

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: «Совершенствование транспортной системы на основе логистики (на примере ИП Редина И.А.)»

Студент(ка)

С.В. Слива

(И.О. Фамилия)

\_\_\_\_\_ (личная подпись)

Руководитель,  
д.э.н., доцент

М.О. Искосков

(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 Слива Станислава Владимировича

1. Тема «Совершенствование транспортной системы на основе логистики (на примере ИП Редина И.А.)»

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

3. Исходные данные к бакалаврской работе

3.1. Данные и материалы производственной практики.

3.2. Материалы учебников по менеджменту, научных статей, стандартов, документов, по финансово-хозяйственной деятельности ИП Редина И.А.

4. Содержание бакалаврской работы:

Введение

Теоретические основы транспортной системы, принципы и функции.

1.1 Понятие единой транспортной системы и логистический подход к её организации.

1.2 Основные элементы и механизмы функционирования транспортной системы предприятия.

2 Анализ транспортно-логистической деятельности индивидуального предпринимателя Редина И.А.

2.1 Организационно-экономическая характеристика предприятия

2.2 Анализ транспортной системы предприятия

3 Совершенствование транспортной системы на основе логистики у ИП Редина И.А.

3.1 Разработка мероприятий по совершенствованию транспортной системы на основе логистики у ИП Редина И.А.

3.2 Экономическая оценка предлагаемых мероприятий

Заключение

Библиографический список

5. Ориентировочный перечень графического и иллюстративного материала:

1. Титульный лист;
  2. Актуальность, цель и задачи исследования;
  3. Основные экономические показатели деятельности организации;
  4. Табличные данные по результатам анализа транспортной системы предприятия;
  5. Графические данные по результатам анализа транспортной системы предприятия;
  6. Предложения по совершенствованию транспортной системы предприятия;
  7. Результаты предполагаемого экономического эффекта от разработанных мероприятий.
6. Консультанты по разделам -
7. Дата выдачи задания 12 января 2016 года.

Руководитель выпускной  
квалификационной работы

\_\_\_\_\_  
(подпись)

**М.О. Искосков**

\_\_\_\_\_  
(И.О. Фамилия)

Задание принял к исполнению

\_\_\_\_\_  
(подпись)

**С.В. Слива**

\_\_\_\_\_  
(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.озав.кафедрой «Менеджмент организации»

С.Е. Васильева

(подпись)

(И.О. Фамилия)

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2016 г.

**КАЛЕНДАРНЫЙ ПЛАН  
выполнения бакалаврской работы**

Студента Слива Станислава Владимировича  
по теме «Совершенствование транспортной системы на основе логистики (на примере ИП  
Редина И.А.)»

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)

М.О. Искосков

(И.О. Фамилия)

Задание принял к исполнению

(подпись)

С.В. Слива

(И.О. Фамилия)

## Аннотация

Бакалаврскую работу выполнил: Слива С.В.

Тема работы: «Совершенствование транспортной системы на основе логистики (на примере ИП Редина И.А.)»

Научный руководитель: д.э.н., доцент М.О. Искосков

Целью данной работы является разработка мероприятий по совершенствованию транспортной системы на основе логистики (на примере ИП Редина И.А.)

Объектом исследования является ИП Редина И.А.

Предметом является транспортная система предприятия.

Методы исследования - анализ, синтез, прогнозирование, статистическая обработка результатов, индукция, дедукция.

Границами исследования являются 2012-2014 гг.

Краткие выводы:

Транспортная инфраструктура - важнейшая составная часть производственной инфраструктуры и сферы услуг любого региона.

Регулирование рынка транспортных услуг предполагает сочетание экономических и административных методов воздействия на работу транспорта, осуществления регулирования, как в долгосрочной перспективе, так и в режиме оперативных воздействий.

Практическая значимость работы заключается в том, что отдельные её положения в виде материала подразделов 2.2, 3.1, 3.2. могут быть использованы ИП Редина И.А.

Структура и объем работы. Работа состоит из введения, 3-х разделов, заключения, списка литературы из 40 источников. Общий объем работы 75 страницы машинописного текста.

## Содержание

Введение.....	6
1 Теоретические основы транспортной системы, принципы и функции.....	9
1.1 Понятие единой транспортной системы и логистический подход к её организации. ....	9
1.2 Основные элементы и механизмы функционирования транспортной системы предприятия.....	21
2 Анализ логистической деятельности индивидуального предпринимателя Редина И.А. ....	23
2.1 Организационно-экономическая характеристика предприятия.....	23
2.2 Анализ транспортной системы предприятия .....	27
3 Совершенствование транспортной системы на основе логистики у ИП Редина И.А. ....	36
3.1 Разработка мероприятий по совершенствованию транспортной системы на основе логистики у ИП Редина И.А. ....	36
3.2 Экономическая оценка предлагаемых мероприятий.....	43
Заключение .....	48
Библиографический список .....	53
Приложения .....	57

## Введение

Транспортная инфраструктура - важнейшая составная часть производственной инфраструктуры и сферы услуг любого региона.

Регулирование рынка транспортных услуг предполагает сочетание экономических и административных методов воздействия на работу транспорта, осуществления регулирования, как в долгосрочной перспективе, так и в режиме оперативных воздействий.

Актуальность исследуемой темы выражается в том, что устойчивое и эффективное функционирование, динамичное развитие и сбалансированность логистической транспортной инфраструктуры, являются необходимым условием высоких темпов экономического роста, обеспечения национальной безопасности и обороноспособности страны, повышения качества жизни населения.

На сегодняшний день качество услуг автотранспортного рынка неуклонно снижается. Идёт спад объёма перевозок за счёт того, что на автотранспортные предприятия (АТП) усиливается давление от частных лиц, занимающихся извозом. Предприятия, предоставляющие автотранспортные услуги, не в силах быстро реагировать на изменения в рыночной среде, так, как это делают частные извозчики, что даёт последним весомое преимущество. Плюс ко всему, здесь же добавляются издержки производства, что создают дополнительные трудности для автотранспортных предприятий по сравнению с частными.

На данный момент, управление автотранспортным предприятием должно включать в себя такие необходимые элементы как механизмы, которые прогнозируют любые изменения результативности АТП, в зависимости от особенности структуры парка транспортных средств, их показателей, и характера тех условий рыночных мест, которые занимает предприятие. Колебание рынка создаёт необходимость анализа взаимозаменяемости

факторов производства и их использования в процессе производства авто транспортных услуг.

Вопросы решения связанных с определением того, насколько объём оказываемых услуг связан с тем или иным фактором производства и будет ли он как-нибудь изменяться в будущем, будет предполагать неизбежность их решения.

Из всего вышеизложенного, можно сделать вывод, что социальное и экономическое развитие автотранспортного предприятия невозможно без улучшения эффективности деятельности производства, что способствует деталями планирования факторов производства.

Целью написания данной бакалаврской работы является разработка мероприятий по совершенствованию транспортной системы на основе логистики (на примере ИП Редина И.А.).

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- Рассмотреть теоретические основы транспортной логистики, принципы и функции;
- Провести анализ логистической деятельности индивидуального предпринимателя Редина И.А.;
- Разработать мероприятия по совершенствованию транспортной системы ИП Редина И.А.;
- Дать оценку экономической эффективности реализации предложенных мероприятий.

Объектом исследования в данной бакалаврской работе является ИП Редина И.А.

Предметом исследования выступает транспортная система индивидуального предпринимателя Редина И.А.

При написании данной бакалаврской работы использовались труды многих отечественных и зарубежных авторов.

Дипломная работа состоит из введения, трёх глав, заключения и списка использованной литературы.

Во введении обосновывается актуальность данной темы исследования, определяется цель и задачи, а также объект и предмет исследования.

В первой главе рассматриваются теоретические аспекты по данной теме исследования, а именно раскрывается понятие транспортной логистики и её основные элементы, исследуется зарубежный опыт применения транспортной логистики, а также исследуются показатели эффективности применения транспортной логистики.

Во второй главе проводится анализ транспортной логистики на примере ИП Редина И.А. В данной главе исследуется краткая характеристика логистической деятельности ИП Редина И.А., проводится исследование практики контроля транспортной логистики ИП Редина И.А., проводится анализ показателей транспортной системы логистики индивидуальным предпринимателем Редина И.А.

В третьей главе разрабатываются мероприятия по совершенствованию транспортной системы логистики ИП Редина И.А.

В заключении отражены основные выводы по данной теме исследования.

Данная структура в полном объёме позволяет раскрыть данную тему исследования.

# 1 Теоретические основы транспортной системы, принципы и функции

## 1.1 Понятие единой транспортной системы и логистический подход к её организации.

Логистика, с экономической точки зрения, представляет собой деятельность по организации, управлению и оптимизации движения различного рода потоков от их источника до непосредственного потребителя. Эта наука подразделяется на несколько видов. Одним из них является транспортная логистика.

Транспортная логистика - это своеобразная система, которая отвечает за организацию доставки. Иными словами, транспортная логистика занимается перемещением тех или иных материальных потоков из пункта А в пункт Б. При этом выбирается оптимальный маршрут движения. Активное применение данной области знаний происходит в шестидесятые года XX века. Именно на этот период приходится интенсивное развитие производств. Стало ясно, что знание обо всех пунктах движения сырья позволяет выявить потери. Таким образом, грамотная транспортная логистика снижает себестоимость товара[2].

Существенную роль в развитии науки сыграли достижения научно-технического прогресса, благодаря которому стала возможна связь на огромных расстояниях.

Принято различать оперативные и координационные функции логистики. Первые связаны с менеджментом движения ценностей в сфере непосредственного производства и распределения. Вторые связаны с координированием уровня спроса и предложения. Сюда относят анализ и выявление потребностей (преимущественно материальных) производственного процесса, планирование и прогнозирование развития рынков, обработку информации о потребностях клиентов и многое другое [10].

Иными словами, основываясь на получаемых данных, логистика связывает потребности клиентов с возможностями предприятия. Теперь о

задачах. Их можно разделить на две большие группы: общие (глобальные) и частные. К первым следует отнести достижение максимально возможного результата при минимальных издержках. Ко второй группе задач относят создание минимального уровня запасов, сокращение временного периода, необходимого для осуществления перевозок, и многие другие.

Если говорить о функциях, характерных для такого вида рассматриваемой науки как транспортная логистика, то здесь важное место уделяется персоналу, без которого невозможно достижение цели. Сюда же относят необходимость проведения классификации транспортных средств, а также организацию ценовой политики. Транспортно - логистическая система – это понятие характеризует всю совокупность клиентов и производителей товаров, услуг, а также используемые для их взаимосвязи пути сообщения, транспорт, здания и сооружения, системы управления и иные ресурсы [7].

Транспортная логистика не может существовать без соответствующей инфраструктуры. Транспортная логистика это – перемещение объектов, их хранение, складирование и сопровождение всех процессов финансовыми и информационными потоками невозможно, если отсутствуют необходимые для этого технические средства. Инфраструктура обеспечивает бесперебойное и точное выполнение всех функций. От качества осуществляемых перевозок во многом зависят итоговые объёмы затрат.

Поэтому, транспортная логистика на предприятии должна учитывать также следующие аспекты: эффективность функционирования каждого вида транспорта в отдельности, эффективность организации перевозок от производителя к потребителю, а также учёт хранения и обработки грузов, что особенно важно для клиента.

Транспортная логистика, представляет собой ключевое звено для каждого предприятия, которое стремится преуспеть и достичь небывалых экономических высот. Эффективное управление транспортной системой, позволяет манипулировать всеми потоками материальных ресурсов,

осуществлять качественные перевозки и контролировать сам процесс транспортировки [13].

Для эффективной планировки сквозного процесса перевозки необходимо привлечение одного оператора, который будет руководить этим процессом и его продвижением.

Принципы организации смешанной транспортировки.

Когда организовывается смешанная перевозка, главные предположения логистической системы такие:

- задействование более двух транспортных видов;
- привлечение единственного оператора;
- пользование единственным транспортным документом и тарифом;
- последовательно-центральное взаимодействие;
- ответственность за груз должна быть целостной и значительной.

Итог, которого помогает достичь транспортная логистическая система, это обеспечить доставку неповреждённого груза вовремя и в нужное место, при этом затраты должны быть минимальными.

Для того чтобы обеспечить сопряжённость в этом виде логистики, необходимо согласовывать финансовые заинтересованности участников и применять целостные системы планирования [20].

Должным уровнем, организованная транспортно-складская логистика – это великолепный инструмент, обеспечивающий стабильное процветание фирмы, выход на новые рынки и неуклонное увеличение числа клиентов. Это обязательный элемент современного стратегического менеджмента, эффективность которого подтверждается опытом успешных международных предприятий. Эффективная транспортная и складская логистика приводят к росту прибыли даже при плохих экономических условиях, и это вызывает к ней неподдельное уважение.

Менеджеры, отвечающие за транспортную логистику, рассчитывают наилучший маршрут движения используемого предприятием транспорта, выбирают такой его вид, который оптимально подойдёт для заданного

расстояния и конкретного груза, определяют его загрузку. Всё это особенно важно для отечественных условий: наши пробки в крупных мегаполисах и огромные расстояния давно уже не вызывают удивления. Использование расчётов транспортной логистики намного снижает общие издержки и, следовательно, приводит к увеличению дохода [1].

Транспортная логистика включает ряд элементов или, иначе говоря, существенных составных частей. Важнейшие из них следующие:

- грузы, образующие соответствующие потоки;
- пути;
- терминал;
- подвижной состав;
- тяговые средства;
- участники логистических процессов;
- тара и упаковка.

В современных условиях хозяйствования, спрос на логистические услуги возрастает. Это связано с постоянным ростом экономики и ростом конкуренции среди производителей. Повышение конкурентоспособности достигается путём совершенствования системы складирования, транспортировки и распределения товаров между потребителями.

Доставка грузов различными видами транспорта, чаще всего не одним, а несколькими, обеспечивается с помощью транспортной логистики. Поэтому, здесь можно говорить о такой проблеме как неразвитость транспортной инфраструктуры. В связи с постоянно растущим спросом необходимо постоянно применять новые технологии в транспортной логистике.

Необходимость внедрения современных технологий в транспортную логистику прежде всего почувствовали отечественные транспортно-экспедиционные компании, принимающие участие в международных перевозках. Совершенствование технологий в логистике достигается путём применения современных интермодальных, мультимодальных и терминальных

систем, технологии перевозки «от двери до двери», современных телекоммуникационных систем сопровождения грузовых перевозок и т.д.

Для совершенствования логистических транспортных систем, отечественные транспортные и экспедиционные компании начали активно создавать и внедрять свои терминальные сети, распределительные и логистические центры, системы информационно-компьютерной поддержки логистической деятельности [23].

Одним из важнейших факторов эффективного развития экономики является транспорт. Роль транспорта увеличивается в связи с ростом рыночных экономических отношений. Это объясняется тем, что благодаря транспорту формируются региональные товарные рынки. Становится более актуальной главная задача транспорта – ускорение оборота материальных ценностей, доставки готовой продукции, перевозки людей. В нём занято 8% общей численности рабочих и служащих, 13,6% основных производственных фондов.

Развитие транспортной логистики связано с рядом проблем:

- маршрут поставки продукта от поставщика к конечному потребителю не всегда эффективно используется;
- плохо развита инфраструктура транспорта, в частности касаясь автодорог;
- слабые технологические возможности грузовых терминалов и их малое количество;
- недостаточное количество современного оборудования подточенного под мировые стандарты буквально на всём автотранспорте; подвижный транспорт находится в состоянии износа;
- собственный и наёмный состав не всегда эффективно используется; значительные расходы от простоя;
- затраты от малоэффективной работы (слабая система мотивации влияющая на производительность автотранспортного цеха, кражи горюче-смазочного материала);

Но можно отметить и некоторые положительные аспекты в этом направлении. А именно, что логистика и транспортировка всё же развиваются, а отношения между клиентами и перевозчиками становятся более плодотворными. Растёт число проектов по аудиту систем в логистике.

В Соединённых штатах в разработку взята система, где ТС работают без остановки, и используются тягачи с полуприцепами которые больше них в два раза, они же выполняют роль складов временного хранения. Фирмы, специализирующиеся на логистическом рынке в Северной Америке, выполняют пару базовых приёмов:

- осуществление логистического процесса происходит исходя из потребностей клиента;
- непосредственное предоставление транспортных и складских услуг, для чего им необходимы терминалы, склады, подвижный состав.

Опыт в странах Европы и США показывает значительную роль транзитных логистических организаций в формировании бюджета.

Доходы логистических центров в разных странах отражены на рисунке 1.1.

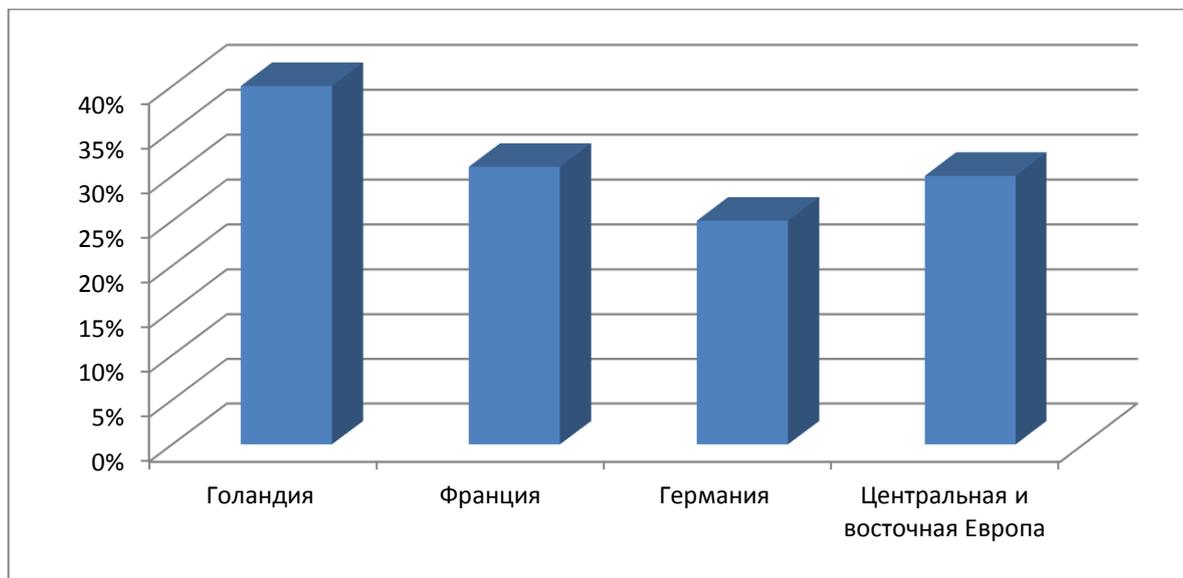


Рисунок 1.1 - Доходы логистических центров в разных странах Европы

В странах центрально-азиатского региона наблюдается рост объёмов международной торговли с зарубежными странами. Это даёт возможность наращивать транспортно-логистический потенциал этих стран. В связи с этим, возникают особые требования к модернизации имеющейся инфраструктуры транспортных и складских комплексов. Залогом успеха и высокой рентабельности работы логистических систем в центрально-азиатском регионе является размещение грузов вдоль главных международных маршрутов.

Развитие интермодальных перевозок в Норвегии является одной из важнейших задач государственной политики. В Норвегии, основным направлением транспортной логистики является усиление роли железнодорожного транспорта. Поэтому в Норвегии активно строятся вторые пути, возводятся новые терминалы и реконструируются старые, которые в дальнейшем используют для складирования больших партий груза. Перестройка складских комплексов делалась с учётом большого объёма грузов, перевозящегося в контейнерах.

Главной задачей транспортной логистики Финляндии, является обеспечение недорогих и надёжных международных маршрутов, обеспечение привлекательности финского логистического комплекса на фоне непрерывного укрепления позиций Эстонии, Латвии, Литвы и Польши.

Исследование практики западноевропейских стран отчётливо говорит о том, что за рубежом преобладают две модели управления логистикой, а именно авторитарная – при которой государство указывает даже на «узкоспециальные» вопросы (Финляндия) и «демократическая» - когда чиновники лишь показывают ориентиры развития (Германия).

Причина, обуславливающая разницу между странами, лежит в том, насколько транспортная логистика важна для каждой страны.

Эффективность работы производственно-хозяйственной деятельности автотранспортного предприятия напрямую зависит от знаний экономических процессов сотрудников данной организации.

От того насколько руководитель автотранспортного предприятия экономически грамотен, в организации решаются следующие задачи:

- достигается снижение себестоимости предоставляемых услуг;
- достигается эффективное планирование всех оказываемых услуг;
- разрабатываются экономически выгодные коммерческие условия для оказания услуг;
- достигается оптимальная организация предлагаемых услуг;
- осуществляется внедрение прогрессивных способов хозяйствования;
- стимулирование роста труда.

Поэтому в настоящее время в деятельности автотранспортного предприятия большое значение имеет анализ эффективности деятельности автотранспортного предприятия. Основной целью данного анализа является определение недостатков и своевременное их удаление, а также поиск неиспользованных ресурсов.

Как любое коммерческое предприятие, основным принципом хозяйствования автотранспортного предприятия является получение максимальной прибыли, т.е. получение максимального результата.

От того насколько эффективно используются ресурсы автотранспортного предприятия зависит эффективность работы предприятия. Экономический эффект хозяйственной деятельности организации можно определить как соотношение затрат и результатов функционирования АТП.

Перевозочный процесс и технико-эксплуатационные показатели подвижного состава образуют эффективность грузовых перевозок автомобильным транспортом.

Эффективность работы АТП также можно определить через объём работы и их качество. Производительность в данном случае определяется по следующей формуле:

$$P = \frac{g\gamma v\beta l}{l+t_{n-p}*\vartheta\beta} (1)$$

где  $q$  – грузоподъёмность автомобиля;

$\gamma$  – коэффициент использования грузоподъемности;

$v$  – техническая скорость;

$\beta$  – коэффициент использования пробега;

$l$  – среднее расстояние перевозки груза;

$t_{п-р}$  – время на погрузку и разгрузку.

Себестоимость перевозок автомобильным транспортом можно определить по следующей формуле:

$$S = \frac{S_{об}(l+t_{п-р}\vartheta\beta)}{T_{п-р}\vartheta\beta\gamma v l} \quad (2)$$

где  $S$  – себестоимость 1 ткм;

$S_{об}$  – общая сумма затрат;

$T_{п-р}$  – продолжительность работы подвижного состава на линии.

На работу автомобилей в городских условиях (производительность независимо от грузоподъемности автомобиля) большое влияние оказывают эксплуатационные факторы.

Также на производительность автомобильного транспорта оказывают влияние такие факторы как: расстояние перевозки, коэффициент использования грузоподъемности, коэффициент использования пробега, время на погрузку-разгрузку и техническая скорость.

Технико-эксплуатационные показатели, оказывающие влияние на эффективность деятельности автотранспортного предприятия, условно можно разделить на две группы:

- коэффициенты технической готовности, выпуска и использования подвижного состава; коэффициенты использования грузоподъемности и пробега, среднее расстояние поездки с грузом и среднее расстояние перевозки; время простоя под погрузкой-разгрузкой, время в наряде, техническая и эксплуатационная скорости;

- количество поездок, общее расстояние перевозки и пробег с грузом, объём перевозок и транспортная работа.

Производительность подвижного состава можно определить по следующей формуле:

$$Q = g * \gamma * n_B \quad (3)$$

где  $g$  – грузоподъёмность автомобиля;

$\gamma$  – коэффициент использования грузоподъёмности

Для того чтобы определить зависимость производительности подвижного состава от технико-экономических показателей, можно использовать следующую формулу :

$$Q = g * \gamma * n_B = \frac{g\gamma T_H}{t_B} T_B = \frac{l_{BY}}{\beta_B \vartheta_t} + t_{n-p} \quad \text{или} \quad Q = \frac{g\gamma T \beta_B \vartheta_t}{L_{BY} + \beta_B \vartheta_t * t_{n-p}}$$

Из чего можно сделать вывод, что отдельные стороны работы подвижного состава влияют на уровень производительности его работ.

Также следует отметить, что на каждый данный фактор в отдельности влияют ещё дополнительные факторы, которые оказывают общее суммарное воздействие на производительность подвижного состава.

Эффективность работы автотранспортного предприятия напрямую зависит от уровня конкурентоспособности. Конкурентоспособность определяется размером себестоимости оказываемых услуг и их качеством. Расходы и объём перевозок влияют на себестоимость транспортной работы. А себестоимость грузоперевозок делится на две группы показателей.

К первой группе показателей относят грузоподъёмность, коэффициент использования грузоподъёмности и коэффициент использования пробега. Данные показатели образуют величину переменных и постоянных затрат.

Ко второй группе показателей относят: коэффициент выпуска автомобилей на линию, время в наряде и среднюю техническую скорость. Данные показатели составляют эффективность функционирования подвижного состава.

Чтобы определить влияние технико - эксплуатационных показателей на изменение себестоимости через изменение общего пробега, путём подстановок выводятся формулы, где составляющие общего изменения себестоимости

перевозок  $\Delta S_3^{\%}$  вследствие изменения общего пробега автомобилей L-общ. и выработки на 1 км. Пробега P1, обусловленного влиянием следующих факторов: продолжительности работы автомобиля в наряде Tн; средней технической скорости Vт; среднего пробега с грузом за поездку lер; ав – коэффициента выпуска на линию; тп-р – продолжительности простоев под погрузкой-разгрузкой за езду; Асп – среднесписочного числа автомобилей; коэффициента использования пробега β; средней грузоподъемности q; коэффициента динамического использования грузоподъемности γд.

Прибыль от перевозок, прибыль от погрузочно-разгрузочных работ, прибыль от выполнения транспортно-экспедиционных операций и других видов деятельности составляют балансовую прибыль предприятия.

В логистике существует связь между следующими показателями: рентабельность активов, рентабельность реализации, оборачиваемость активов. Если вдруг наблюдается низкая рентабельность продаж, то здесь необходимо добиться ускорения оборотов активов.

Все эти показатели формируются по своему назначению. К первой группе рентабельности капитала относятся следующие показатели:

- первый, это изменение уровня рентабельности продукции;
- второй, скорость оборота совокупного капитала;
- третий, соотношение собственного и заёмного капитала.

Поэтому отдача собственного капитала становится выше в том случае, если происходит увеличение доли заёмных средств совокупного капитала. Также, рентабельность продукции необходимо рассчитать по показателям прибыли, отражаемой в отчёте самого предприятия.

Показатели рентабельности показывают прибыльность продукции базисного и отчётного периодов. Существует формула соотношения рентабельности продукции по прибыли от реализации:

$$K_0 = \frac{P_0}{N_0} ; K_1 = \frac{P_1}{N_1} \text{ или } K_0 = \frac{N_0 - S_0}{N_0} ; K_1 = \frac{N_1 - S_1}{N_1} \text{ и } K = K_1 - K_0 .$$

Где P1, P0 – прибыль от реализации отчётного и базисного периодов; N1, N0 – реализация продукции (работ, услуг) отчётного и базисного периодов; S1, S0 – себестоимость продукции (работ, услуг) отчётного и базисного периодов; ΔK – изменение рентабельности в отчётном периоде по сравнению с базисным периодом.

Влияние фактора изменения объёма реализации определяется расчётом (по методу ценных постановок):

$$K_N = \frac{N_1 - S_0}{N_1} - \frac{N_0 - S_0}{N_0} \quad (4)$$

Соответственно влияние изменения себестоимости составит:

$$K_N = \frac{N_1 - S_1}{N_1} - \frac{N_1 - S_0}{N_1} \quad (5)$$

Сумма факторных отклонений даёт общее изменение рентабельности в отчётном периоде по сравнению с базисным периодом:

$$k = K_N - K_S \quad (6)$$

- третья группа, определяющая показатели, рассчитанные на основе потоков наличных денежных средств, формируется аналогично первой и второй группам, однако вместо прибыли в расчёт принимается чистый приток денежных средств.

Данные показатели дают представление о степени возможности предприятия расплатиться с кредиторами, заёмщиками и акционерами денежными средствами с использованием денежного притока.

Благодаря тому, что рентабельность имеет много показателей, можно выделить множество направлений её повышения. Для этого каждый исходный показатель складывают в факторную модель с различной степенью детализации, что задаёт границы выявления и оценки резервов деятельности автотранспортного предприятия.

## 1.2 Основные элементы и механизмы функционирования транспортной системы предприятия

По сведениям международного исследования, результативность управления материальными потоками выражается:

- уменьшением резервов на всём пути его перемещения;
- снижением времени прохождения изделий по логистической цепи;
- путём уменьшения транспортных расходов, а также их сокращение на операции с грузом.

Главные резервы снижения издержек, связаны с развитием логистических элементов. В снабжении они составляют- 50%, в сбыте- 40%, в производстве- 10%. В следствии чего, становление транспортно-логистической системы предприятия, является важным моментом увеличения конкурентоспособности. Различие логистического подхода заключается в объединении некоторых элементов цепи в общую систему сквозного управления материальными и информационными потоками, с целью получения желанного итога, с наименьшими расходами времени и ресурсов.

За основу понимания транспортно-логистической системы с точки зрения экономики, следует предлагать следующие принципы системного подхода: структурирование- поведение системы, обусловленное не столько особенностями отдельных элементов, сколько свойствами её структуры; унитарность- отделение системы от окружающей среды; иерархичность- соподчинённость элементов в системе; полиархия - познание системы по причине сложности, требующее множественности её описания; системность.

Значимость экономического механизма этой системы просматривается в системно-ресурсном аспекте, при понимании работы элементов механизма и оценки действия работы системы. Под словом «механизм» следует понимать систему, которая состоит из числа элементов, совершающих определённые действия, скоррелированные в единый процесс и представляет собой систему причинно-следственных связей по организации и управлению экономикой в

таких сферах как : потребление, обмен, производство, распределение. Такая конструкция данного механизма определяет систему управления совокупностью элементов, которая представляет собой процесс формирования основного результата экономической деятельности и достижения результата во времени.

Устройство экономического механизма транспортной системы состоит из: механизма конкуренции и ценообразования , который порождает процесс адаптации субъектов системы с учётом ситуации на рынке; механизма включающего в себя стимулирование, планирование, контроля и анализа хозяйственной деятельности всех участников процесса товародвижения; механизма самофинансирования; механизмов относящихся к финансово-экономической деятельности( кредиты, налоги, льготы, дотации, пошлины и др.); механизма изменения и адаптации (нормативы, прогнозы, стандарты, правовые документы, касающиеся грузоперевозок).

Основными элементами транспортной логистики выступают грузы, транспортные пути, транспортные узлы, подвижный состав, участники логистических процессов, тара, упаковка. Процессы движения товаров, складирование и хранения, требуют специальных технических средств составляющих инфраструктуру логистики, а связи между ними создают логистическую систему.

Определяющим фактором успешного осуществления операций в процессе транспортировки грузов в транспортно логистической системе, выступает информация, при помощи которой формируются знания, с их помощью существует возможность найти альтернативное решение функционирования системы в условиях неполноты информации. Развитие транспортно-логистических систем предполагает собой развитие интеграционных связей. Для нахождения правильного решения разумно применять элементы интеллектуального моделирования которые смогут обеспечить управление системой в реальном времени, с учётом тех процессов которые охватывают перемещение грузов от поставщика до потребителя.

## 2 Анализ логистической деятельности индивидуального предпринимателя Редина И.А.

### 2.1 Организационно-экономическая характеристика предприятия

ИП Редина И.А. была зарегистрирована 10.09.2010 года, по адресу г.Тольятти, ул.Борковская 48, основным видом деятельности индивидуального предпринимателя является:

- осуществление грузовых перевозок по городам России;
- осуществление городских, пригородных и междугородних пассажирских перевозок;
- техническое обслуживание и ремонт автотранспортных средств.

Основным видом деятельности по кодам ОКВЭД (Общероссийский классификатор видов экономической деятельности):

- деятельность сухопутного транспорта;
- деятельность прочего сухопутного пассажирского транспорта, подчиняющегося расписанию.

ИП Редина И.А. работает в следующих отраслях промышленности (в соответствии с классификатором ОКОНХ (общероссийский классификатор отрасли народного хозяйства)):

- транспорт и связь;
- сухопутный транспорт;
- шоссейный транспорт;
- автомобильное хозяйство.

Следует отметить, что ИП Редина И.А. относится с уважением к своим клиентам, и заботится о качестве предоставляемых услуг. К основным достоинствам предприятия следует отнести:

- приемлемую цену на грузоперевозки;
- качественное и быстрое обслуживание клиентов компании;

- наличие специализированно-оборудованного транспорта;
- профессиональное обслуживание сборных грузов;
- грамотность сотрудников организации;
- опытных водителей.

На предприятии в настоящее время сформирована линейно-функциональная организационная структура:



Рисунок 2.1 - Организационная структура предприятия ИП Редина И.А.

На основании рисунка 2.1 можно говорить о том, что структура предприятия ИП Редина И.А. является линейно-функциональной, так как в структуре предприятия просматриваются линейные и функциональные связи. К линейным связям относят движение информации между линейными руководителями, а также принятие и реализация управленческих решений между ними. Что касается функциональных связей, то они соприкасаются с функциями менеджмента. Те права, которые имеют так называемые линейные руководители, предполагают решение многих вопросов касемо развития

доверенных им организаций, а также подразделений, стоит также отметить, что они могут отдавать указания которые обязаны выполнять остальные члены организации.

К недостаткам такой системы управления можно отнести слабую связь на горизонтальном уровне, неспособность решать стратегические проблемы, т.к руководители практически всех высших уровней акцентируют своё внимание на оперативных проблемах.

В рассматриваемой нами схеме, в качестве уровня управления представлены:

- высший, им выступает генеральный директор, его деятельность предусматривает цели и стратегии развития всех систем;

- средний, так называемый уровень управления, он объединяет в себе руководителей среднего звена, к ним можно отнести директора по развитию, начальника службы доставки;

- низший, уровень производственно-технического управления, который объединяет в себе руководителей так называемого низового звена, который находится непосредственно над рабочими.

Основные показатели финансовой деятельности отражены в таблице 2.1.

Таблица 2.1. показатели деятельности ИП Редина И.А. за 2012-2014 годы

Показатели	2012 г.	2013 г.	2014 г.	Изменение					
				2012-2013гг.		2013-2014гг.		2012-2014г.г.	
				Абс (гр.3-гр.2)	Относ. (темп прироста), % (гр3-гр2) ×100%/гр.2	Абс. (гр4-гр.3)	Относ. (темп прироста),% (гр4-гр.3) ×100%/гр.3	Абс. (гр.4-гр.2)	Относ. (темп прироста), % (гр.4-гр.2)×100%/г р.2
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Выручка <sup>1</sup> , млн.руб.	261,4	260,7	254,8	-0,7	-0,3	-5,9	-2,3	-6,6	-2,5
2. Себестоимость продаж <sup>1</sup> , млн.руб.	117,6	119,1	124,7	1,5	1,3	5,6	4,7	7,1	6
3. Валовая прибыль <sup>1</sup> (убыток), млн.руб.	143,8	141,6	130,1	-2,2	-1,5	-11,5	-8,1	-13,7	-9,5
4. Управленческие расходы <sup>1</sup> , млн.руб.	1,4	1,3	1,3	-0,1	-7,1	0	0	-0,1	-7,1

5.	Коммерческие расходы <sup>1</sup> ,млн. руб.	1,8	1,6	1,5	-0,2	-11	-0,1	-6,2	-0,3	-16,7
6.	Прибыль (убыток) от продаж,млн. руб.	140,6	138,7	127,3	-1,9	-1,3	-11,4	-8,2	-13,3	-9,4
7.	Чистая прибыль <sup>1</sup> , млн. руб.	132,1	130,4	119,7	-1,7	-1,3	-10,7	-8,2	-12,4	-9,4
8.	Основные средства,млн. руб.	4,3	4,6	4,8	0,3	7	0,2	4,3	0,5	11,6
9.	Оборотные активы <sup>2</sup> ,млн. руб.	152,3	151,6	149,5	-0,7	-0,4	-2,1	-1,4	-2,8	-1,8
10.	Численность ППП, чел.	60	63	60	3	5	-3	-4,8	0,7	4
11.	Фонд оплаты труда ППП <sup>3</sup> , млн. руб.	17,3	18,9	18	1,6	9,2	-0,9	-4,8	0,7	4
12.	Производительность труда работающего, тыс.руб. (стр1/стр.10)	4356	4138	4246	-218	-5	108	2,6	-110	-2,5
13.	Среднегодовая заработная плата работающего,млн. руб. (стр11/стр10)	0,29	0,3	0,3	0,01	3,4	0	0	0,01	3,4
14.	Фондоотдача (стр1/стр8)%	61	56,7	53	-4,3	-7	-3,7	-6,5	-8	-13,1
15.	Оборачиваемость активов, раз (стр1/стр9)	1,71	1,72	1,7	0,01	0,58	-0,02	-1,16	-0,01	-0,6
16.	Рентабельность продаж, % (стр7/стр1) ×100%	0,5	0,5	0,47	0	0	-0,03	-6	-0,03	-6
17.	Рентабельность производства, %	119,5	116,4	102	-3,1	-2,6	-14,4	-12,4	-17,5	-14,6
18.	Затраты на рубль выручки, (стр2+стр4+стр5)/стр1*100 коп.)	46,2	46,8	50	0,6	1,3	3,2	6,8	3,8	8,2

На основании данной таблицы можно сделать следующие выводы.

Выручка от реализации на протяжении исследуемого периода снизилась на 6,6 млн. руб. или на 2,2% и составила 254,8 млн. руб.

Себестоимость на протяжении исследуемого периода выросла на 7,1 млн. руб. или на 6% и составила 124,7 млн. руб.

Так как тем роста себестоимости выше темпа роста выручки от реализации, валовая прибыль на предприятии снизилась на 13,7 млн. руб. и составила 130,1 млн. руб.

За исследуемый период наблюдается снижение роста управленческих и коммерческих расходов. В 2014 году по отношению к 2012, управленческие и коммерческие расходы снизились на 0,4 млн. руб. и составили 2,8 млн.

руб. Снижение коммерческих расходов связано с изменениями затрат, связанных с отгрузкой и реализацией товара.

В организации наблюдается снижение чистой прибыли. В 2014 году чистая прибыль снизилась на 12,4 млн. руб. по отношению к 2012 году и составила 119,7 млн. руб.

Численность персонала за исследуемый период не поменялась, она составляет 60 человек.

Рассматривая фонд заработной платы, можно говорить о том, что на протяжении исследуемого периода он вырос на 4%.

Производительность труда на протяжении исследуемого периода заметно упала. В 2014 году по отношению к 2012 году производительность труда упала на 110 тыс. руб./чел. и составила 4246 тыс. руб./ чел.

Фондоотдача на протяжении исследуемого периода также снизилась на 13,1%.

Рентабельность продаж на протяжении исследуемого периода упала с 0,5% до 0,47% , это связано с увеличением себестоимости продаж и уменьшением выручки организации, что свидетельствует о снижении эффективности деятельности организации.

## 2.2 Анализ транспортной системы предприятия

Ведение управления АТП, раскрывается в связанных между собой функциями управления, которые являются ничем иным как операциями управленческого процесса.

К основам определения их состава является разработка технологического процесса управления, установление так называемой организационной структуры. Здесь можно отметить, что общая функция управления представляет собой часть цикла управления, которая направлена на каждый его объект и определяет его специализацию. Такие операции управленческого

цикла как: планирование, организация, координация, мотивация и контроль, являются более обоснованным типовым составом данного цикла.

Так как объектом управления выступает АТП, то его функции управления переплетаются с видом его деятельности, т.е. транспортные услуги которые оно предоставляет. Среди основных функций управления на АТП следует выделить:

- стратегическое планирование;
- проведение экономического анализа;
- ежедневный осмотр автотранспортного парка и его ремонт в случае необходимости;
- координация работы предприятия;
- контроль транспортного процесса, выявление недостатков и их устранение;

Ко всему вышесказанному, можно добавить что, на предприятии имеют место быть как внешние, так и внутренние факторы негативно сказывающиеся на его деятельности.

К первым относят усиливающуюся конкуренцию, которая преобладает на рынке автотранспортных услуг. Частные перевозчики грузов стали занимать достаточно большую нишу в этом виде деятельности, чем доставляют немалую конкуренцию АТП. Также, сюда можно отнести отмену госрегулирования автомобильного транспорта. Это сказывается негативно на предприятии, так как отмена дотации влечёт к отмене финансирования АТП со стороны государства.

Вторая группа факторов, именуемая внутренней, также как и первая, играет большую роль на состоянии предприятия. Ко второй группе следует отнести планирование самого транспортного процесса, управление и непосредственно координация всех подсистем, необходимый контроль за транспортным процессом, учёт, и как следствие анализ результатов его деятельности.

Деятельность некоторых вышеперечисленных факторов, на предприятии ИП Редина И.А., оставляет желать лучшего, а именно: планирование – тут зачастую возникают ошибки при составлении сменно-суточных планов, недостаточно продуманы маршруты движения автотранспорта, плохо развита координация работ между ИП Редина И.А. и отправителями грузов. Из всего вышеперечисленного следует сделать вывод, что это всё негативно отражается на работе автотранспортного предприятия и соответственно на его заказчиках.

Более того, следует отметить, что при наличии этих проблем снижается количество заказов на перевозку грузов, что влечёт за собой к простаиванию автопарка, и как следствие к снижению уровня прибыли АТП.

Рассмотрев всё вышеперечисленное, можно говорить о том, что на ИП Редина И.А. на сегодняшний день существуют такие проблемы как:

- мало-результативное управление грузоперевозками;
- планирование грузоперевозок требует доработок;
- плохая подготовка автопарка;
- нерациональное использование пробега на маршрутах;
- простой автопарка.

Всё это требует принять ряд управленческих решений, для того чтобы поменять ситуацию которая сложилась на предприятии.

1С «управление автотранспорта»- данная программа предназначена для автоматизации деятельности АТП, она позволяет вести необходимый управленческий и оперативный учёт.

Управление автотранспортом можно разбить на несколько взаимосвязанных модулей (подсистем):

- складской учёт;
- учёт ГСМ;
- учёт ремонтов;
- тех.обслуживания и его планирование;
- диспетчерская;
- взаиморасчёты;

- учёт работы водителей;
- учёт затрат.

В подсистеме 1С «Управление автотранспортом» имеются следующие подсистемы:

- Складской учёт – этим модулем 1С «Управление автотранспортом» не отличается от прочих программ, где есть оперативный учёт товаров на складах, т.е. в программе присутствуют поступления товаров/материалов, перемещение между складами и списание. А также необходимые отчёты по движениям материалов и товаров на складах, см. приложение А: Ведомость материалов на складах.

Учёт ГСМ – в модуле ведётся учёт поступления, выдачи и расхода горюче-смазочных материалов. Поступление ГСМ на склад можно ввести складским документом «Поступление материалов и услуг». Есть также документ «Заправка ГСМ», который не только формирует партии в складском учёте, но и остатки ГСМ в соответствующем транспортном средстве, а также о событии «заправка». Чтобы вернуть топливо из автомобиля на склад нужно ввести документ «Слив ГСМ».

Расход ГСМ на каждую транспортную единицу можно сравнить с нормативами расхода ГСМ, которые настраиваются в справочнике моделей ТС. В 1С «Управление автотранспортом» существует разнообразная отчётность по ГСМ. См. Приложение Б: Ведомость движения ГСМ.

#### Учет ремонтов

В данной подсистеме ведется учет сервисного обслуживания и ремонта транспортных средств. В том числе заказы (заявки) на ремонт и СО, учет выполнения ремонтов и планового ТО, замены аккумуляторов и шин ТС.

Заказы оформляются документом «Предварительный заказ на ремонт», на основании которого вводится «Ремонтный лист».

Проанализировать выполненные ремонты можно следующими отчетами:  
Ведомость по установленным з/ч и выполненным работам.

См. Приложение В: Учёт ремонта ТС.

Модуль планирования технического обслуживания.

ПТО – подсистема для контроля сроков планового технического обслуживания, сроков действия любых документов, а также контроля износа шин и аккумуляторов. Нормы прохождения планового ТО задаются в справочнике "Модели ТС". Информация по срокам действия документов и сведения о шинах и аккумуляторах хранится в соответствующих закладках карточки автомобиля.

В 1С Управление Автотранспортом ведется учет ДТП (дорожно-транспортных происшествий) документом "Регистрация ДТП", куда вносятся данные автомобиля и водителя, участвовавших в ДТП, список сторонних участников, данные страховой компании и экспертиза ущерба.

В программе можно получить отчетность по ДТП. Диспетчерская. Как видно из самого названия подсистема предназначена для использования диспетчерами, т.е. сотрудниками, занимающимися принятием заказов на транспорт, планированием потребности в нем, выписки и обработки путевых и маршрутных листов.

Формирование суточной разрядки на выпуск транспортных средств формируется в 1с управлении автотранспортом с учетом графиков работы водителей и возможности транспортного средства совершить рейс.

Печатные формы путевых листов точно соответствуют приказам министерства транспорта. Это такие формы, как №4-П, №4-С, №3 спец, №4-М, ЭСМ2, №6 спец, №3.

В программе существует возможность пакетного формирования и печати путевых листов, что значительно снижает трудозатраты диспетчеров на выдачу путевок.

Кроме многочисленных прочих отчетов, позволяющих контролировать выработку, пробег, простои ТС и водителей, существует специальный наглядный отчет в виде диаграммы «Диспозиция ТС».

Взаиморасчеты

Этот модуль отвечает за выписку счетов, формирование актов за оказанные услуги и реестров, а также за контроль за стоимостью (учет тарифов и прейскурантов) и расчет ее. Справочники тарифов и прейскурантов гибко настраиваемы в разрезе клиентов, их договоров, моделей транспортных средств и маршрутов.

Стоимость услуг рассчитывается автоматически на основании путевых листов и других ТС – документов.

Реестр оказанных услуг формируется с детализацией по заказчикам на основании вышеуказанных документов.

#### Модуль учета зарплаты

В этой подсистеме ведется учет рабочего времени водителей и на этом основании начисление зарплаты.

Рабочее время водителей вычисляется из данных по ремонтным и путевым листам. Также существует возможность вводить всевозможные отклонения в графиках водителей. По итогам автоматически формируется форма (унифицированная) Т13.

В 1С:Управление автотранспортом реализованы несколько вариантов расчета зарплаты:

- процентом от выручки;
- фиксированной суммой;
- как сдельный заработок от выработки;
- процентом от видов начислений;
- доплата за ночные часы.

Система фильтров тарифов является настраиваемой, возможно их объединение и вытеснение.

По итогам расчетов выдается печатная форма ведомости по начисленной заработной плате.

#### Модуль учета затрат

В подсистеме учета затрат, можно вести учет как прямых затрат, так и выполнять распределение косвенных затрат между автомобилями. Отчеты по

затратам формируются в разрезе автомобилей, подразделений, клиентов и статей затрат. По отчетам можно проанализировать рентабельность работы каждого транспортного средства.

Отчеты по затратам можно получать в различных разрезах аналитики, например, в разрезе автомобилей.

Проведем анализ эффективности деятельности автотранспортного предприятия ИП Редина И.А. Для этого, определим производительность автотранспорта ИП Редина И.А. Данные для расчета производительности автотранспорта, представлены в таблицах 2.2, 2.3, 2.4 приложения Г.

Все рассчитанные показатели производительности автотранспорта ИП Редина И.А. перенесём в таблицу 2.5. приложения Г.

Динамика изменения производительности подвижного состава отражена на рисунке 2.2

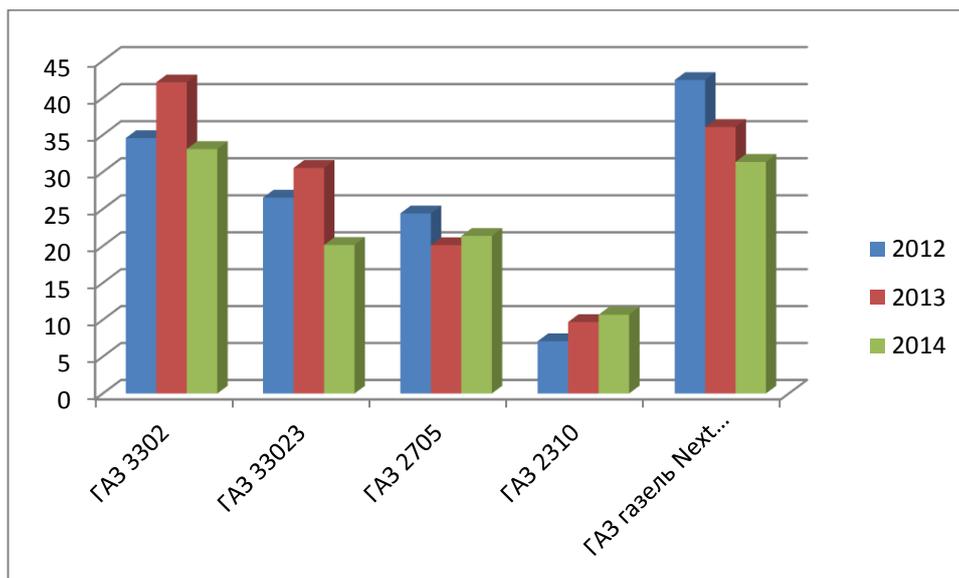


Рисунок 2.2 - Динамика изменения производительности автотранспорта ИП Редина И.А. за 2012-2014 год

Таким образом, на основании произведенных расчетов можно говорить о том, что на протяжении всего анализируемого периода за 2012 – 2014 год

производительность автотранспорта падает, что негативно характеризует деятельность автотранспортного предприятия.

Проведем анализ себестоимости автомобильных перевозок. Для расчета себестоимости автомобильных перевозок составим таблицы 2.6 – 2.8 (приложение Д).

Динамика изменения себестоимости автомобильных перевозок отражена на рисунке 2.3

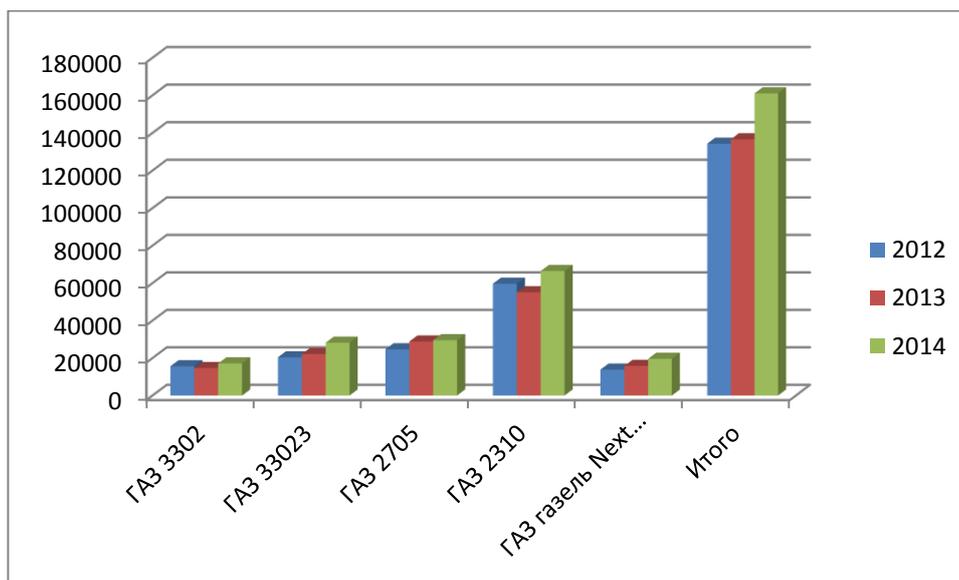


Рисунок 2.3 - Динамика изменения себестоимости автомобильных перевозок

На основании произведенных расчетов можно говорить о том, что общая себестоимость автомобильных перевозок на протяжении всего исследуемого периода неуклонно растет. В 2014 году по отношению к 2012 году себестоимость автомобильных перевозок выросла на 6%.

Это говорит о том, что эффективность работы автотранспорт снижается, что негативно характеризует деятельность автотранспортного предприятия.

Следующий важный экономический показатель, характеризующий деятельность автомобильного транспорта – это рентабельность.

Проанализируем показатель рентабельности ИП Редина на период 2012-2014 гг. в таблице 2.9, см. приложение Е.

На основании данной таблицы можно говорить о том, что рентабельность автотранспортного предприятия на протяжении исследуемого периода сокращается. В 2014 году показатель рентабельности снизился на 0,03 % по отношению к 2013 , а в период 2012-2014 год, он упал также на 0,03 %. Снижение показателей рентабельности отрицательно сказывается на экономической эффективности деятельности автотранспортного предприятия. Снижение показателей рентабельности связано с падением балансовой прибыли, а также увеличением себестоимости. Для того, чтобы определить какие именно факторы оказали наибольшее влияние на снижение балансовой прибыли проведем факторный анализ. Используя формулу 6.

Влияние фактора изменения объёма реализации определяется расчетом (по методу ценных постановок)

$$Kn = \frac{254,08 - 124,7}{254,08} - \frac{261,4 - 117,6}{261,4} = -0,05(6)$$

Соответственно влияние изменения себестоимости составит

$$K = \frac{254,08 - 124,7}{254,08} - \frac{254,08 - 117,6}{254,08} = -0,03$$

Таким образом, на основании произведенных расчетов можно говорить о том, что наибольшее влияние на падение балансовой прибыли оказал рост показателя себестоимости. Поэтому для повышения экономической эффективности деятельности автотранспортного предприятия предлагается провести мероприятия по снижению себестоимости.

### 3 Совершенствование транспортной системы на основе логистики у ИП

Редина И.А.

#### 3.1 Разработка мероприятий по совершенствованию транспортной системы на основе логистики у ИП Редина И.А.

Для совершенствования транспортной системы, как одного из элементов логистической системы, предлагается провести мероприятия по снижению себестоимости в целях уменьшения транспортных расходов.

##### Мероприятие 1. Внедрение системы ГЛОНАСС

Для управления предприятия ИП Редина И.А. использует современную компьютерную программу управления транспортной организацией. Однако она не содержит возможностей отслеживания нахождения транспортного средства в пути. А это приводит к росту затрат, т.к. организация не имеет возможности отследить где именно находится транспортное средство, не совершает ли оно не запланированные движения. Поэтому для устранения данной проблемы рекомендуется приобрести программный продукт компании Глонасс. Слежение за транспортом осуществляется при помощи оборудования устанавливаемого на автобус или грузовик. У данного продукта есть ряд преимуществ:

- контроль топлива – слив и заправка;
- каждый комплект оборудования Глонасс/GPS мониторинга обладает высоким качеством и надёжностью;
- длительным сроком эксплуатации;
- любое оборудование компании Глонасс предварительно тестируется и настраивается при помощи специальных приборов.

При помощи данного оборудования, организация всегда будет знать точное местоположение автотранспорта.

Мероприятие 2. Разработка предложений по управлению составом (численностью) транспортного парка

На автотранспортном предприятии ИП Редина И.А. сложилось так, что автопарк предприятия не всегда используется рационально, т.к. есть случаи простоя автотранспорта. Это связано с тем, что количество заказов в последнее время неуклонно падает. В связи с этим рассматривается вариант о сокращении парка.

Среди вариантов решения данной проблемы, необходимо рассмотреть следующие:

- сбыт автомобилей находящихся в простое;
- аренда транспорта сторонним предприятиям.

Для того чтобы выбрать один из предложенных вариантов, необходимо рассматривать такие критерии как: получение прибыли от использования автотранспорта, снижение затрат на его ремонт и содержание. После небольшого анализа, было предложено что, более рациональным вариантом будет сдача в аренду транспорта сторонним организациям, т.к. транспорт будет возвращён в парк по истечению сроков договора аренды.

Ещё одним положительным моментом является то, что при росте заказов в будущем, автотранспортному предприятию не будет необходимости совершать покупки нового транспорта, т.к. оно будет использовать ТС, которые будут возвращены по истечению сроков договора аренды.

Для воплощения данного мероприятия, необходимо прежде всего заняться поиском арендатора, с которым в последующем будет заключен договор о аренде ТС. В нём в обязательном порядке необходимо прописать такие существенные условия как: предмет договора, права и обязанности обеих сторон и их ответственность, порядок изменения и расторжения договоров, его срок действия, юридические адреса сторон и реквизиты банков.

ИП Редина И.А. оставляет за собой право осуществления контроля за обеспечением полной сохранности транспортных средств со стороны арендатора и предоставить последнему доверенность на право управления

ТС. В договоре также должна быть прописана цель аренды и то, что арендатор должен использовать ТС по его прямому назначению.

На организацию арендующую ТС, возлагаются обязанности о необходимости поддержания ТС в технически исправном состоянии, проведению ремонта за свой счёт, обеспечении сохранности ТС. Размер платы в месяц, сроки и способы внесения платежа, всё это также должно быть прописано в договоре аренды.

После того как договор аренды утратит свою силу, арендатор обязан вернуть ТС в целости, сохранности и пригодном для дальнейшей эксплуатации.

Сокращение автопарка, является необходимой мерой, т.к. из-за снижения количества заказов на перевозку, простой неиспользуемого транспорта приносит дополнительные убытки предприятию. Рассматриваемое нами мероприятие, позволит снизить расходы на обслуживание и содержание автопарка, а также получить дополнительную прибыль за аренду автомобилей.

Пример договора аренды ТС представлен в приложении Ж.

Мероприятие 3. Повышение производительности подвижного состава.

Для совершенствования транспортной системы, как одного из элементов логистической системы, предлагается провести мероприятия по повышению производительности подвижного состава в целях улучшения организации перевозок.

Для того чтобы повысить производительность подвижного состава, необходимо провести мероприятия направленные на рост коэффициентов использования грузоподъёмности и пробега. Реализация данного мероприятия не требует увеличивать нормативы оборотных средств, требуется только увеличить запасы автомобильного топлива.

Рост подвижного состава достигается путём увеличения таких показателей как: техническая скорость движения, время простоя под

погрузкой и разгрузкой, время работы автомобиля на линии в сутки, коэффициент выпуска автомобилей на линию.

Уровень производительности подвижного состава, себестоимости перевозок, можно достичь путём увеличения величин технико-эксплуатационных показателей.

Следующее мероприятие направлено на организацию строгого контроля по соблюдению режима экономии по расходованию материальных и денежных средств. Решить данную задачу можно путём применения прогрессивных норм расхода топливно-смазочных материалов.

Величина технико-эксплуатационных показателей определяет уровень производительности подвижного состава, себестоимость перевозок запасных частей, автомобильных шин. При этом необходимы мероприятия по ликвидации бесхозяйственного расходования и потерь материальных ценностей.

На следующем этапе необходимо улучшать организацию материально-технического снабжения, нормирования и планирования. Чтобы реализовать данные меры необходимо ликвидировать практику представления транспортным предприятием завышенных заявок на материалы, запасные части и топливо(завоза их в явно завышенном количествах). В результате произойдёт замораживание излишних и ненужных материальных ценностей.

В процессе технико-экономического планирования, необходимо определить и в дальнейшем реализовать, сверхнормативные и избыточные запасы материальных ценностей. Это достигается путём организации верного учёта материалов и эффективной организации складского хозяйства.

Нельзя забывать и мероприятия направленные на своевременное заключение договоров на организацию автомобильных перевозок и доставку материальных фондов. При этом необходимо контролировать все возникающие расчёты по автомобильным перевозкам и поставкам материальных ценностей.

Эффективность работы автотранспортного предприятия ИП Редина И.А. напрямую зависит от скорости оформления документации по расчётам за оказанные услуги по грузоперевозкам. Эффективность работы предприятия также будет достигаться путём организации усиленного контроля по срокам поступления платежей за оказанные услуги, а также своевременное предъявление претензий клиентуре и поставщикам за нарушение договорных условий по перевозкам и поставкам.

Для того, чтобы сократить время незавершённого производства, в первую очередь необходимо сократить период простоя подвижного состава в ТО-2 и текущих ремонтах.

Одной из важнейших задач сотрудников технико-экономического планирования является проведение мероприятий направленных на организацию режима экономии материальных и денежных средств. Добиться этого можно путём экономии топлива. Экономия топлива достигается путём реализации следующих мероприятий:

- уменьшение сопротивления качения. Для этого, необходимо отрегулировать тормозные системы, поддерживать нормы давления воздуха в шинах, регулярно проверять и регулировать сходжение передних колёс автомобилей и углы их установки, своевременно и регулярно смазывать и регулировать подшипники ступиц колёс, применять смазочные материалы, тогда автомобиль будет двигаться по инерции и иметь хороший выбег;

- применять то топливо, которое установлено согласно конструкции двигателя и времени года;

- контролировать систему охлаждения двигателя, не допускать перегревов и переохлаждений;

- применять пригнанные чехлы на облицовку радиатора и на капот автомобиля для утепления двигателя;

- периодически проверять техническое состояние прерывателя-распределителя, свечей и катушки зажигания на диагностических стендах;

- не допускать работы двигателя с превышением норм на токсичность и дымность отработавших газов, а также на повышенных оборотах холостого хода;

- элементы воздушных и топливных фильтров необходимо постоянно заменять и промывать;

- не допускать подтекания топлива из топливопроводов и его испарение через неплотно закрытые горловины топливных баков.

Чтобы уменьшить расход топлива, необходимо постоянно проверять техническое состояние автомобилей с использованием диагностических стендов, поддерживать все агрегаты автомобиля в технически исправном состоянии, выполнять все операции по техническому обслуживанию автомобиля, снижать потери от разливания топлива при заправке.

Каждый водитель работающий у ИП Редина И.А., должен обладать всеми знаниями экономичного вождения, снижать время работы двигателя на холостом ходу, в том числе и для его прогрева перед началом движения, знать и придерживаться норм расхода топлива, а в случае его перерасхода своевременно сообщать об этом сотрудникам технико-экономического планирования. При выявлении автомобилей, которые используют топливо сверх нормативов, принимать необходимые меры для предотвращения подобных инцидентов.

Реализация подобных мероприятий будет способствовать повышению эффективности работы автотранспортного предприятия ИП Редина И.А.

Для разработки трансфинплана необходимо составлять планы по перевозкам грузов и рассчитывать среднюю скорость перевозок. Трансфинплан содержит определённый перечень грузоотправителей с указанием количества и номенклатуры отправленных грузов, расстояния перевозки и служит основой для выбора моделей подвижного состава и расчета показателей его использования.

Одним из главных направлений по повышению эффективности деятельности ТЭП, является организация эффективного обслуживания и

ремонта подвижного состава. Материальной основой условий труда и обеспечение его безопасности, является организация механизации работ при техническом обслуживании и ремонте подвижного состава.

При организации своевременного и высококачественного выполнения технического обслуживания, достигается уменьшение изнашиваемости деталей и механизмов, при этом предотвращается отказ агрегатов или узлов машин. Таким образом, все автомобили находятся в технически исправном состоянии.

Целью разработки плана материально-технического обслуживания, является выявление потребностей количества материальных ресурсов для обеспечения нормальной работы автомобильного парка при выполнении установленного плана перевозок. С помощью плана выявляется потребность автотранспортного предприятия в топливе, смазочных и обтирочных материалах, автомобильных шинах, запасных частях к автомобилям, материалах для ТО и ремонта подвижного состава. В этом направлении планово-экономический отдел, ведёт постоянную работу по снижению расхода эксплуатационных и ремонтных материалов.

Для определения потребности в топливе, необходимо постоянно рассчитывать нормативы по каждому виду топлива с использованием линейных норм топлива по каждой марке подвижного состава. При этом необходимо учитывать ситуации способствующие увеличению норм топлива. Такими условиями являются:

Таблица 3.1 - Условия увеличения нормативов топлива

Условие	Повышение норм топлива
Работа в зимнее время: Умеренная зона Холодная зона	От месяцев до 10% До 10 месяце – 15%
при почасовой работе грузовых бортовых автомобилей или их постоянная работа в качестве технологического транспорта	10%
Работа в карьерах	До 20%
работа в тяжелых дорожных условиях в	До 35% на срок не более одного месяца

период сезонной распутицы, снежных заносов	
--	--

Нормативы расхода топлива снижаются при работе на загородных дорогах с усовершенствованным покрытием, находящихся в удовлетворительном состоянии до 15%.

При необходимости применения одновременно нескольких надбавок, линейная норма расхода топлива устанавливается с учётом суммы или разности этих надбавок.

### 3.2 Экономическая оценка предлагаемых мероприятий

Дадим экономическую оценку предложенных нами мероприятий.

В любой компании самые ощутимые затраты связаны с персоналом. После внедрения системы мониторинга GLONASS System® компания сможет платить только за действительно отработанное время.

Таблица 3.2 - Экономия затрат

Количество машин и сотрудников, шт.	30
Оклад водителя в месяц, руб.	25000
Один час рабочего времени курьера-водителя при 21-дневном рабочем месяце составит, руб./час	149
Экономия рабочего времени после внедрения системы мониторинга, минут/автомобиль в день	70
Итого на 1-го сотрудника в день экономия составит, руб.	173,6
Месячная экономия, руб.	109368
Годовая экономия, руб.	1312416

На основе статистических данных, уменьшение затрат на ГСМ (топливо) после внедрения в автопарках системы контроля и учёта расхода топлива достигает 10-21%.

Обоснуем эти цифры, приведя простой пример.

Возьмём парк из 30 автомобилей, работающих в организации, с топливным баком в 300 литров. Предположим, что в день водителю удаётся «сэкономить» и слить 10 литров топлива.

Таблица 3.3 - Экономия затрат на топливе

В день водитель сливает для собственных нужд, литров.	10
Средняя стоимость 1 литра топлива, руб.	35
Выгода для водителя, соответственно потери компании составят в месяц, руб.	7350
Месячная экономия на 30 ед. техники для компании после внедрения системы контроля и учёта расхода топлива составит, руб.	220500
Годовая экономия, руб.	2646000

Рассмотрим, как снижение расхода топлива зависит от пробега в случаях, если транспортное средство находится под постоянным контролем и не делает «левых» рейсов. Возьмём за основу всё тот же парк из 30 автомобилей со среднесуточным пробегом 500 км.и 20-и дневной рабочей неделей. По статистике компаний, внедривших систему мониторинга объектов GLONASS System®, уменьшение среднего пробега в автопарках (при сохранении загруженности) достигается от 5 до 12%. Для примера возьмём среднюю величину 8%. Получаем:

Таблица 3.4 - Экономия пробега автомобиля

Фактический пробег в месяц на одно транспортное средство, км	10000
Плановый пробег в месяц на одно транспортное средство после внедрения системы мониторинга, км	9200
Среднее потребление топлива, л/100 км	20
Средняя стоимость 1 литра топлива, руб.	35
Месячная экономия, руб.	171360,00
Годовая экономия, руб.	2056320,00

Снижение пробега автотранспорта позволяет, в свою очередь, сократить расходы на его плановое техническое обслуживание, которое придётся делать значительно реже. Из предыдущего примера, 800 км.в месяц сэкономленного пробега при парке в 30 машин в итоге дадут следующие экономические показатели:

Таблица 3.5 - Экономия за планово-техническое обслуживание

Ежемесячный сэкономленный пробег по парку из 30 машин, км.	24000
При норме проведения ТО раз в 10 тыс.км.экономлены, в количественном выражении	2.40
При средней стоимости ТО на грузовой автомобиль в 50 тыс. руб, в месяц экономия составит, руб.	120000.00
Годовая экономия, руб.	1440000.00

При помощи системы мониторинга GLONASS System®, диспетчеры всегда будут точно знать текущее местоположение и состояние транспортных средств компании. В свою очередь это позволит сократить трудозатраты (повысить эффективность использования рабочего времени диспетчеров и водителей), а так же более чем на 50% снизить количество звонков и соответственно расходы на мобильную связь. Простой пример, опять же исходя из штата в 30 водителей:

Таблица 3.6 - Экономия на мобильной связи

Ежемесячные расходы на мобильную связь с 1 водителем, руб.	500
Месячная экономия, руб.	15000.00
Годовая экономия, руб.	180000.00

Исходя из выше изложенного, и полученных экономических показателей, посчитаем потери компании. В денежном выражении это будет выглядеть следующим образом:

Таблица 3.7 - Расчет потерь компании

	Месячная экономия, руб.	Годовая экономия , руб.
Переплата заработной платы сотрудникам, руб.	109368.00	1312416.00
Экономия топлива, руб.	220500.00	2646000.00
Экономия ГСМ при уменьшении пробега ТС, руб.	171360.00	2056320.00
Экономия на сервисном обслуживании, руб.	120000.00	1440000.00
Экономия на мобильной связи, руб.	15000.00	180000.00
Итого:	636228.00	7634736.00

Таблица 3.8 - Стоимость внедрения системы мониторинга

Приобретение и установка 30-ти комплектов оборудования (средняя стоимость 12 000 рублей за комплект), руб.	360000.00
Абонентская плата (средняя величина 600 руб./месяц) на 30 автомобилей, руб.	216000.00
Программное обеспечение, руб.	
Итого затраты на установку и обеспечение работы, руб.	576000.00

Как видно, из проделанных расчётов, месячная экономия вполне покрывает внедрение данной системы.

Предполагается, что за счет внедрения данной навигационной программы себестоимость автомобильных перевозок может снизиться на 10%

Для того чтобы подсчитать какую прибыль получит предприятие от сдачи в аренду неиспользуемых им автомобилей, прибегнем к простому расчёту.

Доход от сдачи автомобилей в аренду за год:

$$\text{Доход} = 27\,000 \text{ р./месяц} * 12 = 324\,000 \text{ р/год}$$

Таким образом, нетрудно подсчитать, что годовой доход предприятия составит 324 000 рублей для одного автомобиля и, соответственно 3,89 млн. р. для 12 автомобилей простаивающих в парке.

Благодаря данному мероприятию, у предприятия появится возможность более рационального использования автопарка, и тем самым возможно улучшение неблагоприятной ситуации сложившейся на нём.

Посмотрим, как реализация данных мероприятий отразится на главном показателе деятельности автотранспортного предприятия – рентабельности.

Таблица 3.9 - Планируемый показатель изменения рентабельности

	До мероприятий	После мероприятий	Отклонение
Выручка, млн. р.	254,8	258,7	3,9
Себестоимость, млн. р.	124,7	117,1	-7,6
Прибыль, млн. р.	130,1	141,6	11,5
Рентабельность, %	0,5	0,54	0,4

Таким образом, можно сделать вывод, что в результате реализации предложенных мероприятий рост выручки составит 3,9 млн. руб.

Себестоимость снизится на 7,6 млн. руб.

Это соответственно приведет к росту балансовой прибыли и росту рентабельности предприятия.

## Заключение

В современном мире, требования, предъявляемые к качеству транспортного процесса, неуклонно растут. Вследствие чего, основным критерием деятельности предприятия является создание для обслуживаемых предприятий такой системы транспортного обеспечения, которая будет полностью удовлетворять необходимые потребности в перевозках и гарантировать их качество.

Для того чтобы, увеличить объём перевозок и повысить их качество, на автотранспортном предприятии ИП Редина И.А. предлагается провести ряд мероприятий, направленных на совершенствование транспортного процесса, сокращение простоев подвижного состава, рационального использования пробега.

Одним из важнейших показателей эффективности автотранспортного предприятия является производительность автомобильного транспорта. На величину данного показателя оказывает влияние такие факторы как расстояние перевозки, коэффициент использования грузоподъемности, коэффициент использования пробега, время на погрузку-разгрузку и техническая скорость.

Другим показателем эффективности деятельности автотранспортного предприятия является размер себестоимости. Величина себестоимости напрямую зависит от технической скорости, расстоянии перевозки груза, коэффициент использования грузоподъемности и коэффициент использования пробега.

Эффективность работы автотранспортного предприятия выражается также через показатель рентабельности.

В дипломном проекте был предложен ряд мероприятий по улучшению функционирования автотранспортного предприятия в современных условиях. К ним относятся:

- внедрение в предприятие программного продукта компании ГЛОНАСС, который позволяет отслеживать нахождение транспортного средства в пути. За счёт внедрения данного продукта организация имеет возможность отследить, где именно находится транспортное средство, не совершает ли оно не запланированные движения. Предполагается, что за счет внедрения данной навигационной программы себестоимость автомобильных перевозок может снизиться на 10%;

- управление составом автопарка, сдача в аренду машин, находящихся в простое автопарка, позволит предприятию снизить затрат на его содержание и получить дополнительный доход;

- повышение производительности подвижного состава, который достигается путём увеличения таких показателей как: техническая скорость движения, время простоя под погрузкой и разгрузкой, время работы автомобиля на линии в сутки, коэффициент выпуска автомобилей на линию. Уровень производительности подвижного состава, себестоимости перевозок, можно достичь путём увеличения величин технико-эксплуатационных показателей.

Следующее мероприятие направлено на организацию строгого контроля по соблюдению режима экономии по расходованию материальных и денежных средств. Решить данную задачу можно путём применения прогрессивных норм расхода топливно-смазочных материалов.

Величина технико-эксплуатационных показателей определяет уровень производительности подвижного состава, себестоимость перевозок запасных частей, автомобильных шин. При этом необходимы мероприятия по ликвидации бесхозяйственного расходования и потерь материальных ценностей.

На следующем этапе необходимо улучшать организацию материально-технического снабжения, нормирования и планирования. Чтобы реализовать данные меры необходимо ликвидировать практику представления транспортным предприятием завышенных заявок на материалы, запасные

части и топливо (завоза их в явно завышенном количествах). В результате произойдёт замораживание излишних и ненужных материальных ценностей.

В процессе технико-экономического планирования, необходимо определить и в дальнейшем реализовать, сверхнормативные и избыточные запасы материальных ценностей. Это достигается путём организации верного учёта материалов и эффективной организации складского хозяйства.

Нельзя забывать и мероприятия направленные на своевременное заключение договоров на организацию автомобильных перевозок и доставку материальных фондов. При этом необходимо контролировать все возникающие расчёты по автомобильным перевозкам и поставкам материальных ценностей.

Эффективность работы автотранспортного предприятия ИП Редина И.А. напрямую зависит от скорости оформления документации по расчётам за оказанные услуги по грузоперевозкам. Эффективность работы предприятия также будет достигаться путём организации усиленного контроля по срокам поступления платежей за оказанные услуги, а также своевременное предъявление претензий клиентуре и поставщикам за нарушение договорных условий по перевозкам и поставкам.

Для того, чтобы сократить время незавершённого производства, в первую очередь необходимо сократить период простоя подвижного состава в ТО-2 и текущих ремонтах.

Одной из важнейших задач сотрудников технико-экономического планирования является проведение мероприятий направленных на организацию режима экономии материальных и денежных средств. Добиться этого можно путём экономии топлива. Экономия топлива достигается путём реализации следующих мероприятий:

- уменьшение сопротивлению качения. Для этого, необходимо отрегулировать тормозные системы, поддерживать нормы давления воздуха в шинах, регулярно проверять и регулировать сходжение передних колёс автомобилей и углы их установки, своевременно и регулярно смазывать и

регулировать подшипники ступиц колёс, применять смазочные материалы, тогда автомобиль будет двигаться по инерции и иметь хороший выбег;

- применять то топливо, которое установлено согласно конструкции двигателя и времени года;

- контролировать систему охлаждения двигателя, не допускать перегревов и переохлаждений;

- применять пригнанные чехлы на облицовку радиатора и на капот автомобиля для утепления двигателя;

- периодически проверять техническое состояние прерывателя-распределителя, свечей и катушки зажигания на диагностических стендах;

- не допускать работы двигателя с превышением норм на токсичность и дымность отработавших газов, а также на повышенных оборотах холостого хода;

- элементы воздушных и топливных фильтров необходимо постоянно заменять и промывать;

- не допускать подтекания топлива из топливопроводов и его испарение через неплотно закрытые горловины топливных баков.

Чтобы уменьшить расход топлива, необходимо постоянно проверять техническое состояние автомобилей с использованием диагностических стендов, поддерживать все агрегаты автомобиля в технически исправном состоянии, выполнять все операции по техническому обслуживанию автомобиля, снижать потери от разливания топлива при заправке.

Каждый водитель работающий у ИП Редина И.А., должен обладать всеми знаниями экономичного вождения, снижать время работы двигателя на холостом ходу, в том числе и для его прогрева перед началом движения, знать и придерживаться норм расхода топлива, а в случае его перерасхода своевременно сообщать об этом сотрудникам технико-экономического планирования. При выявлении автомобилей, которые используют топливо сверх нормативов, принимать необходимые меры для предотвращения подобных инцидентов.

Реализация подобных мероприятий будет способствовать повышению эффективности работы автотранспортного предприятия ИП Редина И.А.

Для разработки трансфинплана необходимо составлять планы по перевозкам грузов и рассчитывать среднюю скорость перевозок. Трансфинплан содержит определённый перечень грузоотправителей с указанием количества и номенклатуры отправленных грузов, расстояния перевозки и служит основой для выбора моделей подвижного состава и расчета показателей его использования.

Одним из главных направлений по повышению эффективности деятельности ТЭП, является организация эффективного обслуживания и ремонта подвижного состава. Материальной основой условий труда и обеспечение его безопасности, является организация механизации работ при техническом обслуживании и ремонте подвижного состава.

При организации своевременного и высококачественного выполнения технического обслуживания, достигается уменьшение изнашиваемости деталей и механизмов, при этом предотвращается отказ агрегатов или узлов машин. Таким образом, все автомобили находятся в технически исправном состоянии.

Целью разработки плана материально-технического обслуживания, является выявление потребностей количества материальных ресурсов для обеспечения нормальной работы автомобильного парка при выполнении установленного плана перевозок. С помощью плана выявляется потребность автотранспортного предприятия в топливе, смазочных и обтирочных материалах, автомобильных шинах, запасных частях к автомобилям, материалах для ТО и ремонта подвижного состава. В этом направлении планово-экономический отдел, ведёт постоянную работу по снижению расхода эксплуатационных и ремонтных материалов.

Таким образом, становится, очевидно, что, реализация данных мероприятий будет способствовать повышению эффективности работы автотранспортного предприятия ИП Редина И.А.

## Библиографический список

1 Гражданский кодекс РФ (часть 1) от 30 ноября 1994 года N 51-ФЗ // Основные кодексы и законы РФ. – 2012.

2 Гражданский кодекс РФ (часть 2) от 10 января 2007 года №15-ФЗ // Основные кодексы и законы РФ. – 2012.

3 Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 №117-ФЗ // Консультант Плюс: Высшая школа, М., 2012. (<http://www.consultant.ru>).

4 Федеральный закон «О бухгалтерском учете» №402-ФЗ от 06.12.2011. // Консультант Плюс: Высшая школа, М., 2013. (<http://www.consultant.ru>).

5 Приказ Росстата от 29.12.2012 N 670 «Об утверждении Порядка представления обязательного экземпляра бухгалтерской (финансовой) отчетности» (Зарегистрировано в Минюсте России 14.02.2013 N 27084).

6 Арсенова Е.В., Корнеева И.В. Экономика организации (предприятия): Учебник / Под ред. Н.А. Сафронова. — 3-е изд., перераб. и доп. — М.: Магистр, 2011. — 687 с.

7 Афанасьева Л.П., Болкина Г.И., Быстров О.Ф. Экономика предприятия (фирмы): Практикум / Российская экономическая академия им. Г.В. Плеханова; Под ред. В.Я. Позднякова, В.М. Прудникова. — 2-е изд. — М.: ИНФРА-М, 2010. — 319 с.

8 Бережная Е.В., Бережная О.В., Косьмина О.И. Диагностика финансово-экономического состояния организации: Учебное пособие. — М.: НИЦ ИНФРА-М, 2014. — 304 с.

9 Бычков В.П. Экономика автотранспортного предприятия: Учебник. — М.: ИНФРА-М, 2014. — 384 с.

10 Волков О.И., Складенко В.К. Экономика предприятия: Учебное пособие. — 2-е изд. — М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013. — 264 с.

11 Володин А.А., Самсонов Н.Ф., Бурмистрова Л.А. Управление финансами. Финансы предприятий: Учебник / Под ред. А.А. Володина. — 3-е изд. — М.: НИЦ ИНФРА-М, 2014. — 364 с.

12 Гелета И.В., Калининская Е.С., Кофанов А.А. Экономика организации (предприятия): Учебное пособие. — М.: Магистр, 2011. — 303 с.

13 Грибов В.Д., Грузинов В.П. Экономика предприятия: Учебник. Практикум. — 5-е изд., перераб. и доп. — М.: КУРС: НИЦ ИНФРА-М, 2013. — 448 с.

14 Губанов О.В. Формирование оптимальной структуры капитала предприятия – одна из важнейших задач современного финансового менеджмента // Финансы и кредит. – 2014. – № 1. – С.15-17.

15 Жиделева В.В., Каптейн Ю.Н. Экономика предприятия: Учебное пособие. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: НИЦ ИНФРА-М, 2012. — 133 с.

16 Зимин А.Ф., Тимирьянова В.М. Экономика предприятия: Учебное пособие. — М.: ИД ФОРУМ: ИНФРА-М, 2012. — 288 с.

17 Логинова Н.А. Планирование на предприятии транспорта: Учебное пособие. — М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013. — 320 с.

18 Логинова Н.А. Экономическая оценка инвестиций на транспорте: Учебное пособие. — М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013. — 252 с.

19 Логинова Н.А., Първанов Х. Организация предпринимательской деятельности на транспорте: Учебное пособие. — М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013. — 262 с.

20 Лопарева А.М. Экономика организации (предприятия): Учебно-методический комплекс. — М.: Форум: НИЦ ИНФРА-М, 2013. — 400 с.

21 Лысенко Д.В. Финансовый менеджмент: Учебное пособие. — М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013. — 372 с.

22 Магомедов А.М., Маллаева М.И. Экономика фирмы: Учебник. — 2-е изд., доп. — М.: Вузовский учебник: НИЦ ИНФРА-М, 2013. — 432 с.

23 Максимов А. Как повысить эффективность транспортного предприятия // Генеральный директор. – 2013. - № 10.

24 Менеджмент на транспорте: Учеб. пособие для вузов по спец. «Менеджмент организации» [Текст]/ [Ю.В.Буралев, Н.Н.Громов и др.]; под общ.ред. Н.Н.Громова, В.А.Персианова. – 5-е изд., испр. – М.: Изд. Центр «Академия», 2010. – 526с.

25 Нестеров С.Ю. Совершенствование новых форм организации автотранспортных перевозок / Социально-экономические аспекты инновационного развития систем в условиях возрастающей глобализации: сборник трудов международной научно-практической конференции [Текст]/ под ред. проф. Безруковой Т.Л. М.: изд-во «КноРус», 2010. – С. 360-362.

26 Орлов Е.А. Управление бизнес-процессами на предприятии: автореферат дисс...канд.экон.наук [Текст] / Е.А. Орлов. – М., 2009, 29 с.

27 Паламарчук А.С. Экономика предприятия: Учебник. — М.: ИНФРА-М, 2013. — 458 с.

28 Прозоровская Л.В. Принципы организации стратегического управления инновационным развитием предприятия [Электронный ресурс]: ЦИРЭ / Л.В. Прозоровская. – 2012.

29 Раздорожный А.А. Экономика организации (предприятия): Учебное пособие. — М.: ИЦ РИОР: ИНФРА-М, 2010. — 95 с.

30 Раздорожный А.А. Экономика отрасли (автомобильный транспорт): Учебное пособие. — М.: ИЦ РИОР, 2009. — 316 с.

31 Рыжова В.В., Петров В.В. Экономическое управление организацией: Учебное пособие. — М.: ИЦ РИОР: ИНФРА-М, 2014. — 248 с.

32 Складенко В.К., Прудников В.М. Экономика предприятия: Учебное пособие. — 2-е изд. — М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013. — 192 с.

33 Складенко В.К., Прудников В.М., Акуленко Н.Б. и др. Экономика предприятия (в схемах, таблицах, расчетах): Учебное пособие / Под ред. проф. В.К. Складенко. — М.: НИЦ ИНФРА-М, 2014. — 256 с.

34 Тертышник М.И. Экономика предприятия: Учебное пособие / Министерство образования и науки Российской Федерации. — 2-е изд. — М.: ИНФРА-М, 2013. — 328 с.

35 Трошин А.Н. Финансовый менеджмент: Учебник. — М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013. — 331 с.

36 Экономика предприятия (организации): Учебник / Под ред. О.В. Девяткина, В.Я. Позднякова. — 4-е изд., перераб. и доп. — М.: ИНФРА-М, 2013. — 640 с.

37 Экономика фирмы: Учебное пособие / Финансовый Университет при Правительстве РФ; Под ред. А.Н. Ряховской. — М.: Магистр: ИНФРА-М, 2014. — 511 с.

38 Волков В.С., Буторин Т.А., Филатов Г.М. Повышение эффективности грузовых автомобильных перевозок // Современные проблемы науки и образования. — 2013. — № 5; URL: [www.science-education.ru/111-10165](http://www.science-education.ru/111-10165) (дата обращения: 30.12.2014).

39 Хмельницкий, А.Д. Экономика и управление на грузовом автомобильном транспорте: учеб. Пособие [Текст]/ А. Д. Хмельницкий. - Москва: Академия, 2007. - 256 с.

## Приложения

### Приложение А

Ведомость материалов на складах

Период 01.02.2014 – без ограничений

Группировка по складам

Номенклатура	Начальный остаток	приход	расход	Конечный остаток
Склад з/ч	47,000 69223,76		13,000 17035,07	34,000 52188,6
Стойка передняя, шт. 0005	4,000 5090,41			4,500 5090,41
Стойка задняя, шт. 0004	4,000 5090,41			4,000 5090,41
Бензонасос, шт. 0003	3,000 3150,42		3,000 3150,42	
Фара левая, шт. 0007	4,000 11963,12		2,000 5981,56	2,000 5981,56
Фара правая, шт. 0008	4,000 11963,12			4,000 11963,12
Ремень ГРМ, шт. 0009	2,000 3050,850		1,000 1525,43	1,000 1525,42
Передние брызговики, шт. 00011	11,000 9872,56		4,000 3590,02	7,000 6282,53
Задние брызговики, шт. 00012	12,000 11150,58		3,000 2787,64	9,000 8362,93
Радиатор, шт. 00013	3,000 7892,28			3,000 7892,28

## Приложение Б

Ведомость движения ГСМ

Период: без ограничения

Отбор: ИП Редина И.А.

Автомобиль		Нач. остаток	Выдано					Возврат горючего	Расход горючего						Конеч. остаток
Гос.номер	горючее		наливом	По талонам	наличными	По картам	От поставщика		Норма	факт	Экономия	%	перерах	%	
т 368 рк 163	Бензин А 95	8.00		37.00					29.00	33.00			4.00	0.08	12.00
т 378тн 163	Бензин А 95	36.00													36.00
с 224 кк 163	Бензин А 95	48.00	32.00	75.00					111,25	115,5			4,25	0.09	39,5
н 355 тт 163	Дизтопливо	26.00		90.00					58,5	56,7	1,8				59,3
л 229 пт 163	Дизтопливо	22.00		90.00					35,6	47			11,4	0.32	65
м 292 ес 163	Бензин А 95	47.00													47.00
т 325 пт 163	Бензин А 95	35.00			23,00										58,00
е 258 нн 163	Дизтопливо	116.00													116.00
г 236 сс 163	Дизтопливо	98.00													98.00
Итого		436.0	32.00	292.0	23,0				234,	252,	1,8	0.	19,6	0,49	530,8

		0		0	0				35	2		10	5		
--	--	---	--	---	---	--	--	--	----	---	--	----	---	--	--

Ведомость прихода-расхода ГСМ

Период: 01.03.2014-без ограничения

Группировки по ГСМ

Отбор: Организация ИП Редина И.А.

Автомобиль		Нач. остаток		Приход		Расход		Кон.остаток	
	Горючее	Кол-во	сумма	Кол-во	сумма	Кол-во	сумма	Кол-во	сумма
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Бензин А-95			340.00	12240.00	143.00	5148.00	197.00	7092.00
	Топливо дизель.			210.00	7980.00	125.00	4750.00	15.00	570
	Итого			550.00	20220.00	268.00	9898.00	212.00	8232.00

Ведомость сравнения расхода ГСМ по водителям

Группировка по ТС

Отбор: организация = ИП Редина И.А.

Автомобиль/Водитель	Расход горючего					
	Норма	факт	Экономия	%	перерасх	%
т 875 кк 63	97.00	98.22			1.22	1.25
Зайцев А.Ю.	78.00	79.76			1.76	2.25
Панин С.О.	85.00	84.46	0.54	0.63		
а 980 тр 63	76.00	69.00	7	9.2		
Прокин Ю.Д.	58.00	57.7	0.3	0.51		
Оленин Т.А..	95.00	97.3			2.3	2.42

## Приложение В

### Учёт ремонта ТС.Период: без ограничения.Группировка по ТС

Транспортное средство		Номенклатура	Кол-во	Стоимость
Гос.	Модель			
т 368 рк 63, ГАЗ-3302, -33023				5800,00
т 368 рк 63	ГАЗ-3302, -33023	Стойка передняя, шт.	2.00	1300,00
т 368 рк 63	ГАЗ-3302, -33023	Замена масла	2.00	1600,00
т 221 рн 63, ГАЗ-33086				8480,00
т 221 рн 63	ГАЗ-33086	Фара левая, шт.	2.00	1320,00
т 221 рн 63	ГАЗ-33086	Фара правая, шт.	2.00	1320,00
т 221 рн 63	ГАЗ-33086	Замена масла	2.00	1600,00
т 589 ва 63, ГАЗ- 23107				13750,00
т 589 ва 63	ГАЗ- 23107	Аккумулятор, шт.	1.00	2190,00
т 589 ва 63	ГАЗ- 23107	Колодки передние, шт.	1.00	780,00
т 589 ва 63	ГАЗ- 23107	Бензонасос, шт.	1.00	2300,00
т 589 ва 63	ГАЗ- 23107	Осмотр	1.00	
т 589 ва 63	ГАЗ- 23107	Замена колеса	1.00	
Итого				28030,00

### Ведомость по ремонтамПериод: без ограничений

Транспортные средства		Вид ремонта	Причина обращения	начало	окончание	Состояние
Гос. номер	Модель					
т 368 рк 63	ГАЗ-3302, -33023	Текущий ремонт	Замена масла	08.02.2013	08.02.2013	Закрыт
т 368 рк 63	ГАЗ-3302, -33023	Текущий ремонт	Шум подвески	05.03.2013	05.03.2013	Закрыт
т 221 рн 63	ГАЗ-33086	Текущий ремонт	Скрип при езде	14.07.2013	14.07.2013	Закрыт
т 368 рк 63	ГАЗ-3302, -33023	Текущий ремонт	Неполадки с электрикой	15.08.2013	16.08.2013	Закрыт
т 589 ва 63	ГАЗ- 23107	Текущий ремонт	Сбои в работе коробки передач	15.08.2013	15.08.2013	Закрыт
т 589 ва 63	ГАЗ- 23107	Текущий ремонт	Плановый техосмотр	17.09.2013	17.09.2013	Закрыт
т 875 кк 63	ГАЗ-27057	Текущий ремонт	Неполадки в топливной системе	29.01.2015	31.01.2015	Закрыт
м 292 ес 163	ГАЗ-221717	Текущий ремонт	Плановый техосмотр	14.02.2015	14.02.2015	Исполнен
м 292 ес 163	ГАЗ-221717	Текущий ремонт	Коррозия кузова	14.02.2015	17.02.2015	Закрыт

### Отчет по приближению срока ТО. Период: 27.10.2014

Транспортное средство		ТО	Параметр выработки	Номер	Выработка	Допуск	Осталось до ТО	
Гос. номер	Модель						Выработка	дни
т 368 рк 63, ГАЗ-3302, -33023								
		ТО 1	пробег общий	15 000,0	15 500.00	500,0	00,0	28.10.2014

Приложение Г

Таблица 2.2 - Производительность автотранспорта ИП Редин И.А. за 2012 год

	Грузоподъемность автомобиля, т.	Масса фактически перевезенного груза, тыс. т.	Коэф. Исползо. Грузоподъемность	Техническая скорость Км/ч	Коэффициент использования пробега	Среднее расстояние перевозки груза км.	Время на погрузку и разгрузку Мин.	Производительность %
ГАЗ 3302	1,5	1,2	0,8	115	0,8	1300	31	34,57
ГАЗ 33023	1	0,8	0,8	120	0,7	1700	31	26,54
ГАЗ 2705	1,35	1,2	0,9	120	0,8	800	31	24,41
ГАЗ 2310	0,8	0,5	0,6	130	0,9	500	31	7,09
ГАЗ газель Next	1,5	1,3	0,9	115	0,7	1700		104,65

	Грузоподъемность автомобиля, т.	Масса фактически перевезенного груза тыс.т.	Коэф. Исполз. Грузоподъемности, %	Техническая скорость Км/ч	Коэффициент использования пробега, %	Среднее расстояние перевозки груза км.	Время на погрузку и разгрузку, мин.	Производительность %
ГАЗ 3302	1,5	1,3	0,9	115	0,85	1500	31	42,08
ГАЗ 33023	1	0,95	1,0	120	0,6	1800	31	30,54
ГАЗ 2705	1,35	1,1	0,8	120	0,8	700	31	20,11
ГАЗ 2310	0,8	0,6	0,8	130	0,75	600	31	9,69

Таблица 2.3 - Производительность автотранспорта ИП Редин И.А. за 2013 год

ГАЗ газель Next	1,5	1,2	0,8	115	0,6	1650		82,80
	Грузоподъемность автомобиля, т.	Масса фактически перевезенного груза тыс.т	Коэф. Исполз. Грузоподъемность%	Техническая скорость, км/ч	Коэффициент использования пробега, %	Среднее расстояние перевозки груза, км.	Время на погрузку и разгрузку, мин	Производительность, %
ГАЗ 3302	1,5	1,2	0,8	115	0,7	1300	31	33,09
ГАЗ 33023	1	0,8	0,8	120	0,6	1200	31	20,14
ГАЗ 2705	1,35	1,2	0,9	120	0,7	700	31	21,36
ГАЗ 2310	0,8	0,8	1,0	130	0,6	500	31	10,69
ГАЗ газель Next	1,5	1,3	0,9	115	0,6	1150	31	31,36

Таблица 2.4 - Производительность автотранспорта ИП Редин И.А. за 2014 год

Таблица 2.5 - Анализ изменения динамики производительности автотранспорта ИП Редин И.А. за 2012-2014 год

	2012, %	2013, %	2014, %	Отклонение 2014 к 2012 году %
ГАЗ 3302	34,57	42,08	33,09	-1,48
ГАЗ 33023	26,54	30,54	20,14	-6,4
ГАЗ 2705	24,41	20,11	21,36	-3,05
ГАЗ 2310	7,09	9,69	10,69	3,6
ГАЗ газель Next	42,40	36,06	31,36	-11,04

Приложение Д

Таблица 2.6 - Себестоимость автомобильных перевозок за 2012 год

	Общая сумма затрат, руб.	Среднее расстояние перевозки груза, км.	Время на погрузку и разгрузку, мин	Техническая скорость, Км.	Коэффициент использования пробега	Продолжительность работы подвижного состава, час.	Грузоподъемность автомобиля, тн.	Коэффициент использования грузоподъемности	Себестоимость перевозки, руб.
ГАЗ 3302	136491903	1300	31	115	0,8	2016	1,5	0,8	15669,36
ГАЗ 33023	136491903	1700	31	120	0,7	2016	1	0,8	20406,12
ГАЗ 2705	136491903	800	31	120	0,8	2016	1,35	0,9	24657,74
ГАЗ 2310	136491903	500	31	130	0,9	2016	0,8	0,6	59704,21
ГАЗ газель Next	136491903	1700	31	115	0,7	2016	1,5	0,9	13837,70
Итого									134275,14

Таблица 2.7 - Себестоимость автомобильных перевозок за 2013 год

	Общая сумма затрат, руб.	Среднее расстояние перевозки и груза, км.	Время на погрузку и разгрузку, мин.	Техническая скорость, км.	Коэффициент использования пробега	Продолжительность работы подвижного состава, час.	Грузоподъемность автомобиля, тн.	Коэффициент использования грузоподъемности	Себестоимость перевозки, руб.
ГАЗ 3302	1435751800	1500	31	115	0,85	2016	1,5	0,9	14669,38
ГАЗ 33023	1435751800	1800	31	120	0,6	2016	1	1,0	22156,66
ГАЗ 2705	1435751800	700	31	120	0,8	2016	1,35	0,8	28857,67
ГАЗ 2310	1435751800	600	31	130	0,75	2016	0,8	0,8	55125,35
ГАЗ газель Next	1435751800	1650	31	115	0,6	2016	1,5	0,8	15801,17
Итого									136610,23

Таблица 2.8 - Себестоимость автомобильных перевозок за 2014 год

	Общая сумма затрат, руб.	Среднее расстоян ие перевозк и груза, км.	Время на погрузку и разгрузку , мин.	Техничес кая скорость, км.	Коэффиц иент использо вания пробега	Продолж ительнос ть работ подвижн ого состава, час.	Грузопод ъемность автомоби ля, тн.	Коэффиц иент использо вания грузопод ъемности	Себестои мость перевозк и, руб.
ГАЗ 3302	14321578 00	1300	31	115	0,7	2016	1,5	0,8	17176,67
ГАЗ 33023	14321578 00	1200	31	120	0,6	2016	1	0,8	28218,50
ГАЗ 2705	14321578 00	700	31	120	0,7	2016	1,35	0,9	29568,50
ГАЗ 2310	14321578 00	500	31	130	0,6	2016	0,8	1,0	66440,22
ГАЗ газель Next	14321578 00	1150	31	115	0,6	2016	1,5	0,9	19630,26
Итого									161034,1 4

Таблица 2.9 - Анализ показателей рентабельности ИП Редина И.А.2012-2014

гг.

	2012 г.	2013 г.	2014 г.	Отклонение 2013 от 2012%	Отклонение 2014 от 2013%	Отклонение 2014 от 2012%
Прибыль от реализации, млн.руб.	140,6	138,7	127,3	-1,3	-8,2	-9,4
Себестоимость, млн.руб	117,6	119,1	124,7	1,3	4,7	6
Выручка от реализации, млн.руб.	261,4	260,7	254,8	-0,3	-2,3	-2,5
Рентабельность, %	0,5	0,5	0,47	0	-6	-6