

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

Институт финансов, экономики и управления
(наименование института полностью)

Департамент бакалавриата (экономических и управленческих программ)
(наименование)

38.03.02 Менеджмент

(код и наименование направления подготовки, специальности)

«Логистика и управление цепями поставок»

(направленность (профиль)/специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)

на тему Совершенствование логистических процессов внешнеэкономической деятельности

Студент

С.А. Манусов

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

канд. пед. наук, С.О. Шаногина

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

Тольятти 2020

Аннотация

Бакалаврскую работу выполнил: С.А. Манусов.

Тема работы: Совершенствование логистических процессов внешнеэкономической деятельности.

Научный руководитель: канд. пед. наук, доцент С.О. Шаногина.

Цель работы – разработка мероприятий по совершенствованию логистических процессов внешнеэкономической деятельности ООО «Механик».

Объектом исследования является предприятие ООО «Механик».

Предмет исследования: логистические процессы внешнеэкономической деятельности.

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

Краткие выводы по бакалаврской работе: проанализировав сложившуюся логистические процессы ООО «Механик», было предложено: внедрить учетную информационную систему; определить набор регламентов деятельности ООО «Механик» и строго их выполнять; наладить систему ключевых показателей эффективности (KPI); сократить форс-мажорные ситуация путем определения правильной маршрутизации и диспетчеризации перевозок, что позволит максимально эффективно использовать машину, организуя перевозку попутных и обратных грузов, повышая KPI «загрузка транспорта» и «сокращение холостых пробегов»; обеспечивать перевозку точно в срок с нужным качеством.

Практическая значимость работы заключается в том, что отдельные её положения в виде материала подразделов 2.2, 2.3, 3.1 могут быть использованы специалистами организации, являющейся объектом исследования.

Структура и объем работы. Работа состоит из введения, 3-х разделов, заключения, списка литературы из 51 источников и 1 приложение. Общий объем работы, без приложений, 60 страниц машинописного текста, в том числе таблиц – 11, рисунков – 6.

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 Теоретические аспекты логистических процессов внешнеэкономической деятельности	7
1.1 Сущность логистики и особенности формирования логистической системы транспортно-экспедиционного обслуживания предприятия	7
1.2 Повышение эффективности складской логистики и инфраструктуры	16
1.3 Аутсорсинг как способ повышения эффективности транспортно-логистического сопровождения внешнеэкономической деятельности.....	22
Глава 2 Организация логистических процессов внешнеэкономической деятельности ООО «Механик»	28
2.1 Организационно-экономическая характеристика предприятия.....	28
2.2 Исследование внешнеэкономической деятельности ООО «Механик».....	33
2.3 Анализ особенностей транспортной логистики ООО «Механик»	37
Глава 3 Разработка мероприятий по совершенствованию логистических процессов внешнеэкономической деятельности ООО «Механик»	42
3.1 Определение и применение выбранного способа повышения эффективности внешнеэкономической деятельности.....	42
3.2 Выбор и расчет предложенных логистических решений международной транспортировки груза	45
3.3 Расчет эффективности рекомендаций по совершенствованию транспортно-логистической системы	51
Заключение	53
Список используемых источников.....	56
Приложение А	62

Введение

Актуальность темы данной работы заключается в том, что любое крупное предприятие, оказывающее услуги или производящее товары, так или иначе выдвигает свой продукт на мировой рынок для достижения наибольшего дохода и увеличения масштабов сбыта.

Таким образом, открываются широкие возможности трудоустройства в данной сфере специалистов внешнеэкономической деятельности с различным профилем подготовки и квалификации.

Работа в любой из сфер внешнеэкономической деятельности требует усидчивости, внимательности и большой ответственности, так как малейшая ошибка, допущенная в расчетах, может привести к нарушению законодательства и воспримется не наилучшим образом для предприятия, в котором вы работаете. Главным плюсом является то, что всегда будут востребованы специалисты, отчетливо знающие таможенное дело и внешнеэкономическую деятельность.

Одной из таких сфер является продажа товаров на внешнем рынке, в которой большое значение определено обеспечению транспортно-логистическому сопровождению деятельности, а именно: организации международных перевозок, аутсорсингу, складской логистике.

Роль транспорта во внешнеэкономической деятельности является одной из важных составляющих организации доведения товара до конечного покупателя.

В современном мире без транспортного обслуживания не обходится практически ни одна сфера деятельности, как оказания услуг, так и производства, и не могут быть удовлетворены многие потребности людей. Таким образом, становится явным, что транспортное обслуживание является отдельной сферой деятельности, звеном, объединяющим продавца и покупателя.

В результате революции транспортных систем стало возможным расширение промышленности и производств на национальные и международные масштабы, вследствие чего происходит укрепление экономического положения государств. Международные перевозки удовлетворяют не только производственную сферу, но и личностные потребности людей.

Важным аспектом получения существенного экономического эффекта деятельности предприятия может стать интеграция материальных, финансовых, информационных ресурсов посредством введения общей системы управления.

Цель работы – разработка мероприятий по совершенствованию логистических процессов внешнеэкономической деятельности ООО «Механик».

Для достижения цели поставлены следующие задачи:

- изучить теоретические аспекты логистических процессов внешнеэкономической деятельности;
- проанализировать организацию логистических процессов внешнеэкономической деятельности ООО «Механик»;
- разработать мероприятия по совершенствованию логистических процессов внешнеэкономической деятельности ООО «Механик»;
- рассчитать эффективность рекомендаций по совершенствованию транспортно-логистической системы.

Объектом исследования является предприятие ООО «Механик».

Предмет исследования: логистические процессы внешнеэкономической деятельности ООО «Механик».

Нормативно-правовой базой исследования являются Договор о Евразийском экономическом союзе, Таможенный кодекс Таможенного союза, Федеральный закон от 3 августа 2018 г. N 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации».

Эмпирической базой исследования служат данные Федеральной службы государственной статистики, данные статистики Центрального таможенного управления, данные аналитического обзора Евразийской экономической комиссии.

Теоретической базой исследования являются труды отечественных исследователей и специалистов в области внешнеэкономической деятельности.

Также информационной базой исследования являются архив документов ООО «Механик», периодические иностранные издания на тему логистических услуг, научные пособия вузов.

В работе были использованы методы анализа информации: сравнение экономических показателей, логический анализ, графическое представление информации, в виде рисунков и таблиц.

Структура работы: введение, три главы, содержащие по три параграфа, заключение, список литературы, приложения.

Глава 1 Теоретические аспекты логистических процессов внешнеэкономической деятельности

1.1 Сущность логистики и особенности формирования логистической системы транспортно-экспедиционного обслуживания предприятия

Термин «логистика» используется в вопросах, связанных с управлением материальных и информационных потоков там, где необходимо четкое планирование и организация согласованной последовательности действий.

Для раскрытия понятия логистики приведем ряд определений, данных российскими учеными и зарубежными авторами, по содержанию первого определения логистика представляется как наука:

«Логистика – наука о планировании, контроле и управлении транспортированием, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутризаводской переработки сырья, материалов и полуфабрикатов, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также передачи, хранения и обработки соответствующей информации» [15 с.113].

Определение логистики как хозяйственной деятельности представляется следующим образом:

«Логистика – процесс управления движением и хранением сырья, компонентов и готовой продукции в хозяйственном обороте с момента уплаты денег поставщикам до момента получения денег за доставку готовой продукции потребителю» [17 с.25].

Следуя по данной логической цепочке определения терминов, будет уместным упоминание о логистике торгового предприятия, обозначающую

«организованный процесс управления материальными и информационными потоками от поставщика через распределительную систему компании – склады и транспорт – до продажи и доставки покупателю» [15 с.105].

Также приведем еще несколько определений термина «логистика», не менее верных:

«Логистика – общая точка зрения: стратегическая, тактическая, операционная на компанию и ее партнеров по бизнесу с материальным потоком в качестве интегратора» [17 с.25].

«Логистика–наука о процессе физического распределения продукции в пространстве и во времени» [17 с.25].

«Логистика – наука о взаимосвязях и взаимодействии снабжения со сбытом и транспортом» [17 с.25].

«Логистика – наука о взаимодействии всех элементов производственно-транспортных систем: от производства до производительного потребления» [17 с.25].

«Логистика – направление в сфере экономики, в рамках которого решается проблема разработки и внедрения комплексной системы управления материальными и информационными потоками на производстве, транспорте, распределении для полного и своевременного удовлетворения спроса» [18].

По мнению многих авторов логистическая деятельность предприятия должна концентрироваться на четырех основных вопросах:

- обслуживание потребителей;
- размещение элементов инфраструктуры;
- политика запасов;
- транспорт.

На основании рассмотренных определений формируется собственное понимание логистической системы торгового предприятия, включающее все процессы, сопутствующие сбыту продукции. Представим это на рисунке 1.

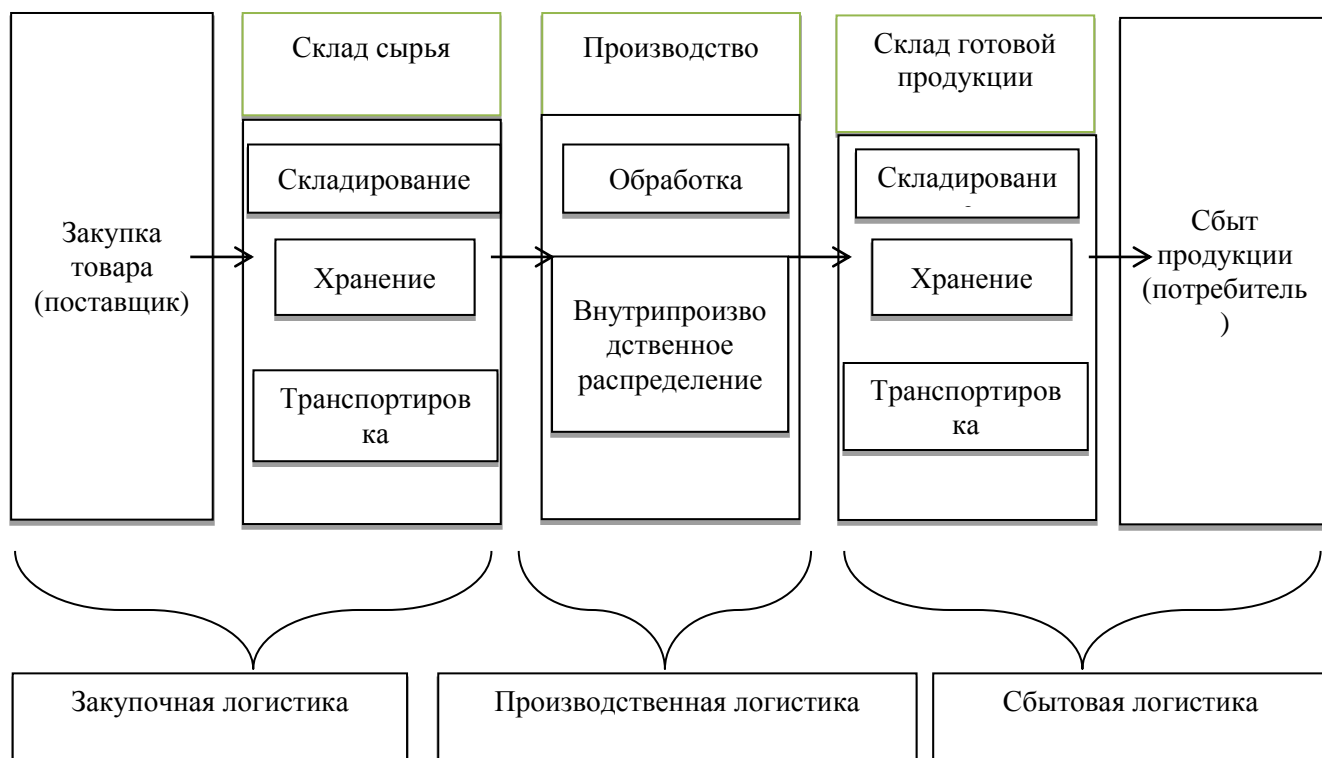


Рисунок 1 – Логистическая система торгового предприятия

Таким образом, логистическая система торгового предприятия – это структура управления движением товара от поставщика к потребителю, с последующей обработкой (улучшением его качества, изменением соответствующих характеристик) и использованием складирования, хранения, транспортировки.

Также понимаем, что логистическая система состоит из нескольких функциональных областей, каждая выполняющая и решающая свои вопросы, возникающие в процессе деятельности, это закупочная, производственная и сбытовая.

Осуществление логистической деятельности предприятия возлагается на менеджеров по логистике, впоследствии отвечающих за планирование и за руководство множества частных операций.

Полная организационная структура службы логистики, которая присуща крупному предприятию с внешнеэкономической деятельностью, представлена на рисунке 2.



Рисунок 2 – Организационная структура службы логистики

Анализируя рисунок 2, можно сказать, что каждая функция логистики прикреплена к своему подразделению по принципу однородности выполнения заказа клиента и трудоемкости процедур. Как правило, руководством компании контролируется лишь складирование и транспортировка.

Для использования в дальнейшей работе более подробному рассмотрению подлежит подсистема складирования и транспортировки.

При передаче предприятием функций по транспортировке товара своему поставщику возрастает эффективность бизнеса, как минимум по причине ненужности промежуточной обработки груза.

Факторы эффективности транспортной логистики:

- снижение общих издержек;
- скорость транспортировки;
- надежность [20].

Главными слагаемыми экономического эффекта от применения логистического подхода к управлению материальными потоками, в сферах производства и обращения применение логистики является необходимость:

- снижения запасов на всех путях движения материального потока;
- сокращения времени прохождения товаров по логистической цепи;
- снижения транспортных расходов;
- сокращение затрат ручного труда и соответствующих расходов на операции с грузом.

Под логистическим подходом к транспортно-экспедиционной деятельности понимается оптимизация процессов, протекающих на всех этапах обработки грузов, как на национальном уровне, так и в международной торговле. Главным условием оптимизации логистики транспортно-экспедиционного обслуживания является единство всех процессов: технологического, информационного, экономического, организационного, и вместе они образуют систему транспортно-экспедиторского сервиса.

Структура системы транспортно-экспедиторского сервиса содержит в себе следующие элементы:

- Логистическая инфраструктура и материальная часть, используемая экспедиторами для реализации транспортных услуг, их составляющие:

«Логистическая инфраструктура – комплекс взаимосвязанных элементов, обеспечивающих организацию закупок, поставок и хранения продукции, к ним относятся пути сообщений, терминалы, порты, стоянки, подвижные составы, подъемные краны, транспортное оборудование, транспортные инвентарь, в том числе контейнеры, тары и т.п.» [19].

– Информационная система управления и наблюдения за процессами транспортировки;

– Грузы и пассажиры, выступающие объектами оказания транспортно-экспедиционных услуг;

– Субъекты, оказывающие транспортно-экспедиционные услуги [23].

Развитие деятельности по оказанию транспортно-экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, способствует появлению новых правоотношений в области транспортно-экспедиционной деятельности, заимствованию разработанных на международном уровне правил и норм, регулирующих транспортно-экспедиционную деятельность.

Также в данном контексте необходимо сделать акцент на оценке повышенной эффективности транспортно-экспедиционного обслуживания путем исследования показателей по отдельным критериям.

Критериями локального (частного) вида можно воспользоваться в случае исследования одного показателя и им могут являться: время, а также стоимость простоя транспорта на погрузке или разгрузке в отдельности, общий или порожний пробег автомобиля, расход топлива авто при различных условиях, потери и сохранность груза в пути, скорость перевозочного процесса, данные показатели являются технологическими [21].

Общественные (комплексные) критерии, их показатели экономические и финансовые: производительность оборудования и живого труда за определенный период времени, выручка, прибыль, себестоимость,

рентабельность, трудоемкость – количество труда всех работников, задействованных для выполнения одной единицы транспортной работы, а единицей измерения в данном случае становятся человеко-часы на тонно-километр (ткм), являются неотъемлемым критерием транспортно-логистического обслуживания. [21]. Используются данные показатели для оценки эффективности транспортно-экспедиционного обслуживания в совокупности друг с другом.

Производительность живого труда на автомобильном транспорте в несколько раз ниже в отличие железнодорожного и водного, по причине сравнительно низкой грузоподъемности и протяженности перевозки. Данный показатель имеет величину обратную трудоемкости перевозок.

Отношение эффективности реализации и организации транспортных услуг к затратам на эти услуги показывает рентабельность перевозок. Прибыль, полученная в результате оказания транспортных услуг, есть эффективность их реализации.

Одним из не менее важных форматов определения эффективности логистической системы транспортно-экспедиционного обслуживания является пропускная способность терминалов, от которой зависит целая цепь логистических инфраструктур. В результате высокой загруженности складских терминалов образуются простои транспортных средств на разгрузке, обратная ситуация подразумевает простои складских помещений и рабочий труд, в результате снижения перевозок. Оба варианта ситуаций являются неэффективными с логистической точки зрения, для повышения эффективности в данном вопросе необходимо разработать методику урегулирования спроса и предложения.

Поиск решений повышения эффективности логистики должен проходить в щадящем и бесперебойном режиме, с сохранением функциональности циклов осуществления поставок, исполнения заказов.

В ходе работы приветствуется осуществлять проверку целесообразности оказания логистических услуг на тему использования работ сторонних организаций, логистического аутсорсинга.

Анализ эффективности транспортных процессов локальными и общественными критериями позволит определить логичность и закономерность прироста затрат на реализацию услуг.

Для успешного осуществления контроля осуществления транспортно-экспедиционной деятельности нужно создавать отчетность, отражающую плановые и фактические затраты времени транспортировки грузов и следования порожних контейнеров, количество транспортных средств, несвоевременно предоставленных на погрузку или задержку погрузки, а также показатели сохранности грузов и т.п.

Важным аспектом формирования логистической системы также становится формирование стратегии по управлению логистическими рисками путем страхования грузов, транспортных средств, ответственности. Классификация причин способствующих появлению рисков становится необходимым и рациональным решением.

После изучения большого количества источников и полагаясь на собственный опыт, озвучим факторы, которые могут подвергнуться рискам или образовать их:

- характер груза;
- соответствие упаковки;
- технические возможности транспортного средства;
- климатические условия;
- маршрут перевозки и его направление.

Безопасность перевозок грузов занимает особое место в управлении логистическими рисками в процессе организации транспортировки.

Уместно напоминание о том, что залог эффективности логистической системы транспортно-экспедиционного обслуживания — это бесперебойность рабочего цикла.

Следует отметить, что затраты на транспортно-экспедиционный сервис необходимо анализировать на целесообразность реализации перевозок собственными силами нежели чем произвести замещение на услуги сторонних организаций, пользования аутсорсингом поскольку затраты на логистический сервис имеют смысл как минимум в двух вариантах:

- незначительное количество предоставляемых внешних логистических услуг;
- требуются большие инвестиции и ресурсы на совершение логистических операций.

Во время поиска способов повышения эффективности логистической системы транспортно-экспедиционного обслуживания в первую очередь необходимо руководствоваться анализом затрат на реализацию деятельности в области поставок, и данный анализ может основываться на одной из двух стратегий:

- стратегия локального диагностирования специализируется на организации контейнерных перевозок и сосредотачивается на ограниченной зоне, которая ухудшает положение предприятия;

- стратегия комплексного диагностирования акцентирует внимание на исследовании ряда логистических показателей динамики. Результатом чего сформировывается отчет о рекомендациях необходимых для выхода из сложившейся ситуации. Важным условиям осуществления диагностирования считается анализ тех показателей, которые в результате отдельного исследования не идентифицируются.

Данные стратегии диагностирования фокусируются по обе стороны (внутренней и внешней) системы транспортно-экспедиционного обслуживания. Внутренняя сторона – это организационная структура предприятия, а внешняя – ее партнеры, задействованные в структуре поставок.

1.2 Повышение эффективности складской логистики и инфраструктуры

«Складское хозяйство – это материально-техническая база системы снабжения и сбыта, от нее зависит качество и эффективность обеспечения потребителей материальными ресурсами» [26].

Логистические транспортно-складские центры также являются элементом транспортно-экспедиторского обслуживания. Работа складских комплексов должна осуществляться с помощью новейших логистических технологий, что позволяет распланировать, организовывать и управлять товарно-материальными ценностями и информационными потоками.

Такие термины, как «склад», «распределительный центр», «логистический центр», «терминал», почти взаимозаменяемы. Распределительный центр — это место хранения товаров в период их движения от места производства до оптовой или розничной торговой точки.

«Логистический центр– место хранения более широкого ассортимента продукции, которое может находиться на разных стадиях движения материального потока от поставщика до конечного потребителя» [26].

«Терминал – складское хозяйство, расположенное в конечном или промежуточном пункте транспортной сети, организующее мультимодальные перевозки грузов с участием воздушного, автомобильного, морского транспорта» [23].

Успешная работа транспортно-складских комплексов обязывает установлению партнерских отношений между участниками логистических процессов с взаимовыгодным получением результатов оказания услуг.

За последнее время значительно возросли усилия и намерения по ликвидации устаревших складских комплексов для замены их на более современные и функциональные региональные логистические центры, целью

которых является повышение эффективности деятельности и экономической целесообразности.

Трансформация складских комплексов предполагает организацию глобальных мероприятий: по созданию новых стратегий ведения бизнеса логистических услуг, по проектированию перерабатывающих и накапливающих груз терминалов, имеющих многоцелевое назначение и способных предоставлять широкий спектр логистических услуг.

Задачи повышения эффективности процессов таможенного оформления и таможенного контроля решаются посредством организации таможенно-логистических терминалов, которые являются важным элементом таможенно-логистической инфраструктуры.

«Таможенно-логистический терминал — это комплекс зданий, сооружений, территорий, объединенных в единое целое, в пределах которого оказываются услуги, связанные с таможенным оформлением товаров и транспортных средств, их хранением, транспортировкой вглубь страны, а также иные сопутствующие услуги. Расположены таможенно-логистические терминалы в непосредственной близости от пункта пропуска через государственную границу» [26].

Транспорт играет важную роль в развитии внешнеэкономической деятельности предприятия, ведь от надлежащего функционирования транспорта в логистической цепи поставки зависит эффективность логистической деятельности, качественно оценивается уровнем удовлетворения потребностей конечного потребителя.

Совершенствование деятельности предприятия в условиях внешнеэкономической деятельности будет достигаться при надлежащем управлении транспортной логистикой, а также создании высокоэффективных товаропроводящих систем, способных обеспечить наличие нужного товара, в нужном месте, в нужное время, в нужном количестве, с минимальными затратами и по приемлемой цене.

Рассмотрим взаимосвязь внешнеэкономической деятельности и логистики на рисунке 3.

Внешнеэкономическая деятельность и логистика пересекаются непосредственно в работе складов ременного хранения, а главную роль в организации их деятельности имеет транспорт и условия поставки.

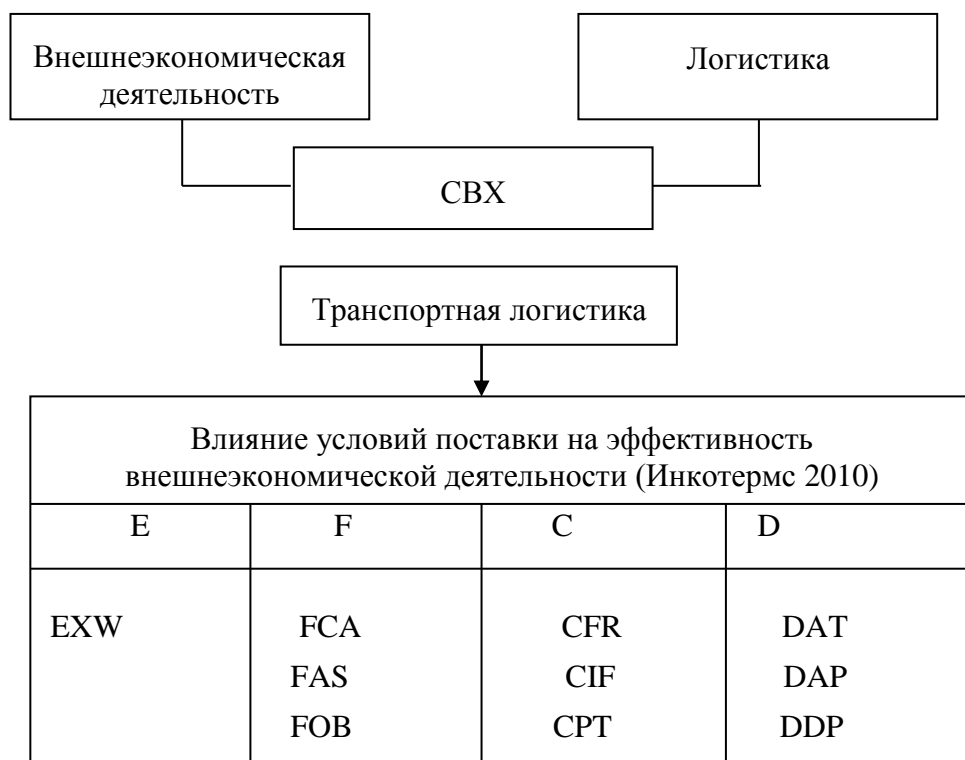


Рисунок 3 - Взаимосвязь внешнеэкономической деятельности и логистики

Правила ИНКОТЕРМС позволяют упростить процесс заключения международных сделок между контрагентами различных стран. Главное его назначение – четкое и краткое формулирование стандартных условий договора, таких как место и время выполнения обязанностей продавца по передаче товара покупателю, переход рисков с продавца на покупателя, распределение обязанностей по оплате необходимых расходов и сборов,

включая уплату таможенных платежей, получение экспортных и импортных лицензий, обязанности заключения договора перевозки, распределение обязанностей сторон по перевозке и выполнению погрузочно-разгрузочных работ, распределение обязанностей сторон по предоставлению отгрузочных, платежных и иных документов, а также необходимых извещений, обязанностей страхования.

Ускорение прохождения грузопотока через склады временного хранения (СВХ) повышает эффективность логистических схем.

«Современный склад – это весьма сложный объект, как с технической, так и с управленческой точки зрения. Склады временного хранения (СВХ) в отличие от складов, которые существуют на всех этапах движения материальных потоков, начиная от источника сырья и заканчивая конечным потребителем готовой товарной продукции, решают задачи соблюдения таможенного законодательства. Одновременно СВХ являются существенным звеном в ускорении и упрощении всей логистической цепи во внешнеторговом обороте» [23].

Применение современных информационных технологий при осуществлении временного хранения товаров повышает скорость проведения таможенного контроля, что значительно снижает издержки участников внешнеэкономической деятельности при перемещении товара через таможенную границу.

Процесс принятия решения в системе проектирования и организации складского хозяйства состоит из трех основных частей. На первом этапе необходимо определить цели организации складского хозяйства, проанализировать параметры грузопотока и складских операций, определить критерии эффективного функционирования.

Анализ альтернативных вариантов всех необходимых составляющих должен осуществляться в определенной последовательности. Выбор оптимального варианта системы в целом производится с учетом технико-экономической оценки каждого из них [14]. Организация нового или

реорганизация существующего складского хозяйства должны опираться на определенные принципы.

Также при организации нового складского хозяйства или повышении старого нужно принять решение о размещении или перемещении склада на более эффективное место, выбор которого можно осуществить по критериям, отраженных в таблице 1.

Таблица 1 – Факторы, влияющие на выбор местоположения склада

Факторы, влияющие на выбор региона	Показатели при выборе конкретного месторасположения склада
------------------------------------	--

Продолжение таблицы 1

Близость к рынкам сбыта	Наличие железнодорожного транспорта
Наличие конкурентов	Существующие транспортные коммуникации
Близость к рынкам снабжения	Расстояние до объектов снабжения и сбыта
Уровень жизни населения	Определение принадлежности района застройки (к сельской местности, крупному городу - окраина, пригород)
Наличие трудовых ресурсов	Стоимость земли
Заработная плата	Водные коммуникации
Имеющиеся земляные участки для удовлетворения потребных мощностей и их стоимость	Разрешение экологической службы города
Транспортные коммуникации	
Налоги, финансирование	
Разрешение экологической службы	

В процессе проектирования складского хозяйства необходимо собрать информацию по грузопотокам и произвести расчет планируемых критериев эффективного функционирования складской системы и основных параметров.

К основным показателям эффективности функционирования склада относятся следующие: грузооборот склада, себестоимость складской переработки, коэффициент использования складской площади, оборот склада, пропускная способность склада и т.п. Количество критериев и их значимость для разных Фирм и компаний могут быть определены с учетом их специфики.

После рассмотрения факторов, влияющих на выбор местоположения склада необходимо выявить их отличия к требованиям о расположении склада временного хранения и наличие необходимого оборудования, таблица 2.

Таблица 2 – Требования к оборудованию и местоположению СВХ

Требования к обустройству и местоположению СВХ	Требования к оборудованию СВХ
--	-------------------------------

Продолжение таблицы 2

<ul style="list-style-type: none"> - К СВХ должна прилегать территория с твердым покрытием (асфальт, бетон и т.д.); - охраняемая территория; - оборудованные подъездные пути (для морского, автомобильного или других видов транспорта); - наличие место для таможенного досмотра в любое время года; - помещение под СВХ только в наземных сооружениях, относящихся к недвижимости; - наличие соответствующего ограждения или обозначение территории в установленном порядке; - запрещается устанавливать или обустроить зоны, не связанные с обеспечением сохранности груза или функционированием склада; - установление контрольно-пропускных пунктов, для контроля над допуском к территории. 	<ul style="list-style-type: none"> - техническое оснащение СВХ для осуществления таможенного контроля; - наличие досмотровой рентгеновской техники; - наличие весового оборудования, различных пределов взвешивания; - наличие автоматизированной системы учета отваров; - наличие погрузо-разгрузочной техники (краны, подъемники и т.д.); - наличие телефонной, факсимильной связи, оргтехники, а также множительной техники для работы специалистов СВХ.
---	---

Требования, указанные в таблице 2 позволяют обеспечить сохранность грузов и его качества, в чем и заключается отличие СВХ от обычного складского хозяйства.

«Организация складского процесса – это система мер, предусматривающих качественное выполнение складских работ в установленные сроки при минимальных затратах труда и средств» [14]. Рациональная организация складского процесса должна способствовать:

- сокращению затрат времени на обработку транспортных средств и обслуживание потребителей;
- повышению производительности труда и снижению издержек по складированию и хранению материалов;
- ликвидации излишних перегрузок и перемещения грузов;
- выполнению норм выработки с учетом соблюдения правил техники безопасности при производстве складских работ;
- рациональному использованию погрузочно-разгрузочного оборудования, транспортных средств, складских площадей и объемов;
- увеличению объема складских поставок и дополнительных услуг, оказываемых потребителям снабженческо-сбытовыми организациями.

Для складского хозяйства органов снабжения важным условием обеспечения рациональной организации складского процесса является его концентрация, то есть процесс сосредоточения грузов, погрузочно-разгрузочных механизмов и оборудования, рабочих в крупных звеньях складского хозяйства – на снабженческо-сбытовых базах, складах, производственных участках складов – и доведение их размеров до оптимального уровня.

1.3 Аутсорсинг как способ повышения эффективности транспортно-логистического сопровождения внешнеэкономической деятельности

«Аутсорсинг (с английского – внешний, находящийся за пределами источник) – комплекс мероприятий, направленных на передачу предприятием определенных процессов и функций другой организации с целью сокращения издержек, снижения трудоемкости и затрат на эксплуатацию информационных систем и приложений» [24].

Данные мероприятия позволяют сконцентрироваться на основных видах деятельности и процессах на предприятии, не отвлекаясь на второстепенные вопросы. В России применение перспективной ниши рынка как аутсорсинга – бизнес для бизнеса (B2B) обрело свое активное начало в конце прошлого века.

Из зарубежных источников известно четыре основных вида аутсорсинга:

Аутсорсинг бизнес-процессов– передача стандартизированных обеспечивающих и вспомогательных бизнес-процессов организации;

IT-аутсорсинг – делегирование сторонней организации вопросов, связанных с разработкой, внедрением и обслуживанием информационных систем;

Производственный аутсорсинг– частичная или полная передача сторонней организации производства продукции или ее компонентов;

«Аутсорсинг управления знаниями – самый молодой вид аутсорсинга, который только начинает получать распространение в США. Суть его заключается в передаче тех процессов, которые требуют глубоких и специфических знаний» [24].

В российской практике аутсорсинг задействован, чаще всего в таких сферах предприятия как: ведение бухгалтерского учета, обслуживание офиса, техническому обслуживанию оборудования и сервисов, транспортно-экспедиционное обслуживание, обеспечение безопасности.

Таким образом, аутсорсинг позволяет повысить эффективность определенного ряда функций предприятия, кроме вышесказанного возможно

даже обеспечение предприятия персоналом, а производства непосредственно необходимыми поставками и снабжением.

Главная задача аутсорсинга – развитие предприятия в рыночной экономике и даже на международном рынке путем сокращения рисков и затрат на процессы реализации услуг, производства товаров, на внутрихозяйственные процессы предприятия, что позволяет сконцентрироваться на более важных функциях предприятия характерных его специфике [28].

Отличительной чертой аутсорсинга от других форм оказания услуг является разработка индивидуальной стратегии управления компанией, неприсущий обычным договорным отношениям между партнерами. Внутрикорпоративные процессы и внешняя среда компании реструктуризируется определенным образом.

Компания, являющаяся аутсорсинговой, берет на себя ответственность функционирования определенных нишей предприятия и считается узкоспециализированной, что позволяет увеличить качество оказываемых ею услуг. На данный момент в современном мире можно встретить в любой сфере предприятия неосновные функции, которой переданы на аутсорсинг.

Преимущества привлечения аутсорсинговой компании:

- концентрация компании-заказчика на основном виде деятельности, что позволяет не обращать внимания на второстепенные вопросы;
- экономия на содержании вспомогательной обслуживающей деятельности, так как услуги, оказанные компанией аутсорсером будут в совокупности зачастую дешевле;
- вышеуказанный пункт также позволяет иметь возможность сокращения штата организации, безусловно, это положительная черта;
- аутсорсеры, являются узкоспециализированными компаниями, говорит это о качестве оказания услуг;
- снижение рисков, невыполнения каких-либо функций предприятия;

- сотрудники аутсорсинговых компаний являются квалифицированными специалистами использующие высокие технологии;

- в случае выполнения контрактных функций есть возможность переноса рисков на исполнителя.

Недостатки привлечения аутсорсинговой компании:

- существует вероятность утечки конфиденциальной информации, таким образом, передача некоторых функций предприятия аутсорсеру для крупного бизнеса будет нецелесообразным;

- возможность потери дополнительной прибыли от второстепенных видов деятельности путем передачи их на аутсорсинг;

- присутствует риск возникновения убытков в результате некачественно выполненных работ аутсорсерами, поскольку в России данная ниша бизнеса является новейшей и только начинает развиваться.

Во избежание рисков, связанных с качеством оказываемых услуг аутсорсинговыми компаниями и для защиты возникновения моральных и дополнительных материальных затрат необходимо тщательно оценить эффективность работы сторонней организации, кроме этого отслеживать финансовые результаты, отчеты по итогу деятельности. Так как организация с любым видом деятельности может быть разорена, при необходимом наблюдении за партнером в случае возникновения данной ситуации можно успеть расторгнуть контракт.

На практике предпочтительно использование аутсорсинга, когда в организации наблюдается несвязность сфер ее деятельности, также есть потребность в приобретении значительных материально-технических и трудовых ресурсов. Кроме сказанного, предприятие нуждается во вложении крупных инвестиций для постоянного усовершенствования технологий или выполняемые работы требуют наличия узкоспециализированных и квалифицированных сотрудников, имеющих определенные знания и опыт.

Функции аутсорсинга, являющиеся наиболее популярными, являются:

- владение информационными технологиями;

- предоставление трудовых ресурсов;
- организация производственного процесса;
- оказание маркетинговых услуг;
- широкий профиль логистических услуг [28].

Функции логистических услуг, предлагаемые на аутсорсинг, могут подразделяться на следующие виды:

- информационное сопровождение грузов, их отслеживание;
- таможенное декларирование и таможенная очистка грузов;
- подготовка экспортно-импортной и фрахтовой документации;
- организация доставок грузов от портов и к портам;
- складирование, хранение грузов;
- управление маневрированием транспортными средствами на местах погрузки;
- осуществление переговоров по согласованию транспортных тарифов перевозок;
- операции по сборке и монтажу изделий их проверка на прочность (испытания);
- операции по закупкам и общению с поставщиками;
- поиск и выбор грузоперевозчика, проверка качества и надежности экспедиторских услуг.

Одно из распространенных направлений аутсорсинга является – управление внешнеэкономической деятельностью предприятия, что является основой конкурентоспособности предприятия и ее критически значимой составляющей.

Сущность аутсорсинга ВЭД – передача функций по управлению ВЭД предприятия сторонней брокерской организации с целью оптимизации издержек и повышения предсказуемости и прогнозируемости поставок по срокам и стоимости.

Услуги, предлагаемые брокерскими компаниями:

- международные перевозки;

- таможенное оформление грузов;
- складские услуги для участников ВЭД;
- сертификация товаров (на соответствие ГОСТ РФ и регламентам Таможенного союза);
- финансовое сопровождение ВЭД;
- аутсорсинг ВЭД (экспорт, импорт).

Срочное и правильное оформление таможенных документов на свои транспортные средства, грузы и товары является непростой задачей, при этом не стоит забывать о том, что законодательная база в сфере внешнеэкономической деятельности меняется достаточно быстро и в ней много нюансов, сложных и запутанных для недостаточно квалифицированного человека. Поэтому лучше всего оформить документы с помощью профессиональных посредников.

Аутсорсинг таможенного оформления, является новой нишей рынка, но достаточно конкурентоспособной. В каждом регионе страны, где осуществляется внешнеэкономическая деятельность и есть таможня, можно найти подходящую компанию, предоставляющую услуги по таможенному оформлению.

Для решения поставленных задач по повышению эффективности логистических сопровождений внешнеэкономической деятельности предприятия рассмотрим передачу на аутсорсинг таможенного оформления.

Глава 2 Организация логистических процессов внешнеэкономической деятельности ООО «Механик»

2.1 Организационно-экономическая характеристика предприятия

Кировский филиал ООО «Механик» является дочерним ремонтным предприятием, входящее в группу компаний "ФосАгро".

Зарегистрировано предприятие было: 23.05.2014. Предприятие расположен по адресу: Мурманская область, Апатиты, промплощадка АНОФ-д.22.

Форма собственности – общество с ограниченной ответственностью. (ИНН 3528215377; ОГРН 1143528006412).

Директором КФ ООО «Механик» является Янковский Олег Дмитриевич.

Миссия компании: «Сохраняя традиции производства резинотехнических изделий, внедряя новые технологии, стремится стать компанией с мировым именем».

Основной вид деятельности предприятия по ОКВЭД – 33.11 Ремонт металлоизделий и 33.12 Ремонт машин и оборудования. Остальные виды деятельности по ОКВЭД перечислены в Приложении А.

Ассортиментную линейку представляют более 6000 наименований продукции из резины, силикона, термоэластопластов. На заводе производят следующую продукцию [45]: комплектующие для горнодобывающей отрасли, комплектующие для сельского хозяйства, изделия из силикона, резинотехнические изделия.

ООО «Механик» имеет свою сбытовую цепь. Сбытовая сеть компании представлена официальными представителями, филиалы которых расположены по России. Для удобства клиентов, с целью сокращения транспортных расходов и повышения оперативности работы, при

оформление розничного заказа есть возможность обратиться непосредственно к дилерам "УЗЭУ" [45].

ООО «Механик» имеет внешние связи с такими странами, как Эстония, Таджикистан, Туркменистан, Грузия, Молдова, Армения, Узбекистан, Латвия, Азербайджан, Китай и др.

Таким образом, УЗЭУ имеет огромные связи внутри страны и за границей, а своей надежностью завод получает постоянных клиентов как внутри страны, так и за рубежом, что ведет с каждым новым заказом ООО «Механик» к выполнению своей миссии.

На рисунке 4 представлены фотографии различных цехов по изготовлению оборудования.



Рисунок 4 – Цеха по сборке оборудования

Стоит отметить, что руководство предприятия ежегодно обновляет часть устаревшего оборудования, что позволяет поддерживать высокий

уровень сервисных работ.

Основными клиентами предприятия являются:

1. Предприятия горнодобывающей промышленности (горно-металлургические комбинаты, горнодобывающие комбинаты и т.д.).
2. Горно-обогащительные предприятия (горно-обогащительные фабрики).
3. Предприятия энергетической промышленности (электростанции).

В анализируемом предприятии работает более 1000 чел., количество которых ежегодно расширяется. Структура управления ООО «Механик» представлена на рисунке 5.



Рисунок 5 – Организационная структура управления ООО «Механик»

Рассмотрим одну из сильны сторон предприятия, финансовую

устойчивость и обоснуем данное высказывание. В таблице 2 представлены основные показатели деятельности ООО «Механик».

Таблица 2 – Основные показатели деятельности ООО «Механик» за 2017-2019 гг.

Наименование показателя	2017 г.	2018 г.	2019 г.	Изменение		Темп роста, %	
				2018 г.	2019 г.	2018 г.	2019 г.
1 Выручка от продажи, млн. тыс. руб.	62.440	65.590	99.605	3150	34015	105,1	151,9
2 Полная себестоимость проданной продукции, млн. тыс. руб.	49.350	52.406	85.230	3056	32824	106,2	166,5
3 Затратоемкость проданной продукции, руб./руб.	0,79	0,8	0,86	0,01	0,06	101,3	107,5
4 Среднесписочная численность персонала, чел.	285	312	334	27	22	109,5	107,1
5 Среднемесячная зарплата одного работника, руб.	18530	21282	25359	2752	4077	114,9	119,2
6 Производительность труда, тыс.руб./чел.	219,09	210,22	298,23	-8,87	88,01	95,95	141,87
7 Фондоотдача, млн. тыс. руб.	49,1	42,52	41,26	-4,86	-1,26	78,3	65,9
8 Коэффициент оборачиваемости оборотного капитала, обороты	2,6	1,7	2,9	-0,2	1,2	65,4	170,6
9 Сумма чистых активов, млн. тыс. руб.	13.43	14.40	15.69	97	129	107,2	108,96
10 Прибыль от продаж, млн. тыс. руб.	13.090	13.184	14.375	94	1191	100,7	109,03
11 Чистая прибыль, млн. тыс. руб.	9.073	8.920	11.026	-153	2106	98,3	123,6
12 Рентабельность продаж, %	20,96	20,1	14,43	-0,86	-5,67	95,9	71,79

По проведенному анализу показателей финансово-экономической деятельности предприятия ООО «Механик» можно сделать следующий вывод:

Согласно данным таблицы 2, наблюдается увеличение выручки. Начиная с 2017 года, было реализовано продукции на сумму 62 440 млн. тыс. руб., в 2018 году- 65 590 млн. тыс. руб., а в 2019 году – произошло

увеличение до 99 605 млн. тыс. руб. В процентном соотношении данные изменения на 2019 год достигли 151,9 % - темп роста выручки.

Полная себестоимость реализованной продукции предприятия в 2019 году составила 85 230 млн. тыс. руб., что больше, чем в 2017 году на 3 056 тыс. руб. Темп роста составил 166,5%.

Размер средней заработной платы работника предприятия в 2017 году составлял 18 530 руб., а в 2018 году его значение достигло до 25 359 руб.

Количество сотрудников в 2019 году по сравнению с 2018 годом увеличилась на 22 человека. Темп роста составил 7,1%. В результате увеличения среднесписочной численности сотрудников возросла производительность труда с 210,2 тыс. руб. до 298,23тыс.руб., при этом темп роста составил 141,87 %, что выше темпа роста заработной платы. Это говорит о правильно принятых решениях в ведении производственной деятельности предприятия в целом.

Фондоотдача в ООО «Механик» снизилась в 2019 году до 41,29 млн. руб. в результате приобретения основных средств, но данное изменение является только положительным результатом в деятельности предприятия.

В 2019 год доля оборотного капитала была увеличена по сравнению с предыдущими годами, и показатели эффективности использования оборотного капитала в таком случае остаются положительными. Так оборачиваемость оборотного капитала увеличилась с 1,7 до 2,6 оборотов в год.

Сумма чистых активов предприятия в 2019 году по сравнению с 2017 годом была увеличена на 107,2 млн.тыс. руб. Темп роста в 2018 году составил 108,96 %.

Прибыль от продаж составила в 2019 году 14 375 млн.тыс. руб., что больше, чем в 2018 году на 1 191 млн.тыс. руб. При этом чистая прибыль предприятия составила 11 026 млн.тыс. руб., что говорит об эффективности деятельности предприятия.

Рентабельность продаж в 2019 году уменьшилась на 5,67% и составила 14,43 %.

По проведенному анализу основных финансовых показателей можно сказать, что в целом ООО «Механик» имеет благоприятную тенденцию развития и наблюдается его финансовая устойчивость.

2.2 Исследование внешнеэкономической деятельности ООО «Механик»

Основной целью деятельности любого предприятия можно определить, как совокупность отношений по поводу купли - продажи с целью получения взаимной выгоды. Чтобы удовлетворять потребности населения в товарах и услугах необходимо осуществлять закупочную деятельность. Поэтому закупка товаров (сырья, материалов и т.д.), то есть закупочная деятельность, является одним из основных элементов коммерческой деятельности.

Сегодня ООО «Механик» – одна из успешных компаний по изготовлению оборудования и продаже его в регионе. Оптовые поставки клиентам осуществляются по всей территории Российской Федерации и за ее пределами.

Для своих клиентов ООО «Механик» предлагает:

- индивидуальный подход при предоставлении коммерческих условий работы;
- точное соблюдение сроков поставки;
- высокое качество оборудования (есть все необходимые лицензии, сертификаты качества и безопасности);
- большой ассортимент.

Успех ООО «Механик» во многом зависит как от ее руководящего состава и сотрудников, так и от наших партнеров. В руководстве компании настоящая слаженная команда профессионалов – квалифицированных

менеджеров, обладающих значительными знаниями и опытом, необходимых для успешного развития.

Основные принципы управления компанией – системность, умение слушать и слышать каждого сотрудника, стремление к постоянному развитию и расширению бизнеса. Более 600 сотрудников дружного коллектива ООО «Механик» ежедневно качественно выполняют свою работу, проявляя инициативу, творческий подход в решении сложных вопросов, клиентоориентированность.

ООО «Механик» активно развивается с помощью партнеров – группа компаний "ФосАгро".

Отношения, с которыми выстраивались на принципах честности, прозрачности и стремления к высоким достижениям. Вместе они открывают новые возможности для развития бизнеса, работают только на результат и постоянно стремятся к лучшему.

ООО «Механик» осуществляет внешнеэкономическую деятельность, видами внешнеторговых операций являются:

- продажа изготовленного оборудования в России и странах зарубежья;
- доставка изготовленного оборудования по России и в страны зарубежья.

SWOT-анализ позволяет наглядно изучить, оценить и определить сильные и слабые стороны внутренней среды организации, а также возможностей/рисков и опасностей/угроз внешней среды. На предприятии были проведены все необходимые мероприятия для выявления сильных и слабых сторон и в таблицу 3 занесены уже готовые результаты исследования.

Таблица 3 – SWOT- анализ ООО «Механик»

Сильные стороны (S)	Слабые стороны(W)
Анализ маркетинговой области	

Сильные стороны (S)	Слабые стороны(W)
- хорошие отношения с покупателями; - имидж на рынке;	- отсутствие системы PR-деятельности;
Анализ исследований и новых разработок	

Продолжение таблицы 3

- анализа потенциального объема потребления продукции;	- не использование внешних экспертов при выполнении рыночных исследований;
Анализ производства	
- качество продукции; - наличие необходимого оборудования; - контроль качества, обеспечивающий необходимые параметры оказания услуг по реализации продукции;	- отсутствие в бюджете организации статьи на продвижение продукта;
Анализ кадров	
- распределение ответственности и полномочий между руководством и сотрудниками; - высококвалифицированные специалисты в каждой областях деятельности; - организация системы мотивации сотрудников;	- отсутствие дополнительной мотивации членов коллектива (социальный пакет, бонусы и т.п.)
Анализ финансового управления	
- присутствует обоснованный бюджет организации; - разработан бизнес план реализации продукции;	- руководитель организации не располагает собственными финансовыми средствами, достаточными для осуществления деятельности;
Возможности(O)	Опасности, угрозы (Т)
Анализ макроэкономической среды	
- компании принадлежит большая доля рынка; - освоение зарубежного рынка;	- рост конкуренции - перебои поставки сырья, полуфабрикатов, товаров; - тарифное регулирование
Анализ политической среды	
- возможные переход и выбор подходящей формы собственности; - стабильность политической обстановки; - развитое законодательство, сопровождающее предпринимательскую деятельность;	
Анализ социально-культурной среды	
- репутация компании; - использование предпочтений потребителей;	-инфляционные процессы; - опасность минимальной покупательной способности населения;
Анализ демографической среды	
- структура и численность населения.	

Матрица разделена на внутренние и внешние факторы. Сильные и слабые стороны могут быть только внутренними факторами, а возможности

и угрозы - только внешними.

Но это не совсем корректно, так как в действительности на предприятии существует огромное разнообразие взаимосвязей. Причем некоторые показатели могут выступать как внутренними факторами, так и внешними, например, качество: качество продукции является внутренним вопросом предприятия и внешним вопросом потребителя этой продукции.

Таким образом, SWOT-анализ можно использовать для быстрой оценки состояния, возможностей и угроз предприятия. Если необходимо предпринять серьезные решения в бизнесе, то SWOT-анализ не предоставит необходимую для этого информацию, так как он является примитивным и статичным методом.

Анализируя таблицу 3, определили основные сильные и слабые стороны ООО «Механик». Предприятию характерен некий баланс, что говорит о стабильности в осуществлении деятельности. Визуализируем получившийся анализ в рисунок 6.



Рисунок 5 – Сильные стороны предприятия ООО «Механик»

По окончании исследования внешнеэкономической деятельности ООО «Механик» выявлено, что предприятие имеет узкий рынок сбыта и поставок,

являющийся либо угрозой, либо открывающейся возможностью предприятия.

Принято решение дать необходимые рекомендации по переходу на более широкий внешнеэкономический рынок, активизироваться для поиска новых поставщиков и производителей, что позволит предприятию достичь большей эффективности от внешнеэкономической деятельности. Важное регулирование должно быть введено по тарифному регулированию компании. Рекомендации будут даны в третьей главе настоящей работы.

2.3 Анализ особенностей транспортной логистики ООО «Механик»

Система логистики предприятия имеет достаточно специфический вид. ООО «Механик» является дочерним предприятием компании "ФосАгро", в связи с этим предприятие имеет несколько собственных юридических лиц на которых возложены разные обязанности.

Таким образом, ООО «Механик» является юридическим лицом, заключающим контракты с иностранными фирмами поставщиками, соответственно является покупателем. Следующим звеном товародвижения является закрытое акционерное общество «Фосагро АГ» данное юридическое лицо является поставщиком, создано для заключения контрактов с иностранными покупателями.

Между Закрытым акционерным обществом «Фосагро АГ» и ООО «Механик» также заключен контракт, необходимый для соблюдения законности сделки по передаче товара. Несмотря на данные условия разделения обязанностей поставщик зачастую заключает контракты на поставку при условиях EXW (самовывоз) – Мурманская область, Апатиты Российская Федерация (согласно ИНКОТЕРМС 2010) силами и за счет Покупателя в течение 10 (десяти) календарных дней с момента направления Поставщиком уведомления Покупателю о готовности заказанного Товара к поставке.

Процесс управления транспортной логистикой на предприятии ООО «Механик» находится в значительной зависимости от работы транспортного цеха. Основными функциями транспортного цеха являются:

- контроль транспортных операций и исковая работа по претензиям (главные претензии отправителя груза к его перевозчику разделятся на три категории: претензии по срокам доставки, претензии к сохранности груза, претензии по оплате);

- формирование графиков выпуска оборудования на линию (кроме составления графиков, необходимо также сохранять работоспособность парка транспортных средств, погрузочно-разгрузочного оборудования, при привлечении сторонних перевозчиков необходимо предварительное согласование условий перевозок);

- переговоры о размере тарифных ставок (в пределах заданных условий объемы и сроки перевозок и т.д. Отдел логистики должен с помощью выбора транспортных средств, оптимизации маршрута доставки, перевозчика и других элементов, уменьшать издержки, учитывая, что транспортные издержки – это только часть общих логистических издержек);

- изучение и анализ рынка (с позиции надежности поставщиков, предлагаемых дополнительных услуг, транспортных тарифов, возможности установления еще более тесных партнерских связей).

Эффективно выполняется абсолютно любые перевозки грузов, будь то крупная партия товара, сборные грузы или перевозка негабаритных грузов. Если объем заказа невелик, будут найдены и предоставлены на выбор попутные грузы, что в таких случаях является оптимальным решением. Кроме того, попутные грузы значительно экономят затраты на перевозку грузов.

Отдел снабжения по перевозкам отвечают за организацию перевозок. В должностные обязанности менеджера по перевозкам в ООО «Механик» входят:

- организация доставки груза, его перегрузка, хранение, выполнение иных работ с грузом таким образом, чтобы груз был доставлен получателю груза вовремя (в те сроки, которые определены договором перевозки грузов, договором транспортной экспедиции и иными договорными обязательствами с грузовладельцами) и в сохранности (без ухудшения его потребительских свойств и без сверхнормативных потерь).

- координация взаимодействия всех сторон-участников доставки грузов.

- составление экономически и технологически обоснованных транспортно-технологических схем, и маршрутов доставки грузов с учетом требований, и пожеланий грузовладельцев.

- организация выполнения услуг по приему грузов, их перевозке и выдаче в определенном порядке;

- организация фрахтования транспортных средств;

- контроль наличия отправительской (экспедиторской) маркировки грузов; наличия оттисков и пломб на перевозочных средствах, хладокамерах, контейнерах и иных емкостях, и помещениях для хранения; состояния транспортных средств, а также исправность тары и упаковки;

- отслеживание процесса выполнения погрузочно-разгрузочных, перевалочных, перегрузочных, упаковочных и складских работ; соблюдения условий и сроков хранения и выдачи грузов.

- обеспечение соблюдения условий договоров в ходе транспортно-экспедиционного обслуживания, требований нормативных правовых актов и международных договоров по вопросам транспортно-экспедиторской деятельности и перевозки, безопасности труда, санитарной, пожарной, экологической и иной безопасности;

- оформление товарно-транспортных и иных сопроводительных документов на всех стадиях реализации транспортно-технологических схем и маршрутов доставки грузов;

- оформление документов, которые связаны со страхованием грузов;

- информирование владельцев грузов об их движении;
- учет необходимой коммерческой документации;
- ведение дел согласно претензиям.

Возможности, на которые необходимо обратить внимание в ООО «Механик», это:

- интеграция перевозчика – это включение новых транспортных технологий и услуг в логические операции компании (к примеру, маркировка продукции);

- интеграция транспортных служб

- это поиск общих с перевозчиком возможностей с целью снижения стоимости перевозки;

- экспедирование и отслеживание доставки, т.е. мониторинг перевозок, отслеживание состояния и местонахождения грузов, экспедирование реализуется при необходимости индивидуального подхода к отправке грузов.

На рисунке 6 представлена диаграмма перевезенных грузов по видам транспорта в ООО «Механик» за 2019 год.

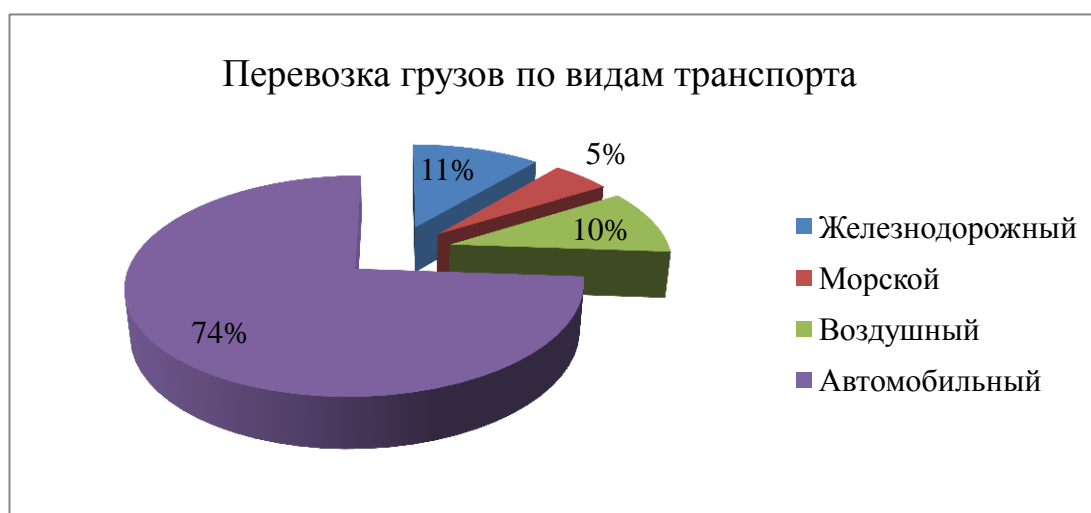


Рисунок 6 – Объем грузов, перевозимых ООО «Механик» по видам транспорта (т)

Данные рисунка 6 показывают, что структура логистических потоков в ООО «Механик» остается в рамках структуры, присущей Российской Федерации: первые два места занимают автомобильный и железнодорожный транспорт, малая доля приходится на воздушный и морской. Железнодорожным видом транспорта перевезено 35060 тонн – 11%, морским транспортом 15 768 тонн – 5 %, воздушным 31536 тонн – 10% и автомобильным 232996 тонн груза.

Подобное управление способствует более высокой оперативности принятия и исполнения решений, наделения личной ответственностью каждого руководителя за результаты деятельности подразделения, более профессиональному решению задач силами узконаправленной функциональной службы.

Глава 3 Разработка мероприятий по совершенствованию логистических процессов внешнеэкономической деятельности ООО «Механик»

3.1 Определение и применение выбранного способа повышения эффективности внешнеэкономической деятельности

В ООО «Механик» выработаны методы изучения и прогнозирования спроса (рынка), основным методом является периодический учет.

Реализованный спрос хорошо поддается изучению при использовании балансового метода, то есть к запасам на начало периода добавляются поступления (дебетовый оборот) вычитаются запасы на конец периода и документированные расходы равняется это реализованному спросу.

Важно помнить о присутствии неудовлетворенного спроса, который возникает при отсутствии товара на складе, его можно отследить путем изучения зарегистрированных, но не исполненных интернет заказов или опросов покупателей в письменной форме.

Установление цены товара при внешнеторговых сделках происходит следующим образом, значительно отличающимся от формирования цен на внутреннем рынке, используется информация фирм конкурентов на внешнем рынке производящих и реализующих аналогичную продукцию, или схожую по технологическим характеристикам.

Внешнеторговая цена должна удовлетворять следующим условиям:

- соответствовать качеству продукции;
- включать в себя стоимость транспортировки, различных платежей, пошлин, затраты по хранению, страхованию и т.д.

Экспортная цена определяется любым из предложенных методов:

- соответствие базе издержек производства;
- при анализе уровня спроса;
- ориентация на уровень конкурентной цены.

Правильно организованные закупки товаров являются необходимым условием создания оптимальных товарных запасов, повышения товарооборачиваемости, получения прибыли и удовлетворения спроса населения.

Планирование закупок на предприятии должно осуществляться согласно следующим этапам:

- сбор информации;
- анализ потребности и возможностей (поставщика и покупателя);
- выбор стратегии закупки (форм товароснабжения);
- определение метода закупок;
- оперативные решения, связанные с процессом товародвижения; - контроль;
- анализ хода выполнения плана;
- корректировка плана.

В процессе ведения бизнеса одной из основных систем является система товародвижения, именно поэтому ее изучение стоит в рядах первых задач вместе с изучением методики выхода предприятия на внешние рынки.

Система логистики предприятия не может быть названа эффективной, так как все контракты заключаются при условии либо самовывоза покупателем с нашего предприятия, либо доставкой поставщиком до нашего склада.

На основании предложенных фактов мы выявили перспективы дальнейшего развития предприятия и возможностью получения наибольшей прибыли. Для более широкого изучения применения транспортно-логистической деятельности на предприятии следует провести глобальный анализ Российского и мирового рынка.

В некоторых случаях, коммерческий транспорт является одним из ключевых факторов, обеспечивающих эффективность товародвижения на предприятии. Для обеспечения товародвижения необходимо, чтобы автопарк предприятия соответствовал потребностям бизнеса. Как показывает

практика, зачастую затраты на обслуживание подержанного автомобиля могут превышать лизинговые платежи за новое транспортное средство.

Другие варианты ранжируются и выбираются лучшие. В своей работе компания стремится к созданию атмосферы делового сотрудничества, основанного на взаимном доверии и поиске оптимального решения. ООО «Механик» дорожит своим именем, его высокий статус держится на спокойствии Клиентов и уверенности в работе компании.

Стратегическое планирование будет одним из способов «прояснения» внутренних и внешних условий деятельности компании. Оно поможет выявить возможные альтернативы делового развития с последующей разработкой оптимальной инвестиционной политики.

Часто автотранспортная перевозка – лишь одно из звеньев какой-либо мультимодальной перевозки, и сбой сроков может привести не только к потере клиентов, но и к большим операционным затратам.

Чтобы таких ситуация не случалось, необходимо организовать грамотную диспетчеризацию. А именно, организовывать перевозки таким способом, чтобы одно транспортное средство обеспечивало сразу несколько заявок клиентов.

Такие перевозки будут главным инструментом логистической службы, которые позволят повысить эффективность перевозок. Для этого, заявка должна содержать не количество требуемых единиц транспорта, а вид и объем транспортной работы. Далее эксплуатационная служба сообщает за какое время сможет осуществить перевозку груза, и уже диспетчерская служба определяет вид транспорта для перевозки и маршрут.

В результате внедрения данной системы удастся высвободить 50% транспортных средств и организовать выполнение сторонних заказов. Дополнительный доход позволит на 70% покрыть затраты компании ООО «Механик» на транспортное обеспечение.

Когда компания сможет применить вышеперечисленные меры по централизованному использованию транспорта в рамках работы компании,

то эти принципы позволят обслуживать большее количество клиентов, а, следовательно, повысить доход на единицу транспорта, что и является целью повышения эффективности перевозок.

3.2 Выбор и расчет предложенных логистических решений международной транспортировки груза

Работа логистической системы, для решения поставленных задач должна основываться на четкой организации движения подвижного состава и базироваться на маршрутизации перевозок.

Поэтому необходимо изучить и оценить маршруты движения транспорта, которые должны обеспечивать максимальную производительность любого транспорта при минимально возможной (в конкретных условиях) себестоимости перевозок.

Выбор оптимального маршрута доставки производится, как правило, компанией-экспедитором при получении заявки на организацию транспортировки нового для него груза или известного груза на новом направлении.

На основании предварительного анализа возможных решений определяются три конкурентоспособных варианта. По каждому из них собираются исходные данные, а затем на основе выполненных расчетов рекомендуется оптимальный вариант.

В данном проекте по совершенствованию логистических решений международной транспортировки груза в ООО «Механик» будет рассмотрено три вида расчета срока доставки: повагонной отправки, контейнерной отправки и отправки автомобильным транспортом груза в Латвию (г. Рига).

В нашем случае для расчета срока доставки повагонной отправки берем следующие данные:

- Тарифное расстояние составит 2 783 км;

– Примерная скорость доставки груза – 200 км/сут.

Тогда:

$$T = 2 + \frac{212}{200} + \frac{2783}{200} + 1 = 18 \text{ суток} \quad (1)$$

Получаем 18 суток: по России груз следует 12 суток, по г. Рига – 3 суток. Двое суток прибавляется на операции в начале и конце перевозки, 1 сутки – на таможенный досмотр, т.к. ширины колеи железной дороги в Риге также 1520 мм, как и в России, перегрузка не производится.

Далее рассчитаем контейнерную отправку груза. Контейнерная отправка в нашем случае осуществляется как смешанная перевозка.

Таким образом, срок доставки груза составит:

$$T = 2 + 2 + \frac{2783}{200} + 1 = 19 \text{ суток} \quad (2)$$

Из них 2 суток на погрузку и перегрузку, 14 суток – груз в пути следования по железной дороге, 2 суток – на операции в конце и начале перевозки, 1 сутки – на таможенный досмотр на пограничной станции.

Расчет стоимости повагонной перевозки происходит следующим способом (таблица 4).

Таблица 4 – Расчет стоимости повагонной перевозки

Исходные данные	
Тбаз	Тмтт *кл *кп *ка
Тржд	Сх.116*коэф.1 *коэф.2 *коэф.3 *коэф.4
Расчет	
Тбаз	23,8*150 *1= 3 570 * 80,8 = 288 456
Тржд	853,1*150*коэф. *коэф.2 *коэф.3 *коэф.4 =127 965
Итого перевозка составит:	
T=	288 456 +127 965*0,5(коэфф. направления) =352 438,5

Стоимость сборов в течение всей перевозки рассчитывается по формуле 3:

$$C = (\text{Тобщ} + \text{Сдоп.}) * \text{Сэкспед}, \quad (3)$$

где Тобщ – общие провозные платежи;

Сэкспед - экспедиторский сбор, 5% от общей провозной платы;

Сдоп – дополнительные сборы.

Дополнительные сборы рассчитываются следующим способом (формула 4).

$$\begin{aligned} \text{Сдоп} = & \text{Сгтд} + \text{Ссмгс} + \text{Схран} + \text{Стам} + \text{Сстрах} + \text{Спрр} + \text{Спломб} \\ & + \text{Свзвеш} + \text{Ссбор}, \end{aligned} \quad (4)$$

Произведем расчет стоимости перевозки (таблица 5, 6).

Исходные данные для анализа стоимости представлены в таблице 5.

Таблица 5 – Исходные данные

Исходные данные:	
Сбор за оформление грузовой таможенной декларации	4 500 руб.
Сбор за оформление соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении	3 500 руб.
Сборы за хранение груза	25 руб. тн/сут.
Таможенный сбор	100 000 руб.
Сбор за погрузо-разгрузочные операции	140 руб. тн/опер.
Разовый сбор на таможене	234 руб.

В таблице 6 представлен расчет стоимости дополнительных сборов

Таблица 6 – Расчет стоимости дополнительных сборов

Страхование груза (повагонная отправка):	
Взвешивание груза:	
Сбор за взвешивание груза	250×150 = 37500 руб.
Итоговая стоимость дополнительных сборов для повагонных отправок:	
Дополнительные сборы	4 500 + 3 500 + 3 750 + 100 000 + 1 800 000 + 42 000 + 20 000 + 37 500 + 234 = 201 144 руб.
Итого общая сумма провозного платежа на повагонные отправки составит:	

Продолжение таблицы 6

С = (Тобщ + Сдоп.) * Сэкспед	2 237 707,81 руб.
Сбор за страхование груза	60 000 000×0,03 = 1 800 000руб.
Установка пломб:	
Стоимость одной пломбы	400 руб.
Количество вагонов	25
Установка пломб	400×2×25 = 20 000 руб.
Хранение груза:	
150×25 = 3750 руб/сут.	
Сбор за погрузо-разгрузочные операции (груз поставляется на условиях инкотермс DDP) [1]	
150×140×2 = 42 000 руб.	

Для расчета стоимости контейнерной перевозки необходимо произвести следующие действия (таблица 7).

Таблица 7– Расчет стоимости контейнерной перевозки груза

Исходные данные:	
Тбаз	Тмтг ×кд ×кп
Трф	сх.130×к1 ×к2 ×к3 ×кинд
Расчет:	
Тбаз	394 * 150 * 0,35=20 685
Тбаз (в руб.)	20 685 * 80,79 (курс швейцарского франка на 27.16) =1 671 141,15 руб.
Трф	16761,4*0,7=11732,98
Итого перевозка составит:	
Т=	657 009,829

Далее произведем расчет общей суммы провозного платежа на контейнерную отправку груза (таблица 8):

Таблица 8 - расчет суммы провозного платежа на контейнерную отправку

Страхование груз (контейнерная отправка):	
Сбор за страхование груза	60 000 000×0,03 = 1 800 000руб.
Установка пломб:	
Стоимость одной пломбы	250 руб.
Количество контейнеров	7

Установка пломб	$250 \times 7 = 1\,750$ руб.
Хранение груза:	
Продолжение таблицы 8	
Сбор за хранение груза	$150 \times 25 = 3\,750$ руб/сут.
Сбор за погрузо-разгрузочные операции (груз поставляется на условиях инкотермс DDP) [1]	
Сбор за погрузочно-разгрузочные работы	$150 \times 140 \times 2 = 42\,000$ руб.
Взвешивание:	
Сбор за взвешивание груза	$250 \times 150 = 37\,500$ руб.
Итоговая стоимость дополнительных сборов для контейнерных отправок:	
Дополнительные сборы	$4\,500 + 3\,500 + 3\,750 + 100\,000 + 1\,800\,000 + 42\,000 + 1\,750 + 37\,500 + 234 = 1\,993\,234$ руб.
Итого общая сумма провозного платежа на контейнерные отправки составит:	
$C = (\text{Тобщ} + \text{Сдоп.}) * \text{Сэкспед}$	$2\,782\,756,02$ руб.

Теперь выбираем тип подвижного состава на автомобильном транспорте.

В качестве транспортного средства была выбрана тентовая Еврофура Мерседес (таблица 9).

Таблица 9 – Габариты фуры

Длина	13,5 м
Ширина	2,45 м
Высота	2,45 м
Объем кузова:	82 куб.м
Грузоподъемность	20 тонн
Тип грузового отсека	европлатформа с тентом. грузоподъемностью 20 тонн и объемом 82 м3.

С помощью специального калькулятора, который рассчитывает загрузку транспорта мы получили, что в одну машину войдет 800 ящиков с грузом весом 25 кг. Поэтому при грузоподъемности машины 20 т., компании потребуется 8 машин.

Такая Еврофура с объемом 82 кубометра считается самой распространенной и востребованной машиной в логистике. Данная машина достаточно практична для всех видов грузоперевозок.

В тентованной фуре можно разместить доп. оборудование – лифт-лопаты, крепежные поручни, ремни и многое другое. Тент убирается, и погрузку можно совершить с любой стороны автомобиля. Можно также снять стойки и погрузить длинномерный груз.

Время в пути составляет около 42 часов, тогда:

$$T=1+2+1+1=5 \text{ суток,} \quad (5)$$

Из них 1 сутки – в движении, 2 суток – на операции в начале и конце погрузки, 1 сутки – на таможенный досмотр на пограничном пункте, 1 сутки – на стоянки.

В нашем случае задействовано 8 автомобилей. Тарифное расстояние 2 783 км. Произведем расчет перевозки груза (таблица 10):

Таблица 10 – Расчет перевозки груза автомобильным транспортом [31]

Тариф на перевозку груза в тентованной еврофуре	27 руб./км с учетом НДС
Стоимость погрузочно-разгрузочных работ	140 руб./т
Хранение грузового автомобиля с грузом, помещаемым на СВХ	1200 руб./сут+0,05% от стоимости груза.
Пломбирование груза	100 руб. за ед.
Оформление документов в таможеню и ведение учета товаров на СВХ	900 руб.
Таможенные сборы	100 000 руб.
Итоговая стоимость перевозки:	
	$27 * 2\,668 * 8 + 140 * 150 + 1200 * 18 + 100 * 8 + 900 + 100\,000 = 10\,908\,588 \text{ руб.}$

Далее необходимо определиться какой же из предложенных вариантов, будет наиболее эффективен.

3.3 Расчет эффективности рекомендаций по совершенствованию транспортно-логистической системы

Сравним все варианты перевозок в итоговой таблице (таблица 11)

Таблица 11 – Сводный итог перевозки груза г. Аппатиты – Латвия (г. Рига)

Вариант маршрута	Стоимость перевозки	Время перевозки
Железнодорожная повагонная перевозка груза	2 237 707,81 руб.	18 суток
Железнодорожная контейнерная перевозка груза	2 782 756,02 руб.	19 суток
Автомобильная перевозка груза	10 908 588руб.	5 суток

Исходя из полученных данных, приходим к выводу, что выгоднее всего отправлять груз по маршруту г. Аппатиты – Латвия (г. Рига) на железнодорожном транспорте повагонным способом отправки.

Это будет наиболее эффективный способ организации оптимального отправления груза и самый дешевый. Также, мы добьемся значительного сокращения простоев подвижного состава при погрузке и разгрузке грузов. На данном маршруте будет строго соблюдаться срок поставки, что позволит сократить товарно-производственные запасы участников логистических процессов в 2 раза.

Если грузоотправителю необходимо доставить груз срочно, тогда выгоднее будет воспользоваться автомобильной перевозкой груза, т.к. время доставки составляет всего 5 суток. Данная перевозка будет выгодна для компании для привлечения нового сегмента грузоотправителей, которым будет неважна стоимость перевозки, а будет важна оперативность доставки груза.

При внедрении бездокументных технологий компания получает следующие эффекты:

- Увеличение объема реализации товаров и услуг

Ожидаемый экономический эффект от внедрения бездокументной системы составит от 5–15% процентов от оборота денежных средств компании.

– Рост лояльности клиентов

Поскольку качество обслуживания и процент удержания старых клиентов связаны напрямую, то высокое качество обслуживания клиентов дает возможность повысить доход предприятия.

Увеличение доли процента удержания клиентов на 5 процентов за счет внедрения такой системы увеличивает прибыль компании на 20–50%.

Повышение лояльности клиента в связи с повышением качества обслуживания, — это прежде всего долговременная ценность, улучшающая имидж компании и, позволяющая при прочих равных условиях поднять цены на производимую продукцию и услуги. И именно этот фактор является основной причиной повышения объема продаж.

– Отсутствие дебиторской задолженности

Во многих случаях в этом виноваты только менеджеры компании, забывающие вовремя выставить счет или напомнить клиенту о подошедшем сроке платежа. Поэтому внедрение бездокументных технологий позволяет резко снизить количество таких случаев на 50–90%.

– Увеличение производительности труда и эффективности работы персонала

Внедрение системы электронных (бездокументных) технологий позволяет на 15–30% освободить сотрудников от рутинного труда. Это же время можно направить на решение прямых обязанностей по продажам и обслуживанию клиентов. Если эта деятельность будет эффективной хотя бы на 40%-50%, то выигрыш компании составит 8–12 часов рабочего времени менеджера — это прямой прирост продаж и прямой рост эффективности обслуживания.

Заключение

Подводя итог всему вышесказанному, необходимо обозначить и проанализировать основные моменты работы.

В первую очередь, нужно вспомнить, что целью данной работы разработка мероприятий по совершенствованию логистических процессов внешнеэкономической деятельности ООО «Механик».

На основании рассмотренного теоретического материала было установлено следующее:

- были рассмотрены сущность логистики и особенности формирования логистической системы транспортно-экспедиционного обслуживания предприятия;

- было изучено повышение эффективности складской логистики и инфраструктуры

- рассмотрен аутсорсинг как способ повышения эффективности транспортно-логистического сопровождения внешнеэкономической деятельности.

Российский рынок транспортно-экспедиторских услуг остается одним из самых закрытых. Емкость данного рынка в нашей стране относительно небольшая в силу особенностей ведения бизнеса в стране и относительной молодости этого рынка.

В области международных грузоперевозок из России происходит сокращение импортного грузопотока. Изменяется структура и география международных грузоперевозок, усложняется цепочка поставок.

Большинство российских компаний имеют большой резерв роста своей прибыльности за счет управления собственными затратами. На сегодняшний день для российских экспедиторов характерна низкая производительность труда и задействование большого количества персонала.

На основании изученной информации был произведен анализ организации перевозок в компании ООО «Механик».

Была изучена организация процесса перевозки грузов в компании и был выделен ряд негативно влияющих сторон существующего логистического процесса:

- Сложности с привлечением новых клиентов из-за их первоначального негативного предубеждения по поводу достаточно высоких цен.

- Долгое оформление страховых документов, так как специалисту по конкретному виду перевозки приходится согласовывать все нюансы с клиентом, страховым агентом и клиентским менеджером, что может занять большую часть времени, отведенную для согласования сделки.

- Достаточно серьезные временные и человеческие ресурсы требуются для проверки документов и сведений, предоставленных клиентами. Очень часто контрагенты затягивают сроки подачи документов, неверно или неполно указывают в них сведения, не оплачивают таможенные сборы, что приводит к ухудшению качества услуг компании.

- Проблемы, возникающие в процессе таможенного оформления. Зачастую они происходят не по причине некорректной работы компании, они связаны с частым изменением таможенных тарифов, правил пропуска грузов на границах, процедур оформления грузов в порту и др. Как правило, данная проблема негативно отражается на эффективности деятельности ООО «Механик».

Проанализировав сложившуюся ситуацию в контексте исследуемой проблемы, было предложено внедрить:

- необходимо наладить работу всей логистической службы, которая задает правила перевозочного процесса. Логистическая служба получает заявки, планирует эффективные маршруты, согласует время доставки и передает четкие и понятные задания в эксплуатационную службу, затем следит за качеством выполнения этих заданий в процессе перевозки.

- внедрить учетную информационную систему;

- определить набор регламентов деятельности ООО «Механик» и строго их выполнять;
- наладить систему ключевых показателей эффективности (KPI);
- сократить форс-мажорные ситуации путем определения правильной маршрутизации и диспетчеризации перевозок, что позволит максимально эффективно использовать машину, организуя перевозку попутных и обратных грузов, повышая KPI «загрузка транспорта» и «сокращение холостых пробегов»;
- обеспечивать перевозку точно в срок с нужным качеством.

Когда компания сможет применить вышперечисленные меры по централизованному использованию транспорта в рамках работы компании, то эти принципы позволят обслуживать большее количество клиентов, а, следовательно, повысить доход на единицу транспорта, что и является целью повышения эффективности перевозок.

Список используемых источников

1. Соглашение Правительств государств – участников стран СНГ от 20.11.2009 «О Правилах определения страны происхождения товаров в Содружестве Независимых Государств» – [Электронный ресурс] – режим доступа через справочно-правовую систему «Консультант Плюс»;
2. Договор о Евразийском экономическом союзе (Подписан в г. Астане 29.05.2014) – [Электронный ресурс] – режим доступа через справочно-правовую систему «Консультант Плюс»;
3. Гражданский кодекс Российской Федерации – [Электронный ресурс] – режим доступа через справочно-правовую систему «Консультант Плюс».
4. Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕАЭС на уровне глав государств от 27.11.2009 № 1 – [Электронный ресурс] – режим доступа через справочно-правовую систему «Консультант Плюс»;
5. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117 – ФЗ – [Электронный ресурс] – режим доступа через справочно-правовую систему «Консультант Плюс»;
6. Федеральный закон от 03.08.2018 N 289-ФЗ "О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"– [Электронный ресурс] – режим доступа через справочно-правовую систему «Консультант Плюс»;
7. Федеральный закон от 08.12.2003 № 164 – ФЗ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности» – [Электронный ресурс] – режим доступа через справочно-правовую систему «Консультант Плюс»: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_304093/c047887a6c47b2831c5623cf520f0a4a96b0b3a6/;

8. Федеральный закон от 04.01.1999 № 4 – ФЗ «О координации международных и внешнеэкономических связей субъектов Российской Федерации» – [Электронный ресурс] – режим доступа через справочно-правовую систему «Консультант Плюс»;
9. Закон РФ от 21.05.1993 № 5003-1 «О таможенном тарифе» – [Электронный ресурс] – режим доступа через справочно-правовую систему «Консультант Плюс»;
10. Аникин Б.А. Аутсорсинг: создание высокоэффективных и конкурентоспособных организаций. М.: 2003. — 192 с. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://alleng.org/d/manag/man128.htm>;
11. Воронов В. И., Пичейкина А. С. Совершенствование системы складирования предприятия пищевой промышленности с использованием логистических подходов Вестник Государственного университета управления. ГУУ. № 4 (17) г. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://ljournal.ru/article/lj-25-12-2017-30.pdf>;
12. Багинова В.В., Николашин В.М., Николаева А.И. Основы складской логистики, [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://library.miit.ru/methodics/16012012/10-2188.pdf>;
13. Бурденко Е. В., Быкасова Е. В., Ковалева О. Н. Внешнеэкономическая деятельность: налогообложение, учет, анализ и аудит [Электронный ресурс]: Знаниум / М.: ИНФРА-М. - 2018. — 249 с. – Режим доступа: - <http://znanium.com/catalog/product/942817>;
14. Гаджинский А.М. Логистика: учебник для высших учебных заведений по направлению подготовки «Экономика»/ А.М. Гаджинский. –М.: Дашков и К, [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://studfiles.net/preview/2985899/page:3/>;
15. Габибова М.Ш. Пути повышения конкурентоспособности предприятия, [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://moluch.ru/conf/econ/archive/134/8220/>;

16. Горфинкель В.Я. (ред.) Инновационный менеджмент, [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://b-ok.org/book/2898919/cf1dad>;
17. Гусев А. Г. Логистический аутсорсинг в материально-техническом снабжении промышленных предприятий // Экономика и управление [Текст];
18. Дмитриев В. В., Афанасьев М. В. Логистика транспортно-экспедиторских услуг: учебное пособие. - СПб: Изд-во СПбГУЭФ;
19. К. Ковалев, С. Уваров, П. Щеглов, Логистика в розничной торговле, [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.biznesbooks.com/components/com_jshopping/files/demo_products/logistika-v-roznichnoj-torgovle.pdf;
20. Логистика: учебное пособие /А.О. Веселова, Е.А. Антинескул; Перм.гос. нац. исслед. ун-т.–Пермь; 2014.–154с. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://econom.psu.ru/upload/iblock/901/logistika-uchebnoe-posobie-_1_.pdf;
21. Носков, С.В. Методика оценки эффективности аутсорсинга на предприятии // Вестник СГЭУ [Текст];
22. Манжай И. С. Складская логистика. - М.: «Приор-издат», 2018 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://search.rsl.ru/ru/record/01002586448>;
23. Михайлов Д. М. Аутсорсинг: новая система организации бизнеса: учебное пособие для студентов вузов .– М.: КноРус , 2016 – 255 с. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://search.rsl.ru/ru/record/01002872102>;
24. Основы таможенного дела [Текст]: учебник / (А. А. Демичев, А. С. Логинова). –СПб. 2014. – 188 с.;
25. Основы складской логистики: учебное пособие /Багинова В.В., Николашин В.М., Николаева А.И., Сеницына А.С. -М .: МИИТ, 2017. -86 с. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://library.miit.ru/methodics/16012012/10-2188.pdf>;

26. Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент: Учебник для вузов. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.twirpx.com/file/1522036/>.

27. Кизим А.А., Колоколова В.И. Транспортная логистика в контексте развития международного законодательства. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.economdevelopment.ru/wp-content/uploads/2017/10/2015-1-21.pdf>;

28. Хлопков К.В., Забоев А.И. Российский внешнеэкономический вестник: Рынок международных автомобильных перевозок в Российской Федерации в 2016 г. и перспективы его развития в 2017 г. [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://www.rfej.ru/rvv/id/A00453F8E/\\$file/94-102.pdf](http://www.rfej.ru/rvv/id/A00453F8E/$file/94-102.pdf);

29. Хлопков К.В. Соколова О.В. Российский внешнеэкономический вестник: Анализ объемов и структуры международных перевозок грузов на Российских железных дорогах в 2015 году. [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://www.rfej.ru/rvv/id/3003BC451/\\$file/98-107.pdf](http://www.rfej.ru/rvv/id/3003BC451/$file/98-107.pdf);

30. Хлопков К.В. Соколова О.В. Российский внешнеэкономический вестник: Проблемы функционирования и основные направления построения и регулирования российского рынка международных транспортно-логистических и транспортно-экспедиторских услуг, [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://www.rfej.ru/rvv/id/B0045A588/\\$file/68-81.pdf](http://www.rfej.ru/rvv/id/B0045A588/$file/68-81.pdf);

31. Хлопков К.В. Соколова О.В. Российский внешнеэкономический вестник: Состояние и анализ функционирования российской системы транспортно-логистического обеспечения внешнеэкономической деятельности, [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://www.rfej.ru/rvv/id/20042DB53/\\$file/101-117.pdf](http://www.rfej.ru/rvv/id/20042DB53/$file/101-117.pdf);

32. Кархова И.Ю. Российский внешнеэкономический вестник: Современные тенденции и проблемы развития международной логистики в России и за рубежом, Российский внешнеэкономический вестник: [http://www.rfej.ru/rvv/id/D0029C4A7/\\$file/90-108.pdf](http://www.rfej.ru/rvv/id/D0029C4A7/$file/90-108.pdf);

33. Логинова А.С., Сеницына М.А. Инкотермс 2015: изменения и особенности применения в международной торговле [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://отрасли-права.рф/article/24386>;
34. Хлопков К.В. Соколова О.В. Российский внешнеэкономический вестник: Проблемы и направления регулирования международной и национальной транспортно-экспедиторской деятельности в России, [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://www.rfej.ru/rvv/id/C000A609A/\\$file/58-67.pdf](http://www.rfej.ru/rvv/id/C000A609A/$file/58-67.pdf);
35. Хлопков К.В. Российский внешнеэкономический вестник: Современное состояние и проблемы развития российского рынка международных автомобильных перевозок, [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://www.rfej.ru/rvv/id/408C88/\\$file/43-51.pdf](http://www.rfej.ru/rvv/id/408C88/$file/43-51.pdf);
36. Спартак А.Н. Российский внешнеэкономический вестник: Перспективные направления участия России в международной торговле услугами, [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://www.rfej.ru/rvv/id/3002B94FC/\\$file/28-39.pdf](http://www.rfej.ru/rvv/id/3002B94FC/$file/28-39.pdf);
37. Armstrong & Associates Inc., PEK.research [Электронный ресурс] – режим доступа: <https://www.3plogistics.com/about-armstrong-associates/>;
38. TheWorldBank [Электронный ресурс] – режим доступа: <https://data.worldbank.org/indicator>;
39. WUEXECUTIVEACADEMY [Электронный ресурс] – режим доступа: <https://www.e-xecutive.ru/wiki/index.php/АутсорсингD0%B3>;
40. Ассоциация международных автомобильных перевозчиков РФ (АСМАП). [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.asmap.ru>»;
41. Евразийский экономический союз. Вопросы и ответы. Цифры и факты. –М., 2014. – 216 с. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://eec.eaeunion.org/ru/Documents/eaes_voprosy_otvety.pdf;
42. Информационный портал о логистике, транспорту, таможне. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.logistic.ru>;

43. Перспективы взаимодействия таможенной и транспортно-логистической инфраструктур: экономический аспект [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://elibrary.ru/item.asp?id=24346845>;

44. Таможенные платежи, таможенная стоимость и страна происхождения товаров [Электронный ресурс]: Евразийская экономическая комиссия. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam_sotr/dep_tamoj_zak/Pages/tptssp.aspx;

45. Центральный банк Российской Федерации, [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.cbr.ru/statistics/?PrtId=svs>;

46. Федеральная таможенная служба [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=21669:2015-09-14-10-22-12&catid=67:2011-01-24-17-09-30&Itemid=1876.

47. Arnold, Tony J.R. Introduction to Materials Management. Englewood, Prentice-Hall, 2019.

48. Ballou, Ronald H. Basic business logistics. Prentice Hall International, 2018.

49. Bowersox, Donald J., Closs, David J. Logistical Management: The Integrated Supply Chain Process. McGraw-Hill, 2016.

50. Coyle, John Joseph. The Management of Business Logistics. West Publishing Company, 2018.

51. Hanke, John E., Arthur G. Reitsch. Business Forecasting. 4th ed. Boston: Allyn & Bacon, 2015.

Приложение А

Виды деятельности предприятия по ОКВЭД

Таблица А.1 – Виды деятельности предприятия по ОКВЭД

Код ОКВЭД	Вид деятельности предприятия
22.11	Производство резиновых шин, покрышек и камер; восстановление резиновых шин и покрышек
22.21	Производство пластмассовых плит, полос, труб и профилей
22.22	Производство пластмассовых изделий для упаковывания товаров
22.23	Производство пластмассовых изделий, используемых в строительстве
22.29	Производство прочих пластмассовых изделий
38.32.53	Обработка отходов и лома пластмасс
38.32.54	Обработка отходов резины
45.1	Торговля автотранспортными средствами
45.3	Торговля автомобильными деталями, узлами и принадлежностями
46.12	Деятельность агентов по оптовой торговле топливом, рудами, металлами и химическими веществами
46.14.9	Деятельность агентов по оптовой торговле прочими видами машин и промышленным оборудованием
46.75	Торговля оптовая химическими продуктами
46.90	Торговля оптовая неспециализированная
49.4	Деятельность автомобильного грузового транспорта и услуги по перевозкам
52.10	Деятельность по складированию и хранению
52.21.2	Деятельность вспомогательная, связанная с автомобильным транспортом
52.24	Транспортная обработка грузов
68.10	Покупка и продажа собственного недвижимого имущества
68.20	Аренда и управление собственным или арендованным недвижимым имуществом
71.20.1	Испытания и анализ состава и чистоты материалов и веществ: анализ химических и биологических свойств материалов и веществ;
71.20.3	Испытания и анализ физико-механических свойств материалов и веществ
72.19	Научные исследования и разработки в области естественных и технических наук прочие
77.39.11	Аренда и лизинг прочего автомобильного транспорта и оборудования
77.39.2	Аренда и лизинг прочих машин и оборудования, не включенных в другие группировки