации, тыс. руб.	3255	5076,83	55,9
9.	Рентабельность услуг, %	28,7	49,7	-
10.	Рентабельность реализации, %	22,3	33,2	-

Таким образом, в результате реализации мероприятий по повышению эффективности деятельности ООО «Экспедиция-Т» прирост стоимости реализованных услуг увеличится на 4,91%, затраты на рубль реализации снизятся на 14,1%, рентабельность реализации увеличится на 10,9%.

Заключение

Во введении обоснована актуальность повышения эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций; определены объект, предмет, цель и задачи исследования.

В первой главе проведено исследование понятия и сущности логистической системы организации, рассмотрены ее основные составляющие, а также произведена классификация логистических систем, выявлены особенности транспортно-логистических систем. Также определена роль и значение в современной экономике транспортно-экспедиционных организаций и приведена обобщенная классификация транспортно-экспедиционных организаций в соответствии с территориальным ограничением; сопряженностью с определенным видом транспорта; ассортиментом услуг; масштабами организации; степенью логистического сервиса; наличием собственного транспорта; наличием собственных складов и терминалов; государственной принадлежностью.

Во второй главе проведен анализ эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «Экспедиция-Т» за период с 2013 года по 2015 год. По результатам анализа выявлены положительные тенденции развития организации. В частности, в 2015 г. по сравнению с 2013 г. наблюдается превышение темпа прироста объема реализации над темпами прироста себестоимости на 27,61%. Данные показатели свидетельствуют о прибыльности деятельности организации. Также одним из признаков финансовой устойчивости ООО «Экспедиция-Т» является уровень рентабельности услуг и реализации, который имеет значение в рамках 20-30%.

Однако в рамках ООО «Экспедиция-Т» выявлены определенные недостатки в организации ее деятельности, устранение которых позволит повысить эффективность функционирования данной транспортно-экспедиционной организации в современных условиях, среди которых: снижение спроса на транспортно-экспедиционные услуги; недостаточная

эффективность погрузочно-разгрузочных работ и нерациональное использование и временные затраты на поиск груза в складском помещении.

В третьей главе на основании исследования и для устранения выявленных недостатков функционирования транспортно-экспедиционной организации были разработаны следующие мероприятия.

1. Внедрение системы дисконтирования для постоянных клиентов транспортно-экспедиционной организации.

2. Повышение эффективности погрузочно-разгрузочных работ посредством установки выравнивающей платформы – доклевеллера для прямого доступа погрузчика со склада в кузов автомобиля.

3. Разграничивание площадей складского хозяйства по ассортиментным зонам.

На основании расчета планируемых показателей деятельности ООО «Экспедиция-Т» с учетом внедрения проектируемых мероприятий, можно сделать вывод, что благодаря внедрению данных мероприятий повышение производительности труда составит 4,91%, условное высвобождение численности – 0,93 чел., годовой экономический эффект - 1047,23 тыс.руб. Также прирост стоимости реализованной продукции увеличится на 4,91%, затраты на рубль реализации снизятся на 14,1%, рентабельность реализации увеличится на 10,9%.

Исходя из этих данных, можно сделать вывод об экономической целесообразности внедрения предложенных мероприятий в транспортно-экспедиционную организацию ООО «Экспедиция-Т».

Библиографический список

1. Правила перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденные постановлением Правительства РФ от 15.04.2011 N 272 (ред. от 03.12.2015).
2. Правила транспортно-экспедиционной деятельности утвержденные постановлением Правительства РФ от 8 сентября 2006 г. N 554.
3. Приказ Минтранса РФ от 11.02.2008 N 23 «Об утверждении Порядка оформления и форм экспедиторских документов» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 28.02.2008 N 11239).
4. Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (с изм. и доп., вступ. в силу с 19.10.2015).
5. Федеральный закон от 30.06.2003 N 87-ФЗ (ред. от 14.10.2014) «О транспортно-экспедиционной деятельности».
6. Аникин Б.А. Логистика / Б.А. Аникин. – М. : Изд-во «Проспект», 2013. 406 с.
7. Бабушкин С.Н. Роль логистики в управлении экономикой / С.Н. Бабушкин. - М. : Лаборатория книги, 2012. 132 с.
8. Балалаев А.С. Технология работы операторских и экспедиторских компаний : учеб. пособие / А.С. Балалаев, Е.И. Гарлицкий. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2014. 114 с.
9. Булавко В.Г. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь / В.Г. Булавко, П.Г. Никитенко ; под науч. ред. В.Г. Булавко. – Минск : Беларус. навука, 2009. 356 с.
10. Воронов А.Е. Современное состояние логистики и ее место в системе управления / А.Е. Воронов. - М. : Лаборатория книги, 2012. 113 с.
11. Гаджинский А.М. Логистика: учебник для высших учебных заведений по направлению подготовки «Экономика» / А.М. Гаджинский. – М. : Дашков и К, 2013. 420 с.

- 12.Гаджинский А.М. Проектирование товаропроводящих систем на основе логистики : Учебник / А.М. Гаджинский. – М. : Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2013. 324 с.
- 13.Галдилин М.Т. Построение логистики в сетевых структурах / М.Т. Галдилин. - М. : Лаборатория книги, 2012. 114 с.
- 14.Гаранин С.Н. Международная транспортная логистика : учебное пособие / С.Н. Гаранин ; Министерство транспорта Российской Федерации, Московская государственная академия водного транспорта. - М. : Альтаир : МГАВТ, 2015. 73 с.
- 15.Герامي В.Д. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики / В.Д. Герامي, А.В. Колик. – М. : Юрайт. 2014. 510 с.
- 16.Герасимова Е.В. Построение транспортно-логистической системы предприятия / Е.В. Герасимова. – М. : Лаборатория Книги, 2011. 138 с.
- 17.Голубчик А.М. Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление управление / А.М. Голубчик. – М. : ТрансЛит, 2011. 317 с.
- 18.Григорьев М.Н. Логистика. Базовый курс : учебник / М.Н. Григорьев, С.А. Уваров. - М. : Юрайт, 2011. 782 с.
- 19.Иваничев Д.В. Особенности науки логистики в Российской Федерации / Д.В. Иваничев. - М. : Лаборатория книги, 2011. 69 с.
- 20.Интегрированные логистические системы доставки ресурсов: (теория, методология, организация) / И. А. Елова, И. А. Лебедева. – Минск : Право и экономика, 2011. 460 с.
- 21.Каменев Н.Г. Логистика / Н.Г. Каменев. – М. : Изд-во «КУРС», 2015. 202 с.
- 22.Левкин Г.Г. Основы логистики : учебник / Г.Г. Левкин, А.М. Попович. – М.-Берлин : Директ-Медиа, 2015. 387 с.
- 23.Левкин Г.Г. Контроллинг и управление логистическими рисками : учебное пособие / Г.Г. Левкин, Н.Б. Куршакова. - М. ; Берлин : Директ-Медиа, 2015. 142 с.

24.Логистика : учебное пособие / В.И. Маргунова, Н.В. Оксенчук, Н.Л. Каунова и др. ; под ред. В.И. Маргунова. - 2-е изд., испр. - Минск : Вышэйшая школа, 2013. 512 с.

25.Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики : Учебник / Под ред. Б.А. Аникина и Т.А. Родкиной. - М. : Проспект, 2013.

26.Логистика: современные тенденции развития. Материалы 13 международной научно-практической конференции / Под ред. В.С. Лукинского. – СПб. : Инжекон, 2013. 350 с.

27.Мастяева И.Н. Логистические модели : учебно-методический комплекс / И.Н. Мастяева, Е.С. Теселкина. – М. : Изд. центр ЕАОИ, 2011. 189 с.

28.Медведева В.Р. Планирование, прогнозирование и моделирование в цепях поставок : учебное пособие / В.Р. Медведева. - Казань : Издательство КНИТУ, 2014. 312 с.

29.Мельников В.П. Логистика / В.П. Мельников, А.Г. Схирладзе, А.К. Антонюк. - М. : Юрайт, 2014. 288 с.

30.Моргунов В.И., Максимова Ю.А. Конкурентоспособность компаний в сфере транспортно-логистических услуг. - М. : Информационно-внедренческий центр «Маркетинг», 2010. 160 с.

31.Неруш Ю.М., Саркисов С.В. Транспортная логистика / Ю.М. Неруш, С.В. Саркисов. – М. : Юрайт, 2015. 352 с.

32.Николайчук В.Е. Логистический менеджмент : учебник / В.Е. Николайчук. – М. : Дашков и К°, 2012. 978 с.

33.Носов А.Л. Логистика : учебное пособие / А.Л. Носов. – М. : ИНФРА-М, Магистр, 2014. 184 с.

34.Общий курс транспортной логистики: учебное пособие по дисциплине специализации специальности «Менеджмент организации» / Л.С. Федоров, В.А.Персианов, И.Б. Мухаметдинов. – М. : КноРус, 2011. 309 с.

35.Основы логистики / Под ред. В.В. Щербакова. – СПб. : Питер, 2013. 434 с.

- 36.Палагин Ю.И. Логистика – планирование и управление материальными потоками : учебное пособие / Ю.И. Палагин. – СПб. : Политехника, 2012. 290 с.
- 37.Панасенко, Е.В. Логистика: персонал, технологии, практика / Е.В. Панасенко. - М. : Инфра-Инженерия, 2011. 224 с.
- 38.Пеньшин Н.В. Организация автомобильных перевозок : учебное пособие / Н.В. Пеньшин, Н.Ю. Залукаева, А.А. Гуськов. - Тамбов : Издательство ФГБОУ ВПО «ТГТУ», 2014. 80 с.
- 39.Плужников К.И. Транспортные документы экспедитора и оператора мультимодальной перевозки. Справочник / К.И. Плужников, Ю.А. Чунтомова. – М. : Издательство «ТрансЛит», 2012. 175 с.
- 40.Предпринимательская деятельность. Основы логистики. 1 Ч. / под ред. Г. Чухнина. - М. : Студенческая наука, 2012. 768 с.
- 41.Предпринимательская деятельность. Основы логистики. 2 Ч. / под ред. Г. Чухнина. - М. : Студенческая наука, 2012. 992 с.
- 42.Секерин В.Д. Логистика : учебное пособие / В.Д. Секерин. – М. : КНОРУС, 2013. 240 с.
- 43.Степанов В.И. Логистика / В.И. Степанов. – М. : Проспект, 2013.
- 44.Сханова С.Э. Основы транспортно-экспедиционного обслуживания : учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / С.Э. Сханова, О.В. Попова, А.Э. Горев. – М. : Академия, 2012.
- 45.Теселкина Е.С. Логистические модели. Учебно-методический комплекс / Е.С. Теселкина, И.Н. Мастяева. - М. : Евразийский открытый институт, 2011. 189 с.
- 46.Тяпухин А.П. Логистика / А.П. Тяпухин. – М. : Юрайт, 2012. 576 с.
- 47.Ушаков Р.Н. Логистика: лекции : учебное пособие / Р.Н. Ушаков. - М. ; Берлин : Директ-Медиа, 2015. 178 с.
- 48.Федоров Л.С. Общий курс транспортной логистики / Л.С. Федоров, В.А. Персианов, И.Б. Мухаметдинов. – М. : КноРус, 2013. 312 с.

- 49.Экспертное обеспечение транспортной логистики / Н.В. Веселов, А.А. Рогов, И.С. Кравчук, О.А. Бортник. - М. : Дашков и Ко, 2013. 230 с.
- 50.Элларян А.С. Логистика хозяйствования в транспортно-экспедиторской сфере: монография / А.С. Элларян. – М. : ИД «Экономическая газета», 2012. 210 с.
- 51.Яшин А.А. Логистика. Основы планирования и оценки эффективности логистических систем : учеб. пособие / А.А. Яшин, М.Л. Ряшко. – Екатеринбург : Изд-во Урал. ун-та, 2014. 53 с.
- 52.Багимов А.В. Узловой транспортно-логистический центр в системе внешнеторговых перевозок // Логистика. 2013. № 5. С. 44-47
- 53.Бураева Я.А., Печникова Е.А. Выбор поставщика логистических услуг // Логистика сегодня. 2013. № 3.
- 54.Воинов Н. Главные тенденции рынка транспортной логистики / Н. Воинов // Финансовая жизнь. 2013. №2. С.19-21.
- 55.Домнина С.В., Федоренко А.И. Проблемы взаимодействия участников грузовой логистики в крупных мегаполисах // Логистика сегодня. 2014. №1. С. 18-33.
- 56.Дыбская В.В. Основные этапы и тенденции развития логистического аутсорсинга в России // Логистика и управление цепями поставок. 2015. № 5(70). С. 10-14.
- 57.Замкова Ю., Никонова Я.И. Перспективы развития рынка транспортно-логистических услуг в РФ / Теоретические и практические аспекты экономических наук // Сборник статей Международной научно-практической конференции. Аэтерна. – Уфа, 2014. С. 49-54.
- 58.Зорева М.И., Никонова Я.И. Совершенствование транспортно-экспедиционной деятельности при осуществлении международных перевозок // Международный студенческий научный вестник. 2015. № 4. С. 464-465.
- 59.Кальченко Я.Ю., Никонова Я.И. Совершенствование деятельности транспортно-экспедиционных компаний на российском рынке // Международный студенческий научный вестник. 2015. № 4. С. 465-466.

- 60.Куренков П.В., Балалаев А.С., Забненков В.С. Систематизация функций логистических посредников на транспорте // Логистика сегодня. 2011. № 3.
- 61.Покараева Н. Интеграция в логистике // Логистика. 2012. №8. С. 58-59.
- 62.Прокофьева Т.А. Стратегия развития интегрированных транспортно-экспедиторских структур (ИТЭС) и формирования конкурентоспособного рынка логистических услуг в России // Сборник докладов III Международной научно-практической конференции «Экономические и социальные науки: прошлое, настоящее и будущее». Москва 30 апреля 2014 / Т.А. Прокофьева, А.С. Элларян. – Москва: ОАО «ИТКОР», 2014. С. 576-587.
- 63.Проценко О.Д., Цакаев А.Х. Методические аспекты оценки экономической эффективности управления логистическими рисками // Вопросы инновационной экономики. 2011. № 5 (5). С. 3-15.
- 64.Романенкова О.Н. Организация информационных потоков в управлении логистикой на автомобильном транспорте // Международный научно-практический журнал «Экономика. Налоги. Право». 2014. № 5. С. 56-61.
- 65.Холопов К.В. Экспедиторские документы ФИАТА в международной и внешней торговле // Российский внешнеэкономический вестник. 2013. № 12. С. 93-97.
- 66.Чеглакова Е.В., Никонова Я.И. Развитие российского сегмента контейнерных перевозок на мировом рынке транспортных услуг // Международный студенческий научный вестник. 2015. № 4. С. 482-483.
- 67.Щербаков В.В. Логистика и управление цепями поставок: от профессиональных компетенций к возможностям бизнеса / В.В. Щербаков // Интегрированная логистика. 2013. №2 (111). С. 39-41.
- 68.Якутин Ю.В. Сфера транспортных услуг: проблемные вопросы реформирования и организации корпоративного бизнеса // Менеджмент и Бизнес-Администрирование. 2012. №3. С. 112-125.

69.Pattanayak S. Just-in-Time, management [Electronic resource] / S. Pattanayak. - Access mode: www.scribd.com/doc/37612550/JUST-IN-TIME-MANAGEMENT.

70.Richards G. Warehouse Management: A complete guide to improving efficiency and minimizing costs in the modern warehouse. – UK.: Publisher «Kogan Page», 2011. – 324 p.

71. Fechner I. Role of logistics centres in national logistics system / I. Fechner // LogForum. – 2010. – № 2. – URL: http://www.logforum.net/pdf/6_2_2_10.pdf

72.Antonowicz M., 2014, Logistic innovations in transport. LogForum 10 (1), 21-30

73.Antonowicz M., 2015, Intermodal service - system approach. LogForum 11 (3), 247-258.

74.Dyczkowska J., 2014, Marketing of logistic services, Difin Warsaw 76-77.

75.Mindur L., 2014, Transportation technologies, ITeE, 329-332.

76.Ермаков И., Петухов Д. Постановка проблемы развития национальной логистической системы [Электронный ресурс]. URL: <http://customsexpert.ru/articles/postanovka-problemi-razvit.htm> (дата обращения: 25.01.2016).

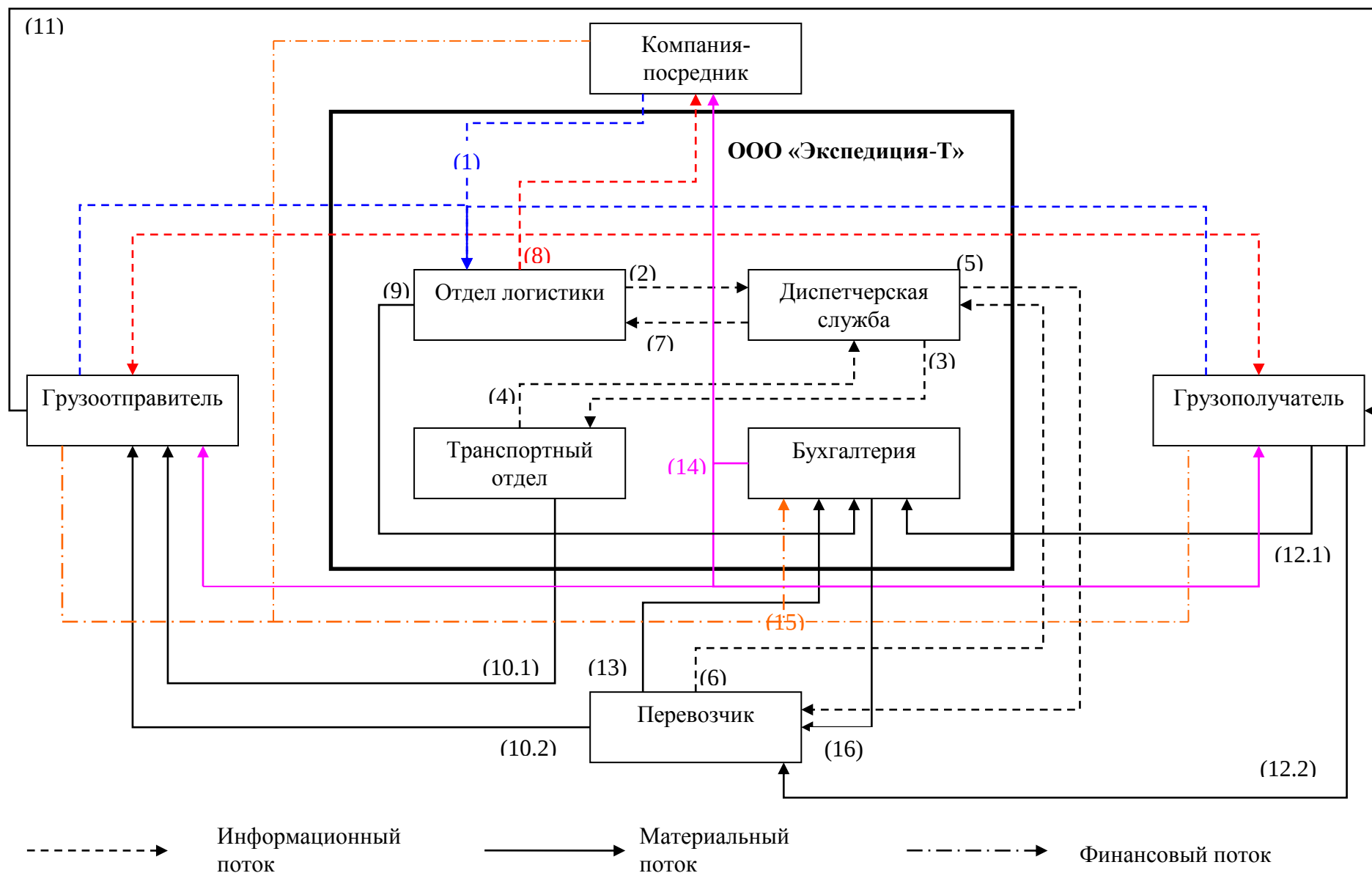
77.Першина Е.Г., Плешкова Н.А., Масленников П.В. Автомобильные перевозки в России: проблемы и перспективы [Электронный ресурс]. URL: <http://uecs.ru/ru/logistika/item/2939-2014-06-11-05-21-03> (дата обращения: 12.02.2016).

78.Рыкалина О. Концепция доминанты транспортно-логистической системы в производственно-хозяйственной деятельности различных уровней управления [Электронный ресурс]. URL: <http://customsexpert.ru/articles/kontseptsiya-dominanti-tra.htm> (дата обращения: 12.22.2016).

Преимущества и недостатки создания и содержания собственной транспортной базы

Преимущества	Недостатки
Снижение зависимости от колебаний транспортных тарифов	Сложность организации транспортного хозяйства, которое связано с решением множества проблем разного рода, связанных с юридическими, организационными, технологическими, информационными и финансовыми проблемами
Сокращение переменных затрат, которые имеют отношение к использованию транспорта	Значительные затраты, которые имеют отношение к эксплуатации, охране, хранению транспортных средств, их качественному техническому обслуживанию и ремонту
Обеспечение возможности точного планирования и использования собственных транспортных средств	Возникновение проблем, связанных с холостыми пробегами подвижного состава и простоя машин в период спада деловой активности
Непосредственное руководство деятельностью собственного транспорта и его развитием	Возникновение проблемы кадров, которые должны обладать опытом и специальными знаниями в области регулирования и организации грузоперевозок и содержания подвижного состава
Наиболее высокие возможности оказания услуг клиентам в процессе доставки грузов	Необходимость высоких капиталовложений в создание собственной транспортной базы (увеличиваются постоянные затраты)
Повышение эффективности и качества работ, которые связаны со специализацией транспортных средств и персонала транспортной базы на конкретном виде перевозок	Необходимость наличия транспортных средств различных типов (в связи с различием транспортно значимых характеристик груза)

Логистическая система ООО «Экспедиция-Т»



Типовой шаблон договора транспортной экспедиции, применяемый в рамках
ООО «Экспедиция-Т»

ДОГОВОР №

г. Тольятти

« » _____ 2016 г.

_____, именуемое в дальнейшем «Заказчик», в лице Генерального, действующего на основании Устава, с одной стороны, и Общество с ограниченной ответственностью «Экспедиция-Т» (ООО «Экспедиция-Т»), именуемое в дальнейшем «Экспедитор», в лице Директора Попова Кирилла Сергеевича, действующего на основании Устава, с другой стороны, заключили настоящий договор о нижеследующем:

1. ПРЕДМЕТ ДОГОВОРА

1.1. Договор регулирует взаимоотношения между Заказчиком и Экспедитором при осуществлении Экспедитором за вознаграждение и за счет Заказчика транспортно-экспедиторского обслуживания грузов Заказчика. В рамках настоящего договора экспедитор вправе самостоятельно осуществлять перевозку груза, при условии согласования соответствующих условий в поручении Экспедитору.

1.2. Дополнительные транспортно-экспедиционные услуги, такие как погрузочно-разгрузочные работы, оказание различных консультационных услуг, страхование грузов, и т.д. оказываются Экспедитором после предварительного согласования сторонами. Дополнительные транспортно-экспедиционные услуги должны отдельно указываться в письменном Поручении Экспедитору.

2. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ СТОРОН

2.1. Заказчик обязан:

- предварительно подавать в письменном виде Поручение Экспедитору. Форма Поручения Экспедитору указана в Приложении №1 к договору. Поручение Экспедитору признается оформленным надлежащим образом, если оно направлено в письменном виде, в том числе посредством факсимильной связи или электронной почтой, с последующей передачей Поручения на бумажном носителе. Поручение экспедитору подписывается уполномоченным лицом Заказчика и заверяется печатью;
- в случае необходимости не позднее чем за 2 дня до загрузки подтверждать или сообщать Экспедитору об изменении срока загрузки. Предъявлять грузы к перевозке в соответствии с Поручениями;
- своевременно оплачивать оказанные услуги, возникшие у Экспедитора при исполнении настоящего договора и подтвержденные соответствующими документами. Заказчиком оплачиваются лишь только те дополнительные расходы и те дополнительно оказанные услуги, которые вызваны виновными действиями Заказчика, либо на совершение которых имеются отдельные поручения;
- предоставлять Экспедитору грузы по номенклатуре и в объемах, согласованных с Экспедитором в Поручении;
- заказчик обязуется обеспечить осуществление погрузочно-разгрузочных операций в согласованные сроки, качественно и в соответствии с законодательством.
- организовать загрузку-разгрузку предоставленных транспортных средств, надлежащие упаковку и крепление груза, если иные условия не оговорены в Поручении Экспедитору.

2.2. Экспедитор обязан:

- в течение 24 часов с момента получения Поручения рассмотреть ее и дать ответ (по факсу или электронной почте). Принятием Поручения к исполнению является получение Заказчиком Поручения, ранее направленного Экспедитору, с отметкой последнего о согласовании подлежащих оказанию транспортно-экспедиционных услуг.

В день загрузки после окончания процесса загрузки Экспедитор высылает в адрес Заказчика Экспедиторскую расписку. Экспедиторская расписка признается оформленной надлежащим образом, если она направлена посредством факсимильной связи или электронной почты с обязательным

направлением оригинала по почте. Экспедиторская расписка оформляется по форме, указанной в Приложении 1 к настоящему договору;

- информировать Заказчика не позднее чем за 24 часа до начала оказания услуг о количестве транспортных средств и их регистрационных номерах, которые будут поданы под загрузку;
- обеспечивать подачу под загрузку технически исправных транспортных средств требуемых типов, пригодных для перевозки грузов, в срок (в дни и часы, заявленные Заказчиком) и в согласованном сторонами количестве. Подача под загрузку транспортного средства, не пригодного для перевозки данного груза, приравнивается к его неподаче;
- обеспечить доставку груза в соответствии со сроками, указанными в Поручении Экспедитору;
- информировать Заказчика о вынужденных задержках, авариях и других непредвиденных обстоятельствах, препятствующих своевременной доставке груза;
- предпринимать абсолютно все необходимые меры для своевременной доставки груза получателю;
- строго выполнять инструкции Заказчика по оформлению транспортных документов, проверять соответствие груза и документов, выполнять инструкции Заказчика по доставке грузов.

3. РАСЧЕТЫ

3.1. Расчеты за транспортно-экспедиционные услуги производятся по согласованным ставкам, указанным в Поручении Экспедитору, на основании счета, выставленного Экспедитором.

3.2. Стоимость услуг, уплачиваемая Экспедитору, включает в себя стоимость перевозки груза, возмещение стоимости работ/услуг третьих лиц, привлеченных Экспедитором для исполнения обязательств, вознаграждение за транспортно-экспедиционные услуги, а также расходы по страхованию груза (если такие услуги указывались в Поручении) и т.д.

3.3. Заказчик производит оплату в течение 5 (пяти) календарных дней на основании предоставленных Экспедитором счета, счета-фактуры, акта выполненных работ, подписанного между сторонами.

Выполненные работы оформляются актом выполненных работ и счет-фактурой, оформленной в соответствии со ст. 168, 169 НК РФ. Экспедитор обязуется по окончании перевозки предоставить Заказчику оригиналы счета, счет-фактуры и акта выполненных работ (в 2-х экземплярах). Акт выполненных работ выставляется с указанием стоимости в российских рублях. Один экземпляр акта Заказчик обязуется подписать и выслать Экспедитору в течение 15 календарных дней с момента его получения при отсутствии мотивированных замечаний.

3.4. Дополнительные расходы Экспедитора возмещаются при наличии вины Заказчика, либо при наличии соответствующего поручения Экспедитору на совершение действий, которые прямо приводят к дополнительным затратам.

3.5. Моментом признания Экспедитором и/или Заказчиком соответствующей неустойки (штрафа, пени) и принятия ее суммы к бухгалтерскому учету в качестве внереализационных доходов/расходов считается день поступления средств на счет Экспедитора.

4. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН

4.1. Экспедитор обеспечивает подачу транспортного средства ко времени, согласованному с Заказчиком в Поручении Экспедитору. При несвоевременной подаче на место загрузки/разгрузки за каждые просроченные сутки, Экспедитор уплачивает Заказчику штраф в размере 20 % от согласованной ставки.

4.2. Экспедитор отвечает за сохранность груза с момента его погрузки до момента его доставки и выгрузки в месте разгрузки. Груз передается грузополучателю только по предъявлении доверенности грузополучателем, содержание доверенности заранее согласовывается с Заказчиком. При несогласовании сведений доверенности с Заказчиком вся ответственность за груз лежит на Экспедиторе. В случае повреждения груза по вине Экспедитора стороны в момент получения груза Заказчиком (грузополучателем) составляют акт общей формы, в котором фиксируется характер дефекта.

4.3. Экспедитор не несёт ответственности за качество упаковки груза и его повреждения в связи с этим.

4.4. В случае срыва перевозки по вине Заказчика (отказ от перевозки менее чем за 24 часа до планируемой даты загрузки и т.д.), Заказчик уплачивает Экспедитору штраф в размере 20 % от общей стоимости перевозки.

4.5. За задержку транспортного средства под погрузкой и (или) разгрузкой свыше 12 часов Заказчик уплачивает Экспедитору штраф в размере 3000 (Три тысячи) рублей за каждые сутки сверхнормативного простоя.

4.6. За просрочку оплаты согласованной, сторонами стоимости перевозки в сроки, предусмотренные п 3.3. настоящего договора, Экспедитор имеет право требовать от Заказчика возмещения убытков в размере 0,1 % от общей суммы долга.

5. ПОРЯДОК РАЗРЕШЕНИЯ СПОРОВ

9.1. Заказчик и Экспедитор примут все меры к решению дружественным путем любых споров и разногласий, которые могут вытекать из настоящего договора или в связи с ним.

9.2. По всем вопросам, не отраженным в данном договоре стороны руководствуются ГК РФ, а так же Законом РФ «О транспортно-экспедиционной деятельности».

5.3. В случае если стороны не могут прийти к мирному соглашению, то все споры и разногласия подлежат рассмотрению в Арбитражном суде в соответствии с действующим законодательством РФ.

6. ДЕЙСТВИЕ ДОГОВОРА

6.1. Настоящий договор вступает в силу с момента подписания и действует до «31» декабря 2016г., а по взаиморасчетам – до их полного исполнения. Если ни одна из Сторон за 30 дней до истечения срока действия настоящего договора не известит другую сторону в письменном виде о его расторжении, срок его действия будет автоматически продлеваться на каждый последующий календарный год.

6.2. Настоящий договор составлен в двух экземплярах, по одному для каждой из сторон, имеющих равную юридическую силу.

6.3. Все изменения и дополнения к настоящему договору действительны лишь в том случае, если они совершены в письменной форме и подписаны уполномоченными на то представителями с двух сторон.

6.4. Во всем остальном, что не предусмотрено настоящим договором, стороны руководствуются действующим законодательством РФ.

6.5. Стороны вправе расторгнуть настоящий договор в одностороннем порядке, с обязательным уведомлением второй стороны не менее, чем за 1 месяц.

6.6. Настоящий договор составлен в двух экземплярах, имеющих равную юридическую силу, по одному для каждой стороны.

7. АДРЕСА И РЕКВИЗИТЫ СТОРОН

Заказчик:

Экспедитор:

ПОДПИСИ СТОРОН:

Заказчик:

Экспедитор:

_____//
М.П.

_____/Попов К.С./
М.П.

Продолжение Приложения В

Приложение № ____ к договору № _____
От « ____ » _____ 2016 г.

ПОРУЧЕНИЕ ЭКСПЕДИТОРУ (ОБРАЗЕЦ)

1 (дата)	2 (номер)	
3 Грузоотправитель		
4 Заказчик		
5 Грузополучатель		
6 Экспедитор		
7 Уведомить сторону о прибытии груза		
8 Страна происхождения груза		
9 Товары, готовые к отправке, место, дата		
10 Вид транспорта		
11 Пункт назначения		
12 Страхование		
13 Товарный код	14 Маркировка	
15 Количество мест, вид упаковки		
16 Вес брутто, нетто	17 Объем	18 Стоимость
19 Размер упаковки		
20 Требуемые документы		
21 Особые отметки		
Согласованная ставка, условия		
22 Подпись Заказчика		

ЭКСПЕДИТОРСКАЯ РАСПИСКА (ОБРАЗЕЦ)

1 (дата)	2 (номер)	
3 Грузоотправитель		
4 Заказчик		
5 Экспедитор		
6 Страна происхождения груза		
7 Товарный код	8 Маркировка	
9 Количество мест, вид упаковки		
10 Вес брутто, нетто	11 Объем	12 Стоимость
13 Размер упаковки		
14 Условия		
15 Особые отметки		
16 Подпись Экспедитора		

Заказчик:

Экспедитор:

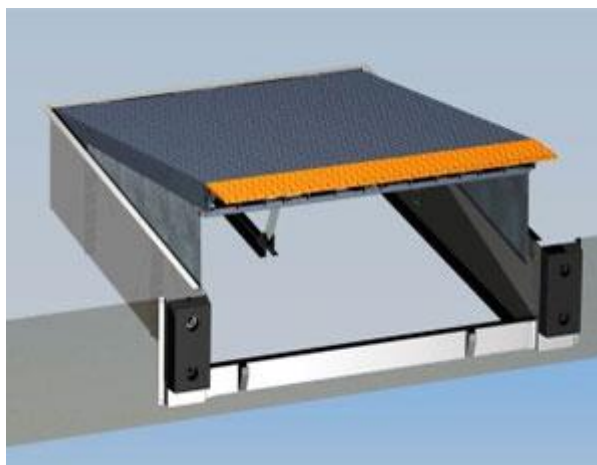
Характеристики электропогрузчика Balkancar EB 687.22

Характеристика	Ед. изм.	Значение
грузоподъемность	кг	1000
высота подъема	мм	2200
радиус поворота – внешний	мм	1500
скорость движения с грузом	км/ч	13
скорость подъема груза	м/с	0,28
собственная масса	кг	2160
Аккумуляторы (напряжение / емкость)	в/А-ч	80/210
шины	-	пневматические
длина до спинки вил	мм	1840
ширина	мм	960
высота	мм	1880

Внешний вид электропогрузчика Balkancar EB 687.22



Доклевеллеры с поворотным козырьком



Наиболее популярные размеры электрогидравлических доклевеллеров с поворотным козырьком.				
Динамическая нагрузка, мм	Ширина платформы, мм	Длина платформы, мм	Длина козырька, мм	Тип козырька
6000	2000	2500	360	Стандартная
6000	2000	3000	360	Стандартная
6000	2000	2500	360	С боковыми сегментами
6000	2000	3000	360	С боковыми сегментами
6000	2200	2500	360	С боковыми сегментами
6000	2200	3000	360	С боковыми сегментами
9000	2000	2500	360	Стандартная
9000	2000	3000	360	Стандартная
9000	2000	2500	360	С боковыми сегментами
9000	2000	3000	360	С боковыми сегментами
9000	2200	2500	360	С боковыми сегментами
9000	2200	3000	360	С боковыми сегментами