

Отчет о проверке на заимствования №1



Автор: Бекетова Ольга Николаевна astole@yandex.ru / ID: 108
Проверяющий: Бекетова Ольга Николаевна (astole@yandex.ru / ID: 108)
Организация: Московский технологический институт
Отчет предоставлен сервисом «Антиплагиат» - <http://mti.antiplagiat.ru>

ИНФОРМАЦИЯ О ДОКУМЕНТЕ

№ документа: 3045
Начало загрузки: 22.09.2018 10:44:09
Длительность загрузки: 00:00:06
Имя исходного файла: ВКР_Емельянович
Размер текста: 7886 кБ
Символов в тексте: 90482
Слов в тексте: 10018
Число предложений: 797

ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОТЧЕТЕ

Последний готовый отчет (ред.)
Начало проверки: 22.09.2018 10:44:16
Длительность проверки: 00:00:12
Комментарии: не указано
Модули поиска: Кольцо вузов, Модуль поиска общепотребительных выражений, Модуль поиска перефразирований Интернет, Модуль поиска "МТИ", Модуль поиска Интернет, Цитирование, Сводная коллекция ЭБС

ЗАИМСТВОВАНИЯ	ЦИТИРОВАНИЯ	ОРИГИНАЛЬНОСТЬ
17,31%	3,53%	79,16%

Заимствования — доля всех найденных текстовых пересечений, за исключением тех, которые система отнесла к цитированиям, по отношению к общему объему документа.
Цитирования — доля текстовых пересечений, которые не являются авторскими, но система посчитала их использование корректным, по отношению к общему объему документа. Сюда относятся оформленные по ГОСТу цитаты; общепотребительные выражения; фрагменты текста, найденные в источниках из коллекций нормативно-правовой документации.

Текстовое пересечение — фрагмент текста проверяемого документа, совпадающий или почти совпадающий с фрагментом текста источника.

Источник — документ, проиндексированный в системе и содержащийся в модуле поиска, по которому проводится проверка.

Оригинальность — доля фрагментов текста проверяемого документа, не обнаруженных ни в одном источнике, по которым шла проверка, по отношению к общему объему документа.

Заимствования, цитирования и оригинальность являются отдельными показателями и в сумме дают 100%, что соответствует всему тексту проверяемого документа.

Обращаем Ваше внимание, что система находит текстовые пересечения проверяемого документа с проиндексированными в системе текстовыми источниками. При этом система является вспомогательным инструментом, определение корректности и правомерности заимствований или цитирований, а также авторства текстовых фрагментов проверяемого документа остается в компетенции проверяющего.

№	Доля в отчете	Доля в тексте	Источник	Ссылка	Актуален на	Модуль поиска	Блоков в отчете	Блоков в тексте
[01]	4,19%	4,18%	Анализ и совершенствования организ...	http://cv.4i5.ru	01 Янв 2017	Модуль поиска перефразирований Интернет	8	9
[02]	0%	3,99%	Анализ и совершенствования организ...	http://knowledge.allbest.ru	08 Янв 2017	Модуль поиска перефразирований Интернет	0	8
[03]	3,23%	3,23%	Бизнес-план транспортной организац...	http://reftrend.ru	30 Янв 2017	Модуль поиска перефразирований Интернет	5	5
[04]	0%	1,43%	Анализ и совершенствования организ...	http://knowledge.allbest.ru	26 Апр 2013	Модуль поиска Интернет	0	27
[05]	0,3%	1,43%	Анализ и совершенствования организ...	http://bibliofond.ru	15 Июн 2014	Модуль поиска Интернет	8	27
[06]	0,2%	1,23%	Проектирование и организация техни...	http://knowledge.allbest.ru	14 Июл 2017	Модуль поиска Интернет	5	15
[07]	0,83%	1,09%	Диплом_Евстигнеев.txt	не указано	20 Мая 2016	Кольцо вузов	9	12
[08]	0,92%	0,97%	Калькуляция себестоимости работы тр.	http://profiz.ru	08 Дек 2016	Модуль поиска Интернет	9	9
[09]	0,85%	0,85%	Бизнес-план логистической компании	http://refleader.ru	05 Янв 2017	Модуль поиска перефразирований Интернет	3	3
[10]	0,7%	0,8%	Подколзин_Этап_3_Прохождение нор...	не указано	09 Ноя 2016	Кольцо вузов	9	10
[11]	0,53%	0,78%	Формирование стратегической схемы...	не указано	19 Июн 2018	Кольцо вузов	9	12
[12]	0%	0,78%	Формирование стратегической схемы...	не указано	20 Июн 2018	Кольцо вузов	0	12
[13]	0%	0,77%	225482	http://biblioclub.ru	19 Апр 2016	Сводная коллекция ЭБС	0	8
[14]	0,11%	0,75%	Диплом.docx	не указано	25 Фев 2013	Кольцо вузов	1	6
[15]	0,73%	0,73%	55 55 СОДЕРЖАНИЕ скачать документ ...	http://tfolio.ru	15 Янв 2017	Модуль поиска Интернет	5	5
[16]	0,12%	0,71%	Совершенствование системы транспо...	http://rosdiplom.ru	28 Сен 2012	Модуль поиска Интернет	1	10
[17]	0,57%	0,67%	Совершенствование деятельности тра...	http://geum.ru	20 Авг 2016	Модуль поиска Интернет	7	8
[18]	0,5%	0,61%	КР_2015_Хисамутдинова_МФ	не указано	28 Дек 2015	Кольцо вузов	9	12

[19]	0,15%	0,6%	Студопедия — Лекция 11. Транспортно...	http://studopedia.info	11 Ноя 2017	Модуль поиска Интернет	3	7
[20]	0,57%	0,57%	Сборник "Молодые ученые - будущее ...	http://smiame.ru	29 Янв 2017	Модуль поиска рефразирований Интернет	1	1
[21]	0%	0,54%	64150	http://e.lanbook.com	09 Мар 2016	Сводная коллекция ЭБС	0	7
[22]	0%	0,48%	качество логистического обслуживани.	не указано	13 Мая 2015	Кольцо вузов	0	11
[23]	0,35%	0,44%	Лекция 1 Глава 1. Понятие логистики	http://samzan.ru	05 Янв 2017	Модуль поиска Интернет	4	5
[24]	0%	0,44%	5626	http://e.lanbook.com	09 Мар 2016	Сводная коллекция ЭБС	0	5
[25]	0%	0,41%	3959	http://e.lanbook.com	09 Мар 2016	Сводная коллекция ЭБС	0	7
[26]	0,33%	0,4%	Общее устройство и определения 9 ст...	http://refwin.ru	29 Мая 2016	Модуль поиска Интернет	3	4
[27]	0%	0,36%	2.1 главные этапы актуального цикла о.	http://ref365.ru	29 Янв 2017	Модуль поиска рефразирований Интернет	0	1
[28]	0%	0,34%	Анализ деятельности ООО ТЭК "Магел...	http://diplomba.ru	01 Янв 2016	Модуль поиска Интернет	0	7
[29]	0,16%	0,31%	26.03.01_Сериков_А.А._17.doc	не указано	21 Июн 2017	Кольцо вузов	1	5
[30]	0%	0,31%	26.03.021_Сериков_А.А._17.doc	не указано	07 Фев 2018	Кольцо вузов	0	5
[31]	0,3%	0,3%	УКАЗАТЕЛЬ СТАТЕЙ ИЗ ПЕРИОДИЧЕСК...	http://textarchive.ru	08 Апр 2017	Модуль поиска Интернет	3	3
[32]	0%	0,29%	132654	http://biblioclub.ru	15 Апр 2016	Сводная коллекция ЭБС	0	5
[33]	0%	0,29%	Инновационная логистика на железно..	http://bibliorossica.com	26 Мая 2016	Сводная коллекция ЭБС	0	5
[34]	0,17%	0,28%	Транспортная логистика на предприят..	http://knowledge.allbest.ru	26 Апр 2013	Модуль поиска Интернет	2	5
[35]	0,1%	0,26%	Собянина Ю.А._Разработка мероприя...	не указано	15 Июн 2015	Кольцо вузов	1	2
[36]	0,26%	0,26%	53589	http://e.lanbook.com	09 Мар 2016	Сводная коллекция ЭБС	3	3
[37]	0,25%	0,25%	Диссертация	http://rsue.ru	13 Ноя 2016	Модуль поиска Интернет	1	1
[38]	0%	0,24%	Диссертация	http://rsue.ru	29 Янв 2017	Модуль поиска рефразирований Интернет	0	5
[39]	0,23%	0,23%	ВОПРОСЫ ДИВЕРСИФИКАЦИИ ЛОГИС...	http://cyberleninka.ru	01 Янв 2017	Модуль поиска рефразирований Интернет	1	1
[40]	0,22%	0,22%	Основы логистики: Учебник для вузов	http://ibooks.ru	09 Дек 2016	Сводная коллекция ЭБС	3	3
[41]	0%	0,19%	Логистика. Учебное пособие	http://bibliorossica.com	26 Мая 2016	Сводная коллекция ЭБС	0	3
[42]	0,17%	0,17%	Логистическая поддержка стратегии р..	http://economy-lib.com	04 Мая 2014	Модуль поиска Интернет	1	1
[43]	0,16%	0,16%	№1	http://risk-online.ru	19 Ноя 2016	Модуль поиска Интернет	3	3
[44]	0%	0,16%	вестник КНУ (2/2)	http://ru.dku.kz	28 Фев 2018	Модуль поиска Интернет	0	1
[45]	0,04%	0,14%	Регулирование внутрикорпоративных..	http://bibliorossica.com	27 Мая 2016	Сводная коллекция ЭБС	1	4
[46]	0%	0,13%	Сборник "Молодые ученые - будущее ...	http://smiame.ru	16 Ноя 2016	Модуль поиска Интернет	0	4
[47]	0%	0,1%	Учебное пособие: Учебно-методическ..	http://cinref.ru	12 Фев 2017	Модуль поиска Интернет	0	1
[48]	0,06%	0,09%	Основы логистики	http://studentlibrary.ru	27 Ноя 2017	Сводная коллекция ЭБС	2	2
[49]	0%	0,06%	225897	http://biblioclub.ru	19 Апр 2016	Сводная коллекция ЭБС	1	1
[50]	0,98%	0%	не указано	не указано	раньше 2011	Модуль поиска общеупотребительных выражений	21	35
[51]	2,54%	0%	не указано	не указано	раньше 2011	Цитирование	7	8

Текст документа

Негосударственное образовательное учреждение

высшего образования

Московский технологический 50 институт

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

«Анализ логистической деятельности транспортного предприятия и ее

совершенствование»

студент ____5__ курса

направления _Менеджмент____

Направленность (профиль):

Логистика

форма обучения

заочная_____

Емельянович Сергей Михайлович

(Ф.И.О. полностью)

Руководитель ВКР:

Бекетова Ольга Николаевна

7

2018

Содержание

Введение..... 8

1 Теоретическое обоснование логистической деятельности
транспортного предприятия..... 10

1.1 Транспорт: виды и применение..... 10

1.2 Транспортная логистика: сущность, основные принципы, задачи и
применение..... 14

1.3 Логистический аутсорсинг..... 22

1.3.1 Сущность логистического аутсорсинга..... 22

1.3.2 Преимущества и недостатки логистического аутсорсинга..... 24

1.3.3 Уровни логистического аутсорсинга..... 26

2 Анализ функционирования предприятия ООО «ТЭК

ТрансНерудКавказ»..... 29

2.1 Общая характеристика логистической деятельности
транспортного предприятия на примере ООО «ТЭК

ТрансНерудКавказ»..... 29

2.2 Анализ показателей хозяйственной деятельности предприятия
ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ»..... 37

2.3 SWOT-анализ ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ»..... 47

3 Совершенствование логистической деятельности транспортного
предприятия ООО «ТЭК ТранснерудКавказ»..... 54

3.1 Характеристика мероприятия и расчеты по внедрению..... 54

3.2 Оценка экономического эффекта **11** предприятия..... 64

Заключение..... 67

Список использованных источников..... 69 **50**

8

Введение **50**

Тема выпускной квалификационной работы является актуальной, так как на сегодняшний день, транспорт является одним из ключевых звеньев в логистической цепи, который во многом определяет возможности развития экономики в целом. Важнейшими требованиями на рынке услуг стало выполнение условий поставки товаров: в нужном месте, в нужное время, с соблюдением определенных потребительских характеристик и в необходимых объемах.

Рынок транспортно-экспедиционных услуг является рынком потребителей, поэтому транспортно-экспедиционные компании, для удовлетворения покупателей, тщательно изучают и анализируют потребности общества во всех видах транспортных услуг. Таким образом, успешное развитие деятельности промышленных предприятий невозможно без эффективного применения в своих бизнес-процессах транспортно-экспедиционных операций.

Объект исследования, **по отношению к которому необходимо**

разработать комплекс предполагаемых мероприятий является 35 ООО «ТЭК

ТрансНерудКавказ». Это предприятие занимается оказанием комплексным транспортных услуг на железной дороге и является одним из элементов транспортной системы Российской Федерации.

Предметом исследования является система организации технологических операций в транспортной компании.

Основными задачами организации процесса являются:

- внедрение систем слежения за грузом;
- внедрение автомобильного транспорта, участвующего в процессе грузоперевозок;
- составление рационального маршрута движения железнодорожного транспорта;
- разработка предложений, предоставляющих возможность улучшения

9

координации работы грузоотправителей, транспортной организации;

- снижение издержек;
- внедрение в организации рационального и эффективного планирования перевозок;

Важность настоящего исследования обуславливается тем фактором, что в современных условиях лишь у высокоорганизованных компаний с качественным управлением есть возможность добиться высокоэффективной работы.

Методика исследования состояла в сборе первичной информации, ее обработке и анализе с целью выявления имеющихся недостатков, а также внесении рекомендаций по их устранению.

Основными методами исследования стали метод группировки, метод сравнения и расчетно-аналитический метод.

Практическая значимость данной работы состоит в том, что 50 полученные в данном исследовании результаты, рекомендации и выводы могут быть использованы на предприятии для решения существующих проблем в организации работы транспортного предприятия.

1 Теоретическое обоснование логистической деятельности

10

транспортного предприятия

1.1 Транспорт: виды и применение

На современном этапе отсутствует возможность удовлетворения множества человеческих потребностей без транспорта, применяемого при перевозке грузов к требуемому месту, или людей к месту потребления услуги и товара.

Следует рассматривать транспорт в качестве части экономической деятельности, непосредственно связанной с повышением уровня удовлетворения имеющихся у человека потребностей посредством изменения географического положения людей и товаров. Благодаря ему осуществляется доставка сырья к местам лучшего их применения потребителями.

На транспорт оказывают непосредственное влияние географические условия, в особенности топографические особенности равнин, горных цепей, береговой полосы, долин, выступая в качестве средства заполнения разрывов, имеющихся между потребителями и производством. Цель транспорта состоит в связывании потребителя и производства, в связи с чем, им создаются определенные средства, иногда, он является катализатором, повышающим уровень экономической активности. Благодаря ему появляется возможность расширения производственных масштабов, связывания потребителя и производства. При необходимости достижения

соответствующего уровня благосостояния, что в прошлом являлось невозможным, используют транспорт [6].

На сегодняшний день, следует выделить ряд типов транспорта, состоящих из:

- автомобильного;
- железнодорожного;
- воздушного;

11

- морского;
- трубопроводного;
- внутреннего водного(речного);

Каждому характерно наличие собственных особенностей, определяющих возможность их применения в системе транспорта.

Таблица 1.1 – Основные виды транспорта, их достоинства и недостатки

Вид транспорта Достоинства Недостатки

1 2 3

Железнодорожный

1 Высокий уровень

вместимости пассажиров,

грузов

2 Регулярность перевозок

3 Высокий уровень

пропускной способности

4 Недорогие тарифы и

наличие скидок

5 Наличие возможности

быстрой доставки на

дистанции

1 Ограниченным

является количество

перевозчиков

2 Большие финансовые

вложения

непосредственно в

материальную базу

3 Существенная

энергоёмкость, а также

материалоемкость

4 Низкая степень

доступности к месту

назначения груза

5 Наличие риска

сохранности имеющегося

груза

Автомобильный

1 Доставка «до двери»,

высокая степень доступности

2 Быстрота

3 Высокая гибкость в рамках

определения отправки

4 Сохранность

5 Можно выбрать маршрут

6 Большой перечень

транспортных предприятий

1 Низкая вместимость

2 Наличие зависимости

от разных дорожных и
природных условий

3 Затратность

4 Загрязнение

окружающей среды

12

Продолжение таблицы 1.1

1 2 3

Воздушный

1 Надежный

2 Быстрый

3 Сохранность грузов

1 Дорогой

2 Зависимость от

существующих погодных
условий

3 Невозможной является

доставка груза в

некоторые места

Морской

1.Возможность

межконтинентальных

перевозок

2 Низкая себестоимость

перевозки на расстояния

3 Высокая пропускная и

провозная способность

1 Ограниченными

являются перевозки

2 Наличие портов

3 Низкая скорость

Речной

1 Низкая себестоимость

2Провозная возможность

1 Скорость

2 Ограниченность

3 Наличие

зависимости от

глубины

4 Низкая степень

надежности

5 Сезонность

Трубопроводный

1 Низкий уровень

себестоимости

2 Высокая степень

производительности

1 Ограниченность в

типах груза

2 Низкая доступность.

Данным видам транспорта, не учитываяя трубопроводный, характерен

ассортимент средств автотранспорта и их типаж, а также транспортно-

13

техническая база, требуемая при техническом обслуживании, эксплуатации,

ремонте транспорта. При анализе инфраструктуры в рамках логистики, следует выделить два направления:

1 Транспортная сеть

2 Подвижной состав, определяемый по ряду параметров, состоящих из: объемных размеров, технической скорости, мощного двигателя, большой нагрузки на ось, обеспечивающих служб, грузоподъемности.

Пути сообщения: пропускная способность, ширина проезжей части.

Терминалы: наличие складов, производительность, количество оборотов оборудования на складах.

Существующий транспорт является транспортным комплексом, образуемым юридическими и физлицами, перевозящими грузы, используя все типы транспорта, и занимающимися экспедиционной и транспортной деятельностью, являющейся технологией процесса грузоперевозки.

Анализируя определение, следует отметить, что это является методикой реализации перевозок посредством их расчленения на определенное количество стадий и их рассмотрения в качестве отдельных частей, дающих максимальный уровень эффективности процесса. Основная задача состоит в исключении ненужных стадий, уменьшении благодаря этому расходов и максимизации доходов. Этап является набором операций, благодаря которым возможна операция и процесс, что выступает в качестве однородной части, предусматривающей достижение тех или иных результатов одним либо несколькими участниками.

Существует 3 признака по которым мы можем сказать, что это технология перевозочного процесса, состоящие из: расчленения перевозки, этапности и координации, однозначности осуществляемых действий.

В самом начале разрабатывается технология всего процесса перевозок,

далее выбирается рациональная транспортно- технологическая схема,

которая в свою очередь включает в себя 50 ряд основных этапов: формирование

грузовых единиц, 10 погрузка этих единиц, подвоз грузов к терминальному

14

виду транспортного средства, консолидация грузовых единиц, перевозка, транспортно-складские операции, вывоз, доставка и контроль.

Все вышесказанное говорит лишь о том, что для нормального и прибыльного существования компании требуется знание и соблюдения подобных правил. И тогда положительное развитие предприятия обеспечено.

1.2 Транспортная логистика: сущность, основные принципы, задачи и применение

Транспортную логистику следует рассматривать в качестве функциональной области логистики, которая управляет комплексом операций, состоящих в обеспечении перемещения существующих товарно-материальных ценностей в рамках логистической системы, при этом, не обуславливая возникновение минимальных издержек[12]

Предметом транспортной логистики являются задачи, связанные с оптимизацией перемещения груза из одной точки в другую, а именно:

- выбор вида отправки груза;
- подбор транспорта и транспортных средств;
- подбор экономически выгодного маршрута поставки;
- обеспечение взаимодействия транспортного процесса с производственным и складским;
- обеспечение комплексного взаимодействия различных видов транспорта при организации мультимодальной перевозки;
- обеспечение технологического единства транспортно-складского

процесса;

- 10 создание транспортных систем, в том числе 10 транспортных цепей и

транспортных коридоров.

« При выборе вида транспортировки груза необходимо учитывать 51

15

несколько ключевых факторов: количество перевозимого груза,

транспортные характеристики товара, объем перевозки, сохранность

перевозимых грузов, скорость доставки груза и пр.» [5]. 51

К основным видам транспортировки грузов относятся:

1 Унимодальная 40 перевозка – перевозка 48 одним видом транспорта.

2 Смешанная – 40 перевозка двумя и более видами транспорта, 48

сопровождающаяся процессом перегрузки в пункте перевалки.

3 Комбинированная – перевозка более чем двумя видами транспорта в

одной и той же грузовой единице, к которой относятся крупнотоннажные

контейнеры, съемные кузова, полуприцепы, автофургоны и пр.

4 Мультимодальная – смешанная перевозка, выполняемая

транспортными средствами, принадлежащими одному 40 юридическому или

физическому лицу.

5 Интермодальная – смешанная перевозка, осуществляемая по одному

транспортному документу.

6 Терминальная – перевозка грузов через терминалы в морских

портах, транспортных узлах, аэропортах и пр.

Всю совокупность транспортных средств можно представить, в

качестве транспорта общего пользования, внутрипроизводственного

(необщего пользования).

Следует рассматривать автотранспорт общего пользования в качестве

народнохозяйственной отрасли, направленной на удовлетворение

потребностей отраслей производства и промышленности и населения в

перевозках грузов и пассажиров.

Второй вид транспорта является внутрипроизводственным

транспортом, транспортными средствами всех типов, которыми обладают

нетранспортные компании, что выступает в качестве составной части

производственных систем.

« Транспорт общего пользования охватывает железнодорожный

транспорт, водный транспорт, автомобильный, воздушный и 51

16

трубопроводный транспорт. Каждый вид транспорта имеет функциональные

особенности, достоинства и недостатки, которые являются ключевыми

факторами при выборе вида транспортного средства» [21]. 51

Большинство логистических операций в рамках движения

материальных потоков от производителя до потребления производится

посредством использования разных средств автотранспорта.

Главным принципом логистики, заложенным в основе построения

управления, выступает принцип системности, который следует

рассматривать, как осуществление менеджмента материальных потоков в

процессе передачи от источника возникновения до пользователя в форме

интегрированной системы соответствующих мер.

« Транспортная составляющая в рамках данного принципа

обеспечивает взаимодействие и непрерывность материалопроводящей цепи

на всех стадиях его существования: закупки, хранения, производства и

распределения» [21]. 51

Принцип системности в области транспортной логистики решает

следующие задачи:

1 решение по транспортировке на отдельных участках продвижения

товара являются локальными задачами, подчиненными единому

управленческому решению продвижения материального потока;

2 все решения, обеспечивающие эффективное продвижение грузов по

логистической сети, принимаются с целью соблюдения технологического

единства транспортно-складского процесса;

3 планирование транспортировки осуществляется сопряжено с

планированием процессов на всех участках, связанных с транспортом;

4 транспортная составляющая в рамках данного принципа

обеспечивает взаимодействие и непрерывность материалопроводящей цепи

на всех стадиях его существования: закупки, хранения, производства и

распределения, т.е. вариант транспортировки выбирается с учетом:

- складских процессов и затрат; 23

17

- затрат на содержание 23 материальных запасов;

- вместимости складских помещений и режимных условий хранения;

- выполнения прочих логистических функций, напрямую связанных с

продвижением грузов.

« Принцип конкретности означает, что система логистического

менеджмента имеет достаточное количество достоверной информации для

объективной оценки материальных и временных затрат для каждого

варианта транспортировки. На основе данного принципа появляется

возможность сравнительного комплексного анализа, из которого выбирается

оптимальный, соответствующий критерию минимума полных затрат» [5]. 51

Принцип комплексности логистики означает формирование

комплексной инфраструктуры для осуществления продвижения товаров в

конкретных условиях, а также координацию действий всех

непосредственных и опосредованных участников движения товаров на

основе централизованного управления и тесного сотрудничества в рамках

внутренней деятельности.

« Принцип конструктивности транспортной логистики решает задачи

диспетчеризации материального потока, непрерывное отслеживание

перемещения и корректировка материального потока, отслеживание всех

операций транспортировки товаров» [5]. 51

Принцип надежности логистики обеспечивает безотказность и

безопасность движения, резервирование коммуникаций и технических

средств для изменения 23 траектории движения потока.

Принцип вариантности логистики 23 позволяет гибко реагировать на

колебания спроса на транспортные услуги и изменения внешней среды за

счет резервирования дополнительных мощностей.

На основе данных принципов можно сформулировать цель

транспортной логистики: нужный груз в нужном количестве необходимого

качества должен быть доставлен в нужное время в нужное место и с

минимальными затратами. 23

18 23

Организация перевозки должна быть предельно простой и доступной,

способ транспортировки должен быть экономичным и рациональным и с

точки зрения клиентов, и с точки зрения перевозчиков, а также других

участников перевозочного процесса: экспедиторов, операторов и пр.

Обеспечение взаимодействия этих принципов в конечном итоге

позволяет уменьшить затраты грузовладельца, повысить общую

эффективность перевозочного процесса и как следствие повысить

устойчивость функционирования всей транспортной отрасли в России.

Основными задачами транспортной логистики является:

– создание транспортных систем, в том числе создание

транспортных 10 цепей и транспортных коридоров;

– совместное планирование разнообразных транспортных процессов

на различных видах транспорта (в случае 10 использования смешанных

перевозок);

- обеспечение технологического единства **10** транспорта с другими логистическими процессами (транспортно-складское взаимодействие);
- совместное планирование и организация транспортных процессов со складскими и производственными;
- выбор наиболее подходящего типа транспортного средства;
- определение наиболее рациональных схем и маршрутов доставки.

Необходимые требования, предъявляемые к транспорту логистической

цепи:

- приоритет потребителя;
- высокий уровень **19** сопутствующего сервиса;
- сокращение времени на **19** выполнение заказа;
- политика комплексного решения выбора транспортных средств;
- расширенный комплекс услуг и индивидуальный подход к клиентам;
- информирование клиентов;
- политика в области коммуникаций; **39**

19

- политика заключения **39** **19** договоров.

Транспортная логистика очень тесно взаимодействует со снабженческой и распределительной логистикой. Это происходит следующим образом: транспорт доставляет сырьё, материалы и полуфабрикаты в структуру снабжения, для дальнейшей их переработки и производства готовой продукции. После создания готового товарного продукта отдел распределения перегружает его на транспорт, который, в свою очередь, доставит данный продукт до розничного магазина или же конечного потребителя. Бывают и такие случаи, когда различные отделы предприятия расположены географически обособленно. В таких случаях транспорт доставляет продукцию и сырьё в каждый отдел и по различным цехам.

Рисунок 1.2 - Место транспортной логистики в логистической цепи поставок

Кроме всего прочего, транспортная логистика тесно интегрирована с информационной системой логистики, которая отвечает за сбор, обработку, хранение и передачу соответствующей информации.

Транспортировка является основной логистической функцией. Если рассматривать структуру логистических затрат, то транспортные расходы будут составлять значительную долю в 20–40 %, а иногда и больше, что позволяет сделать вывод, что оптимизация решений в области

20

транспортировки позволит логистическому менеджменту получить значительную экономию затрат.

Транспорт играл огромную роль в становлении логистики в России. Именно российские транспортные и экспедиционные компании, ведущие свою деятельность в международных перевозках, первыми заметили необходимость применения современных логистических технологий перевозки и грузопереработки.

Трудности, с которыми сталкиваются отечественные транспортные предприятия, состоять из:

- 1 Больших расстояний, неравномерности сети, логистических современных инфраструктурных объектов, отсутствия терминально-складских современных комплексов, малого количества погрузочно-разгрузочного автоматизированного оборудования, складских высококачественных помещений, обновленного подвижного состава.
- 2 Неоднородного развития логистики в России. Благодаря разработке и практической реализации госпроектов, направленных на развитие системы

транспорта, формируется разветвленная складская структура не далеко от главных грузопотоков и магистралей, результатом чего является тяготение проектов к региону г. Москвы, невзирая на наличие существенного потенциала прочих регионов.

3 Низкого спроса на услуги, который диктует правила: результатом сосредоточения крупных клиентов в центральных регионах, является динамичное развитие их сервиса. Если говорить об отдаленных территориях, в данном случае есть мало крупных клиентов, реагирование на цену услуги, и неподготовленность к восприятию управленческих новых технологий.

4 Отсутствие соответствия экспортного и импортного грузопотока. В большинстве случаев экспорт идет из определенных регионов по проверенным и коротким путям к портам, при этом, концентрация импорта – в центре России, откуда распространяется по разным регионам.

21

Удешевление логистики грузопотоков, улучшение обслуживания обуславливает необходимость организации движения импорта и экспорта едиными путями.

5 Низкоэффективных и усложненных таможенных процедур, результатом чего является снижение привлекательности отечественных грузоперевозок.

6 Причины инфраструктурного регионального отставания состоят в отсутствии требуемой инфраструктуры и существенным объёме грузопотоков, которыми обеспечивается рентабельность, что не стимулирует возрастание спроса.

7 Недостаточной развитости рынка аутсорсинга в РФ. На современном этапе следует отметить отсутствие спроса на логистический комплексный аутсорсинг, а также управления цепями. Отсутствует также бизнес-модель 3PL-провайдера, полностью соответствующая специфике РФ. В большинстве случаев потенциальные потребители не осведомлены о возможностях логистического современного предприятия.

8 Отсутствия эффективной базы законодательства.

Для того, чтобы повысить конкурентоспособность российских транспортных и экспедиционных компаний, а также некоторых других логистических посредников в области транспортировки грузов необходимо улучшить качество транспортно-логистических услуг в следующих направлениях:

- поддерживать постоянное развитие производственно-технической базы, инфраструктуры транспортного сервиса, информационных систем поддержки логистического процесса для осуществления транспортировки;
- 26 производить непрерывное совершенствование действующих таможенных процедур, системы документооборота при оформлении грузов;
- направлять усилия на улучшение информационной взаимосвязи и взаимодействия участников перевозочного процесса, складов, терминалов, таможенных органов, распределительных центров, прочих учреждений,

22

потребителей услуг;

- осуществить создание единой нормативно-правовой базы, принимать современные законы в области транспортной логистики;
- 26 производить внедрение современных логистических технологий транспортно-экспедиционной деятельности. 26

Развитие в РФ рыночных отношений изменило представление, касающееся транспортировки грузов: от транспорта как отрасли, которая приравнена к промышленным, до области услуг транспортного сервиса. Именно по этой причине на современном этапе потребители такого рода

услуг делают ставку на виды транспорта, а также способы перевозки, при которых обеспечивается наивысший уровень качества сервиса логистики.

« Транспортный сервис в условиях современности включает не только конкретно доставку груза от поставщика продукции к потребителю, но и выполнение экспедиторских, информационных и транзакционных операций, услуг по переработке грузов, страхованию, охране, сопровождению и т.д.»

[7]. 51

Таким образом, с точки зрения 50 логистики, транспорт представляет не только доставку грузов из одного пункта в другой, но и выполнение целого спектра операций, связанных с этим.

1.3 Логистический аутсорсинг

1.3.1 Сущность логистического аутсорсинга

На современном этапе в экономике актуальности набирает совокупное предложение «товар-услуга», т. е. предлагаются услуги, которые связаны с приобретением товара (гарантийное обслуживание, промежуточное хранение, транспортировка, экспедирование).

Таким образом, компании, наряду с производством либо реализацией продукции, осуществляют их продвижение, обслуживают функции и

23

операции, цена за которые приближена к затратам на производство и, иногда, многократно их превосходит. То есть, осуществляемая компаниями деятельность становится многогранной. Функционирование компании на современном этапе требует наличия разных ресурсов, широкой кадровой квалификации, результатом чего является усложнение менеджмента и организационной структуры компании.

В результате этого, компании, занимающиеся многофункциональной деятельностью, сосредотачивают ресурсы на определенных процессах. Не затрагивающие основную деятельность функции, передаются постепенно на основе аутсорсинга прочим компаниям, для которых данные функции выступают в качестве профильных. Следует рассматривать аутсорсинг в качестве передачи другому подрядчику ряда функций компании либо их комплекса.

Аутсорсинг следует подразделить на 2 вида, состоящие из:

аутсорсинга бизнес-процессов и производственных функций.

Второй из них состоит в передаче некоторых либо всех функций специализированным компаниям. Например, у компании «Hewlett-Packard» почти отсутствует собственное производство, т. е. она выступает в качестве полного аутсорсера производственных функций.

Цель аутсорсинга бизнес-процессов состоит в передаче сторонним компаниям функций, которые не являются основными, но необходимость в них появляется в осуществлении торговой либо же производственной деятельности. Предметы данного аутсорсинга состоят из: бухгалтерии, кадрового управления, финансов, информационно-компьютерного обеспечения, логистики, юридического обеспечения. В связи с этим, на протяжении последних лет, популяризируются компании, которые предлагают страховые, консультативные, информационные, коммерческо-посреднические услуги.

При этом, такое понятие, как «аутсорсинг», как в практике, так и в теории логистики имеет синонимы («контрактная логистика»).

24

Всемирной торговой компанией предложена классификация типов аутсорсинга, основанная на таких признаках: с точки зрения места расположения поставщиков соответствующих услуг, участия заказчиков в собственности исполнителей, типа передаваемой осуществляемой

деятельности.

С точки зрения месторасположения поставщиков услуги, внутренний для государства аутсорсинг является оншорным; международный – оффшорным.

С точки зрения участия заказчиков в собственности исполнителей – аутсорсинг независимых компаний и внутрифирменный. Основная разница заключается в наличии либо отсутствии у компании-заказчика участия и контроля в имеющейся у исполнителя собственности.

С точки зрения типа передаваемой деятельности, следует различать аутсорсинг физического производства; услуг; а также логистический.

Таким образом, применение стратегии аутсорсинга предполагает передачу функций предприятий на внешнее исполнение.

1.3.2 Преимущества и недостатки логистического аутсорсинга

Следует рассматривать «контрактную логистику» либо логистический аутсорсинг в качестве привлечения стороннего предприятия к выполнению логистических функций либо их группы, чем предусматривается совершенствование осуществляемой компанией деятельности.

Предприятием-заказчиком услуг аутсорсинговой компании передаются внешним исполнителям непрофильные разные функции. Результатом этого является снижение логистических затрат, улучшение качества обслуживания, оперативная максимальная гибкость.

Партнерские долгосрочные контракты заключаются в применении аутсорсинга в осуществляемой компанией деятельности. В связи с чем, до момента передачи логистических функций для внешнего исполнения

25

требуются изменения во взаимоотношениях и внутренних организационных процессах.

Как провайдеры, так и логистические посредники передают функции компании, состоящие из: сопровождения грузов, информационной поддержки склада, складирования, транспортировки, управления запасами, утилизации отходов.

Логистическим посредником предоставляется услуга в рамках единой функции, при этом, логистическим провайдером выполняется набор функций. В качестве примера выступает процесс распределения готовых товаров производственной компании либо предприятия доставки грузов в международном сообщении.

Причины передачи таких функций специализированной компании состоят из:

- 1 Наличие возможности повышения степени эффективности деятельности, освобождая от не прибыльных вспомогательных работ, сосредотачиваясь на прибыльной главной деятельности.
 - 2 Необходимости укрепления конкурентного положения посредством лучшего клиентского обслуживания, оказания услуг, предоставление которых является невозможным для компании.
 - 3 Стремления к снижению расходов в рамках выполнения логистических операций, что производится специализированными компаниями с высокой точностью и производительностью благодаря их масштабу деятельности и опыту, уникального оборудования, технологий.
 - 4 Отсутствия у кадрового состава квалификации и опыта выполнения некоторых работ, стремления применять хорошую репутацию либо популярную марку для улучшения конкурентоспособности.
- Некоторые факторы содействуют решению, не предусматривающему передачу функций: результатом их передачи может являться утечка секретной информации, снижение оперативности при получении сведений в процессе управления компанией; результатом отказа компании от

выполнения ряда функций выступает полная зависимость от внешнего исполнителя; наличие риска, связанного с убытками, что связано с низким качеством услуг, при отсутствии на рынке логистического высокоэффективного провайдера либо посредника.

Таким образом, передача логистических функций для внешнего исполнения требует тщательного анализа.

1.3.3 Уровни логистического аутсорсинга

Современные тенденции на мировых рынках по производству продукции и услуг таковы, что компаниями направляется собственный капитал и усилия на профильную непосредственную деятельность, при этом, второстепенные функции выполняют аутсорсинговые предприятия либо специально создаваемые дочерние фирмы. В сфере логистики данная тенденция наблюдается в полной мере. Нынешнее направление развития бизнеса обусловило существенный рост численности логистических провайдеров (т. е. посредников), предоставляющих логистические комплексные услуги. Следует подчеркнуть, что на современном этапе, в соответствии с Западной классификацией логистической деятельности, принято выделять пять уровней сервиса логистики (Party Logistics – PL), отличающихся с точки зрения спектра услуг, технологического уровня: 1PL (First Party Logistic) является Автономной логистикой. Этот сервис именуется логистическим инсорсингом, его можно характеризовать самостоятельным выполнением грузовладельцем всех логистических операций. Формирование этой технологии произошло еще в 70-80-х гг. XX. 2PL (Second Party Logistic) является Традиционной логистикой. Данная технология именуется еще как «логистика второй стороны» либо логистический частичный аутсорсинг. В данном случае, предусматривается выполнение предприятием доли логистических функций (складирования, планирования, формирования логистической цепочки), но, им привлекается

сторонняя транспортная компания (подрядчик), в связи с отсутствием собственного транспорта. То есть, привлеченной компании присущий ограниченный регион перевозок, функционал, использование собственного транспортного парка (материальных активов).

3PL (Third Party Logistic) является логистическим комплексным аутсорсингом.

3PL-провайдер является специализированным предприятием, поручающим аутсорсинг логистических операций либо их части, т. е. грузовладельцем не производится внешняя логистика. Провайдерами, относящимися к этому виду, предоставляется большой спектр услуг, в их штате есть высококвалифицированные сотрудники. Такой провайдер не принимает участия в планировании логистической цепочки компании, он исключен из хозяйственной деятельности клиентов. Подрядчик занимается предоставлением комплекса услуг, состоящих из транспортировки продукции, сквозного складирования, складирования, технического управления запасами, экспедирования и упаковки грузов. 3PL-провайдеры состоят из компаний, предоставляющих подрядные услуги грузоперевозок, логистики, экспедиторских, курьерских и прочих учреждений.

4PL (Fourth Party Logistic) является логистическим интегрированным аутсорсингом. Данный сервис предполагает привлечение грузовладельцем стороннего логистического предприятия, предоставление ему права на оказание услуг в рамках транспортной комплексной логистики и планирования, проектирования цепочки поставки, при этом, передаются задачи, заключающиеся в управлении логистическими организационными бизнес-процессами. Следует подчеркнуть, что в случае использования

фирмой-клиентом услуг 3PL-оператора, 4PL управляет также ими. На современном этапе, множество крупных предприятий использует услуги 4PL-провайдеров: FORD, SONY, TOSHIBA, др. Результатом внедрения современных технологий в процесс построения бизнеса, происходит повышение предприятиями конкурентоспособности и расширение их

28

присутствия на рынке мира.

5PL (Fifth Party Logistic) является «виртуальной» логистикой, т. е. в случае предоставления 4PL-провайдером услуг сетевого бизнеса – он выступает в качестве 5PL-оператора. То есть, он является аутсорсером логистической сферы, обладающим способностью предоставления всего спектра услуг при применении глобального информационно-технологического пространства. Яркие примеры 5PL-провайдеров состоят из интернет-магазинов Amazon, Aliexpress, eBay и пр. Эксперты отвергают существование 5PL-провайдеров, называя это теорией, т. е. это усовершенствованная 4PL-система: оптимизация, автоматизация работы, направленной на поиск логистического решения. На современном этапе предусматривается ведение борьбы на уровне экономики между рыночными субъектами, и в рамках политических союзов. Поскольку политике всегда принадлежит ведущая роль в процессе развития информационной среды, при этом, мировая элита проявляет готовность к её стимулированию для захвата ключевых позиций в технологической области. Государства ЕС финансируют развитие IT-технологий, включая логистику. К примеру, на протяжении 20–30-ти лет, Евросоюзом может быть выдвинута логистическая единая информационная сеть, дающая толчок развитию 5PL-провайдера.

2 Анализ функционирования предприятия ООО «ТЭК

ТрансНерудКавказ»

2.1 Общая характеристика логистической деятельности

транспортного предприятия на примере ООО «ТЭК

ТрансНерудКавка»

ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» – организация по перевозке и

29

экспедированию грузов на железной дороге России и стран СНГ. Место расположения ООО «ТЭК ТрансНерудкавказ»: Юридический адрес: 127474, г. Москва, Бульвар Бескудниковский д. 4 Поч. адрес: 143407, Московская область, г. Красногорск, ул. Речная д.20 корпус 4 к. 141. ИНН 7713575702, КПП 771301001, БИК 046015281 ОГРН 1067746091632, Р/с

40702810346000045159 в филиале ОАО «ТрансКредитБанк» в г. Ростове-на-

Дону, Кор/с 30101810500000000281 в ГРКЦ ГУ Банка России по РО, Тел:

(963)299-05-26, тел: (495)727-28-33, E-mail: transnerudkavkaz@yandex.ru

Правовое положение ООО ТЭК «ТрансНерудКавказ» определяется

Трудовым кодексом РФ, Федеральным законом об **10** обществес **ограниченной**

ответственностью, Уставом, учредительным договором, **10** другими

нормативными документами. ООО ТЭК «ТрансНерудКавказ» имеет в

собственное имущество, что подразумевает тот факт об ответе за это

имущество. Данная компания имеет резервный фонд, который составляет

30% от общего числа прибыли. Ежегодно происходят отчисления, в

резервный фонд которые составляю 10 % от все чистой прибыли компании.

ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» самостоятельно ведет распределения и

позтапность направления в использовании собственной прибыли на

основании учредительных документов и настоящим законодательством.

Резервный фонд расходуется **только в том случае, если 50** генеральный

директор ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» даст свое согласие. В противном

случае расход не может быть использован. Компания имеет свой уставной

фонд и баланс, что дает право на приобретение и осуществления имущественных прав. Что касается дивидендов, то они являются частью прибыли и направляются между учредителями ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» согласно ст. 28 ФЗ No 14, дивиденды компании собственники бизнеса могут получать ежеквартально, раз в полгода или в год. Решение должно приниматься собранием участников общества и оформляться соответствующим протоколом. Предусматривается определение размера дивиденда в расчете на 1 акцию собранием

30

учредителей, при наличии предложения со стороны Дирекции. Главным органом общества с ограниченной ответственностью является генеральный директор, в обязанности которого входят решение проблем компании, рассмотрение отчетов о деятельности предприятия, а также распределения дивидендов между участниками организации. Если посмотреть на финансовый отчет, то он в обществе с ограниченной ответственностью определяется на основании бухгалтерского баланса. Число приобретаемых акций прямо пропорционально числу голосов, что говорит об преимуществах и неравном их распределении. Все отчеты такие как оперативный бухгалтерский и статистический общества с ограниченной ответственностью осуществляется в порядке, установленном законодательством Российской Федерации ⁵⁰. ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» ведет полную документацию в объеме, установленном действующим законодательством Российской Федерации, а также осуществляет контроль над финансово-хозяйственной деятельностью общества с ограниченной ответственностью. А осуществляется это избранным ревизором на собрании на основе устава и порядка его деятельности. Проверка (ревизия) финансово-хозяйственной деятельности ³⁴ проводится по итогам деятельности общества с ⁴⁵ ограниченной ответственностью за полугодие и за год, а также в любое время по инициативе ревизора, или по решению ³⁴ генерального директора в случае необходимости. Порядок реорганизации и ликвидации ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» определен уставом.

Миссия компании: « Мы работаем для того, чтобы стать лучшей транспортно-экспедиционной компанией, фундаментом которой является солидарность, честность, компетентность, доброжелательность и высокая степень обслуживания.» [8].

«Первым кирпичом в строительстве нашей компании было доверие клиентов при перевозках товара по территории Ростовской области и ЮФО.

Затем стали поступать новые предложения, потребности клиентов начали расти географически. Поэтому мы расширили свои границы до ⁵¹

31

междугороднего и международного транспорта. Мы сделаем все что бы железнодорожные перевозки стали доступными для каждого, как в плане цен, так и скорости доставки» [9]. ⁵¹

Рисунок 2.1 – Организационная структура ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ»

Для ООО ТЭК «ТрансНерудКавказ» характерна линейно-функциональная организационная система управления, что подразумевает под собой сбор всех функции управления лежит в главном звене управления фирмы.

Если посмотреть более подробно, то в линейные звенья управления отвечают за обязанности, а также имеют право на управление и принятие каких-либо решений. Что касается функциональных звеньев (например, финансовый), то здесь существует ответственность за четкое планирование и

32

руководство при подготовке, реализации решений и планирования, организации, а также ведется учет, контроль и анализу всей деятельности

транспортно-экспедиционной компании.

Данная организационная структура отождествляется с пользование чисто формальных процедур и норм, и в свою очередь имеет за собой полную власть на фирме, что говорит о едином решении. Если говорить об участниках, то здесь существует иерархия подчинения только одному начальнику. В данной схеме участник получает все наставления и решения по его работе непосредственно от руководителя. Между руководителем и отделами предприятия существуют информационные связи, для того что бы консультировать друг друга. А чтобы решение функционального подразделения стало обязательным для выполнения решение должен принять руководитель.

Даже если посмотреть на то, что, все руководители компании являются управленцами, нельзя говорить о том, что все они выполняют одни и те же функции. Одним руководителям приходится тратить время на организацию работы других руководителей, которые, в то же время, регулируют работу сотрудников более **6** пониженного уровня и т.д. до уровня руководителя, который **6** отвечает за действия неуправленческого персонала – **6** работников, занимающихся физическим трудом или оказывающих услуги. **6** Все это вертикальное разветвление разделения труда, **6** образующие уровни управления.

ООО «ТЭК ТранснерудКавказ» включает в себя определенное количество частей, которые выполняют функцию по работоспособности данного предприятия. В особенности они распространяет свое управление в главной структуре фирмы, которая в свою очередь определяет весь смысл постоянных взаимосвязей в организации ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ».

В целом, на многих предприятиях, подчеркивают несколько видов взаимосвязей: линейные и функциональные.

Линейные связи – это связь, в которой директор осуществляет свои

33

права в области власти над подчиненными и осуществляет прямое управление над работниками компании, т.е. взаимосвязь выстраивается горизонтально и **проявляется в виде указа, предписания, команды, распоряжения, приказа.** Природа функциональных связей – совещательная, и посредством этих связей реализуется информационное обеспечение координации.

В итоге можно говорить о том, что связи помогают нам обеспечивать целостную работу компании и объединяют все его части **3**.

Основная деятельность предприятия заключается в функциональных обязанностях подразделений компании. Это они в конечном счете определяют целостность деятельности предприятия.

Для того что бы работало предприятие нам нужно, чтобы все его отдельные части работали строго по определенному графику и в согласии с потребностями рынка т.е. они должны быть гибкими, но в свою очередь работали в соответствии с требованиями компании и в полном объеме выполняли свою работу.

Если говорить о компании ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ», то **здесь генеральный директор имеет право и доступ ко всем денежным средствам и имущество компании, а также может ими распоряжаться, осуществляет заключение договоров, открытие счетов, распоряжение ими, издание приказов, принятие, увольнение кадров, применение мер поощрения к ним, взыскание.** По совместительству он в ответе за высокоэффективное, правильное применение трудовых, материальных ресурсов компании, условий и охрана труда **3**. В общем генеральный директор должен создать благоприятные условия для комфортной работы своих подчиненных, и в то

же время он должен нести ответственность за состояние и деятельность

компании.

Логистическая служба компании «ТЭК ТрансНерудКавказ»

осуществляет научную организацию процесса транспортировки, эффективное использование средств автотранспорта, предоставление услуг в

34

данной области на железных дорогах. Ей изыскиваются возможности эффективных перевозок с минимизацией затрат для клиентов. В целом, на фирме служба логистики, основываясь на изучении рыночных потребностей, обеспечивает максимальное удовлетворение потребностей заказчика.

Техническая служба занимается вопросами, связанными с поддержкой средств автотранспорта в исправном состоянии, развитием производственной базы, руководством материально-техническим снабжением компании.

«Основными задачами технической службы предприятия являются:

– Организовать надлежащего хранения подвижного состава,

обеспечивающего высокую техническую готовность его к работе,

своевременность выпуска вагонов на линию и прием их,

– Разработать и решить вопросы, которые связанных с укреплением

производственно-технической базы предприятия (главный инженер);

– Оперативно спланировать все виды технического и ремонта вагонов.

Организовать выполнение этих работ и контроль за их качеством, провести

технический учет и отчетности по подвижному составу (начальник

ремонтной службы);

– Управление всей совокупностью работ по обеспечению нормального

материально-технического снабжения предприятия, организации хранения,

выдачи и учета топлива, запасных частей и других материальных ресурсов,

разработка и осуществление мероприятий по более рациональному их

использованию (отдел снабжения);

– Формирование и проведение организационно-технических

мероприятий по совершенствованию процессов перевозок, внедрению новой

техники, охране труда и предупреждению аварийности» [15].

Основываясь на вышеуказанных задачах, технической службе

принадлежит право на контроль технического состояния подвижного

состава, его снятие с эксплуатации, планирование, проведение ремонтных и

профилактических работ, привлечение к ответственности при неправильной 3

35

эксплуатации подвижного состава 3, лимите расходов топлива.

Финансовая служба занимает ключевую роль в рамках хозяйственного руководства, улучшения показателей осуществляемой компанией работы.

Основываясь на систематическом анализе деятельности компании и прочих

подразделений, объемных показателях перевозок, ресурсного их

обеспечения, экономической службой определяются пути разработки

организационных и технических мероприятий, состоящих в повышении

готовности подвижных составов, совершенствовании коммерческой,

эксплуатационной деятельности предприятия 3.

В состав финансовой службы предприятия входит непосредственно

бухгалтерия. Данным отделом, руководителем которого является главный

бухгалтер, проводится учет капитала, выделенного в распоряжение

компании, уровня их использования, сохранности, выполняется финансовый

план, проверяется финансовое положение компании, проводится

оперативная работа, предусматривающая организацию расчетов с клиентом,

финансовыми органами, поставщиком, организуется учет расходования

денежных и материальных ресурсов. На главного бухгалтера возлагается

ответственность в рамках законности 3 и целесообразности расходования

капитала, и соблюдения дисциплины.

Отдел кадров – неотъемлемая часть компании ООО «ТЭК

ТрансНерудКавказ». Сущность которого заключается в поддержании оптимального кадрового состава, с целью наилучшим образом соответствовать экономическим интересам, целям и задачам деятельности предприятия.

Ведение кадровой работы на фирме организуется и осуществляется исходя из реальных организационных и материальных возможностей нашей компании, а также с учетом особенностей экономической и политической ситуации в стране.

Таблица 2.1 – Взаимосвязь кадровой работы и функций кадрового органа

36

предприятия ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ»

Направления Функции Целевая установка

Учетно-контрольное Учетно-контрольная

Учет и контроль кадровых перемещений

Планово-регулятивное Планово-регулятивная

Организационно-

документационная

подготовка кадровых

перемещений

Отчетно-аналитическое Отчетно-аналитическая

Изучение работников и

результатов их труда

Координационно-

информационное

Координационно-

информационная

Профессиональная

подготовка работников,

ответы на обращение

Организационно-

методическое

Организационно-

методическая

Управление кадровыми

процессами

Рассмотрим процесс организации транспортировки ООО «ТЭК

ТрансНерудКавказ»

1 Транспортно-экспедиционное предприятие подписывает договор на предоставление услуг в рамках транспортно-экспедиционного обслуживания грузов, их транспортирования.

2 Получение документов о подходе вагонов с грузами.

3 На основании информации о грузе осуществляется запрос экспедитором инструкции, касающейся транспортно-экспедиционного обслуживания грузов.

4 Запрос у клиента разнарядки.

5 Контроль выгрузки груза с вагонов и его расположение на терминалах станции, отбор соответствующего образца при таможенном досмотре, получение сертификатов (если это международные перевозки).

6 При доставке грузов со станции получателям посредством конвенционального метода.

7 При контейнерной доставке – экспедитор предоставляет при

37

таможенном досмотре контейнеры.

8 Экспедитор оформляет железнодорожную разнарядку-поручение либо заявки на автотранспорт.

9 Экспедитор контролирует отгрузку грузов получателю.

2.2 Анализ показателей хозяйственной деятельности предприятия

ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ»

Общие тенденции развития в 2014 году предприятия ООО «ТЭК

ТрансНерудКавказ» оцениваются как удовлетворительные. Объем

перевезенных грузов по сравнению с 2013 г. уменьшился на 7,56 % в связи с уменьшением количества контрагентов [14].

Увеличились доходы:

– от ПРР на 85,83 %;

– от деятельности, не связанной с основной в 2 раза (208,9 % к 2013

году) это: ремонт и техническое обслуживание железнодорожных путей и локомотивов сторонних организаций, сдача в аренду локомотивов, отстой

вагонов заказчика на железнодорожных путях ООО «ТЭК

ТрансНерудКавказ».

По основным направлениям деятельности достигнуты следующие

показатели:

В 2014 году всеми силами предприятия выполнено услуг на сумму, в 238554,08 тыс. руб. в т.ч.:

– перевезено 1150 тыс. тонн на сумму 152688,9 тыс. руб.;

– погрузочно-разгрузочных работ 15,61 тыс. тонн на сумму

1201,97 тыс. руб.;

– прочие (аренда, ремонт вагонов, ж.д. путей, отстой вагонов и другие)

на сумму 84537,3 тыс. руб.

Уровень рентабельности по предприятию составил 12 %,

производительность труда 929,5 тыс. руб. на человека. Среднемесячная

38

зарплата в 2014 году составила 36364 руб. (в 2013 г. – 32032 руб.). За период

2015 года наблюдается стабильное развитие предприятия. Объем

перевезенных грузов соответствует объемам 2014 года, но наблюдается

увеличение доходов от деятельности, не связанной с основной: аренда

вагонов – на 27 %, отстоя вагонов в 2,5 раза, что составило 120253,7 тыс.

руб.

Уровень рентабельности по предприятию составил 7,3 %,

производительность труда 1010,2 тыс. руб. на человека. Среднемесячная

зарплата в 2015 году составила 37930,0. (в 2013 г. – 36364,0 руб.).

В течении 2016 года всей компанией было выполнено услуг всего на

262,2 тыс. руб. в т. ч.:

– перевезено 1120 тыс. тонн на сумму 138946,8 тыс. руб. (по

сравнению с 2015 годом наблюдается спад на 6,8 %);

– прочие на сумму 123308 тыс. руб.

Уровень рентабельности по предприятию составил 8,5 %.

Полученные данные можно представить в виде таблицы 2.1.

Таблица 50 2.2 – Фактические значения (перечень показателей) на период

2014–2016 гг.

Наименование показателя 2014 год 2015 год 2016 год

Общий объем продаж (выручка),

тыс. руб.

238544,08 274384 262282,3

Объем продаж от основной

деятельности (перевозки), тыс.

тонн

1150 1150 1120

Объем продаж от не основного

вида деятельности, тыс. руб.

40000 120000 123308

Производительность труда,

тыс.руб/чел

770 930 1010

39

Чистая прибыль, тыс. руб. 2836 9717 11151

На основе полученных данных, был составлен график, показывающий долю доходов от каждого вида производства, выраженный в процентном эквиваленте (рисунок 2.2).

При анализе структуры общей суммы доходов, полученных от всех видов деятельности компании видно, что большая часть выручки приходится на основную деятельность – перевозка грузов (50–65 %) (рис. 2.2). Также значимые доли имеют доходы от предоставления прочих услуг (включающие в себя аренду, ремонт вагонов, железнодорожных путей, отстой вагонов и другие) (30–40 %), хотя их величину довольно сложно прогнозировать.

Исходя из полученных данных, можно сделать вывод **50**, что **50** в **49** период

2014–2016 гг. фиксируется значительный спад спроса на потребление услуг основного вида деятельности.

40

Рисунок 2.2 – Структура доходов компании за 2014–2016 годы

Снижение показателей обосновано тем, что на рынке транспортных услуг, в период кризиса, отмечается значительный упадок использования железнодорожного транспорта в целом, включая грузовой, в связи с низкой конкурентоспособностью с автомобильным транспортом.

Таблица 2.3 – Финансовые результаты за 2014–2016 гг.

Наименование показателя

Период времени

2014 г. 2015 г.

2016 г.

Активы предприятия, руб. 19 982 000 24 381 000 24 768 000

Оборотные активы, **36** руб. 19 149 000 24 281 000 20 859 700

Внеоборотные активы, руб. **36** . 833 000 100 000 3 909 000

Запасы, руб. 26 000 1 483 000 128 000

Денежные средства, руб. 110 000 10 211 000 3 154 000

Дебиторская задолженность, руб. **36** . 11 465 000 10 824 000 8 676 000

Основные средства, руб. 797 000 100 000 447 000

Обязательства предприятия, руб. 19 894 000 24 202 000 25 700 000

Краткосрочные обязательства, руб. 19 856 000 24 202 000 26 700 000

Долгосрочные обязательства, руб. 38 000 0 0

Капитал, руб. 88 000 179 000 181 000

Прибыль до вычета налогов, руб. 640 000 1 200 000 1 450 000

Чистая прибыль, руб. 440 000 910 000 1 200 000

Выручка, руб. 238 544,08 274 384 262282,3

41

Себестоимость продаж, руб. 213 286 255 163 220 572

Для эффективной работы, предприятие ООО «ТЭК

ТрансНерудКавказ» проанализировало какие нерудные материалы, более востребованные в 2016 г.

Рисунок 2.2 – Схема показателей (%) количества перевозимого груза за 2016 г.

По данным схемы, можно сказать, что потребность клиентов ООО

«ТЭК ТрансНерудКавказ» заключается в перевозке гравийного щебня –

45 %, на втором месте 43 гранитный щебень – 15 % и на третьем месте 43

песочно- гравийная смесь – 9 % от общего объема перевозимого груза.

Следовательно, основные клиенты компании:

1 ООО «Шепетовский гранитный карьер», Украина.

2 ЗАО «Репняское карьероуправление» Ростовская область.

3 ООО «Компания Карьер Милицкого» Оренбургская область.

4 ООО «Андреедмитриевский Щебзавод».

5 ООО Карьер «Черек» Северная Осетия.

42

6 ОАО «Дагнеруд» Дагестан.

7 ГУП СК «Кочубеевский карьер» Ставропольский край.

8 ОАО «Первая нерудная компания» Приморский край.

9 ОАО «Национальная нерудная компания» Краснодарский край.

10 ОАО «Гранит-Кузнечное» Ленинградская область.

Так же был проведен анализ прибыли от оказания услуг.

Таблица 2.4 – Прибыль от оказания услуг ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ»

Услуга

Прибыль

2014 г. 2015 г. 2016 г.

Осуществление международных

перевозок, тыс. руб.

42000 36000 35000

Осуществление внутренних

перевозок, тыс. руб.

53000 60000 68200

Консультирование по оформлению

таможенных документов, тыс. руб.

7500 9600 5025

Осуществление услуг по

страхованию грузов, тыс. руб.

4300 5000 1536

Консультирование по схемам

погрузки и доставки грузов, руб.

8200 4600 2326

Итого 115000 115200 112 087

Таким образом, на основе произведенного анализа, можно выделить

следующие основные проблемы в деятельности компании ООО «ТЭК

ТрансНерудКавказ»:

1 Получение в неполном объеме предприятием прибыли от своей

деятельности

2 Заниженная производительность труда (возможно, в связи с низкой

квалификацией персонала)

3 Отсутствие роста потребления услуг на аренду, ремонт вагонов, ж.д.

путей, отстой вагонов и в следствии невыполнение плановых показателей

43

При анализе логистической деятельности предприятия ООО «ТЭК

ТрансНерудКавказ», были получены данные о качественном составе

работников предприятия за период 2014–2016 годов. Полученные данные

представлены в таблице 2.5

Таблица 2.5 – Качественный состав трудовых ресурсов предприятия

ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ»

Показатели Количество, чел. Удельный вес, %

2014 г. 2015 г. 2016 г. 2014 г. 2015 г. 2016 г.

1 2 3 4 5 6 7

Группа работающих по возрасту, лет

От 21 до 15 30 5 7 11 23,80 28 29

От 31 до 40 6 5 8 28,5 20 21,62

старше 40 10 13 16 47,61 52 43,24

Итого 21 25 37 100 100 100

По полу

Мужчины 15 17 22 71,42 68 59,45

Женщины 15 6 8 15 28,58 32 40,55

Итого 21 25 37 100 100 100

По образованию

Средне

специальное

12 13 16 57,14 52 43,24

Другое

образование

(15 среднее и т.д.)

2 4 8 3,53 16 21,62

Высшее 7 8 13 33,3 32 35,14

Итого 21 25 37 100 100 100

По трудовому стажу

До 5 6 7 9 28,57 28 24,32

от 5 до 15 10 6 7 11 28,57 28 29,72

от 10 до 15 3 4 8 14,28 16 21,62

от 15 до 20 5 6 7 23,8 24 18,91 15

44

Свыше 20 1 1 2 4,76 4 5,40

Итого 21 25 37 100 100 100

Так, в 15 ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» в 2014–2016 гг. с точки зрения

уровня образования максимальный удельный вес принадлежит сотрудникам,

имеющим высшее образование (свыше 30 %), а также среднеспециальное

(свыше 45 %). О наличии высокого профессионализма, квалификационного

уровня работников компании свидетельствует продолжительность

деятельности в транспортно-экспедиционном секторе и кадровая возрастная

структура.

На протяжении 2014–2016 гг. произошло увеличение кадровой

численности на 16 работников. Причиной этого является существенное

увеличение производственных объемов.

Основные производственные фонды компании состоят из сооружений,

зданий, передаточных устройств, оборудования, машин, средств

автотранспорта, хозяйственного, производственного инвентаря, прочих

основных средств.

Началом анализа будем считать изучение объемов основных средств,

структуры и динамики за период 2014–2016 гг. (табл. 2.6).

Таблица 2.6 – Анализ основных средств предприятия ООО «ТЭК

ТрансНерудКавказ»

Группы объектов

основных средств

Восстановительная

(первоначальная) стоимость,

тыс. руб.

Абсолютные

изменения

Относительные

изменения

2014 г. 2015 г. 2016 г. 2015/

2016

2015/

2016

2016/

2015

2016/

2015

1 2 3 4 5 6 7 8

Здания 2100 2240 2290 140 50 100,79 101

Сооружения 210 190 164 -20 -36 97,5 35,04

45

Передаточные

устройства

348

216 122 132 96 62,07 56,48

Транспорт 1040 1096 1180 56 84 101,84 102,71

46

Продолжение таблицы 2.6

1 2 3 4 5 6 7 8

Оборудование и

машины 520 744 346 224 658 70,84 64,44

Хоз. и

производственный

инвентарь

28 80 15 52 112 140,63 37,78

Прочее 15 13 10 2 -28 127,27 50

Итого: 4261 4579 3937 -318 -245 85,59 82,91

Согласно результатам, происходит постепенное увеличение стоимости

зданий, которыми обладает ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ», на 1 %

ежегодно. При этом, наблюдается существенное сокращение стоимости

сооружений в 2015 г. в сравнении с 2014 г. на 24 %, в 2016 г. в сравнении с

2015 – на 43 %.

Значительно сократилась в 2015 г. в сравнении с 2014 г. стоимость

передаточных устройств на 37,93 %, и на 43,52 % в 2016 г.

На протяжении этого периода произошло снижение стоимости

оборудования и машин – в 2015 г. на 25 %, 2016 – на 36,47 %.

Наблюдалось сокращение общей стоимости основных средств

компании в 2015 г. на 14,41 %, в 2016 г. – увеличение на фоне 2015 года – на

17,09 %.

Как свидетельствует анализ, за данный период в структуре основных

средств ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» наблюдались изменения. Рост доли

зданий в 2015 г. на 17,78 %, в 2016 – на 21,81 %. В 2015 г. увеличение доли

сооружений на 13,92 %, в 2016 – сокращение на 58,74 %.

При этом, наблюдается существенное сокращение в 2015 г. доли

передаточных устройств в сравнении с 2014 г. – на 27,47 %, в 2015 г. – на

32,88%.

47

Подводя итоги можно сказать, что 50 в настоящее время 50 предприятие

ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» является одной из немногих компаний в

сфере предоставления населению и организации транспортно-

экспедиционных услуг в 7 области перевозки в городе Ростов-на-Дону.

Проведенный экономический анализ деятельности компании за 7 три года

показал, что, не смотря на занимаемые компанией позиции в сфере предоставления транспортно-экспедиционных услуг, основные финансовые показатели организации снижаются. 7 Это связано с высокой конкуренцией на рынке транспортно-экспедиционных услуг, постоянными растущими ценами на расходные материалы – топливо и ГСМ, снижением доходной ставки на единицу продукции.

На основании полученных данных, 7 выявленных проблем на предприятии были разработаны мероприятия по совершенствованию транспортно-экспедиционной деятельности 7 на предприятии ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ». А также проведен SWOT-анализ.

2.3 SWOT-анализ ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ»

Рассматриваемый железнодорожная компания отвечает всем установленным правилам при обеспечении качества перевозок и оказании транспортных услуг.

Инфраструктура анализируемого представляет возможность обеспечивать своевременное и качественное обслуживание парка вагонов. В ООО ТЭК «ТрансНерудКавказ» работает круглосуточная ремонтная зона, оперативная служба, которая состоит из механиков и охраны.

Если анализировать конкуренцию, то она наиболее интенсивно проявляется в междугородных перевозках. Наличие конкуренции в этой сфере – это положительный момент для получателя услуги, ведь, несмотря

48

на инфляцию, она заставляет некоторых перевозчиков незначительно повышать тарифы или даже их сдерживать.

Но необходимо наряду с положительными моментами выделить и проблемы, с которыми сталкиваются транспортные предприятия. Среди множества проблем основные – постоянная потребность в оборотных средствах, которых не хватает; отсутствует информация об изменении на рынках потребностей (потенциальных и фактических) сбыта; отсутствует единая маркетинговая стратегия; цены на транспортные товары не отвечают настоящим издержкам производства; нет системы, которая позволит

укреплять взаимосвязь между 5 транспортной организации и его клиентурой т.е. потребителем услуг. 5 Указанные проблемы не дают возможности транспортно-экспедиционным организациям общего пользования вывести 5 на 5 конкурентоспособный уровень их производственно-хозяйственную деятельность. Данные проблемы выступают в качестве тормоза в процессе развития конкурентных преимуществ организации 1 .

При анализе конкурентов ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ», фирме в первую очередь нужно знать своих конкурентов, их методы работы на рынке. Конкуренция присутствует практически во всех областях деятельности, и это является самым очевидным фактором внешней среды. Значимость наблюдения за деятельностью конкурентов определяют тем, что это в некотором смысле зеркальное отображение своей деятельности организации.

Ключевой проблемой для ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» выступает то обстоятельство, что сложно обнаружить всех конкурентов, и сложно за всеми наблюдать, поскольку 1 их очень много.

Такой анализ среды является направленным на обнаружение возможностей и угроз, которые могут появиться во внешней среде в отношении к предприятию, и слабых и сильных сторон, которыми обладает 1

49

предприятие, в целях выработки продуктивной стратегии ее взаимодействия

с внешним окружением.

На рынке транспортных услуг ключевые риски и угрозы можно

охарактеризовать такими факторами.

1 Падением потребительского спроса порождается острая конкуренция

за часть на рынке. Предприятия, которые желают поддерживать имеющиеся

темпы увеличения, начинают искать новые методы переманивания клиентов

у собственных конкурентов. Приобретает огромное распространение

ценовая конкуренция, увеличение рекламы и иные способы борьбы

2 Существенное удорожание либо дефицит сырья, комплектующих и

материалов для железнодорожного транспорта

Однако вместе с тем существуют возможности:

- возможность расширения сбыта посредством увеличения размеров

грузоперевозок на международных и региональных рынках;

- возможность привлечения новых клиентов посредством увеличения

своей рекламной политики;

Отметим **1** слабые стороны в особенностях текущего состояния

организации

ООО «ТЭК ТранснерудКавказ», оказывающие негативное влияние:

1 У организации появляются финансовые затруднения результате

неплатежеспособности клиентов, организация склонна работать с

традиционными клиента и независимо от ее нынешней платежеспособности,

не намереваясь уходить с непрерывных областей деятельности

2 Не имеет коммерческой хорошо поставленной службы, а

планирование и маркетинг не охвачены организационной структурой

организации

3 У предприятия налицо имеется недостаток рекламной деятельности **1**

4 Понижаются общее число клиентов и, вместе с тем, недостаточно

50

ведется поиск новых клиентов

Позитивными факторами текущего состояния организации выступают:

1 ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» обладает парком вагонов, марка и

вид которых очень удобны в целях транспортировки груза

2 Экономически обоснованные и конкурентоспособные тарифы на

предлагаемые типы грузоперевозок

3 Информационное обеспечение деятельности дает возможность

обеспечения транспорту обратной загрузки, выбора оптимального маршрута

движения **1** при учете графика заказов

4 ООО «ТЭК ТранснерудКавказ» обеспечивает кредитную форму

расчетов за сервисные услуги технического характера **5** на территории РФ и в

государствах СНГ по кредитным картам.

После определения сильных и слабых сторон **50** компании, возможностей

и угроз со стороны внешней среды, и присущей внутренней составляем

итоговую матрицу SWOT-анализа в таблице 2.7 проставив рейтинговую

оценку от 1 до 6 каждому фактору.

Таблица 2.7 – Матрица SWOT-анализа ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ»

СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ СЛАБЫЕ СТОРОНЫ

Рейтинг Параметр Рейтинг Параметр

1

Удобное расположение

предприятия

1

Недостаток рекламной

деятельности

2

Хорошее информационное

обеспечение деятельности

2

Финансовые затруднения в связи с неплатежеспособностью клиентов.

3

Парк автомобилей марки и вида удобной для транспортировки

3

Неудовлетворительный поиск новых клиентов.

51

грузов между городами

4

Обоснованные тарифы на предлагаемые виды

грузоперевозок.

4

Высокая зависимость от снижения спроса и этапа жизненного цикла

предприятия

5

Организационная структура,

которая позволяет справляться с

объемом работ и полностью

выполняет все виды деятельности

необходимые для эффективной

работы предприятия (управление

финансами, 10 оказание

транспортных услуг

6 Кредитная форма расчетов

ВОЗМОЖНОСТИ УГРОЗЫ

Рейтинг Параметр Рейтинг Параметр

1

Развитие новых ниш рынка,

увеличение объемов

грузоперевозок на региональных

и международных рынках

1 Усиление конкуренции на рынке.

2

Внедрение автомобильного

транспорта, для создания услуги

«дверь-дверь»

2

Значительное удорожание и/или

дефицит сырья, материалов и

комплектующих для парка вагонов.

3

Возможность привлечения новых

клиентов за счет увеличения

собственной рекламной политики

3

Падение массового спроса из-за

финансового кризиса 1 .

4 5

Высокие законодательные

таможенные тарифы

ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» имеет огромные возможности для

транспортной деятельности, проявляет заинтересованность в увеличении спроса на грузоперевозки, расширяет пределы собственной деятельности (расширяет собственный парк вагонов, ассортимент услуг, которые предоставляет, и географию перевозок). Вместе с тем на данный момент рынок грузоперевозок, быстро насыщаясь фирмами-перевозчиками, а также испытывая интенсивное давление рекламы, бесповоротно приобрел черты высоко конкурентного. В данных постоянно ожесточающихся условиях хозяйствования очень значимыми для успешного формирования бизнеса становятся меры в рамках оптимизации затрат, поиск новых форм решения вопросов жизнедеятельности организации, которые способны принести прибыль **1**.

52

Необходимо отметить, что своевременный анализ факторов микро-и макросреды организации даст возможность предприятию наиболее точно и объективно обеспечить выделение наиболее слабых и сильных сторон деятельности. Вместе с тем хорошее знание конкурентов дает возможность вырабатывать меры конкурентной борьбы, и вести согласованную определенную политику на рынке, так как прямая конкуренция всегда для предприятий разорительна **4**.

Таким образом, SWOT-анализ позволяют указать следующие перспективные направления в деятельности ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ»:

- стремиться к дальнейшему решению проблем оптимизации количества и структуры транспортного парка;
- приложить все усилия для того, чтобы сохранить прежних клиентов;
- необходимо увеличить объем оказываемых услуг на региональном, а также международном рынках;
- необходимо усовершенствовать систему договорных отношений, а также тарифную политику для повышения привлекательности ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» для потребителей услуг;
- необходимо снижать затраты организации;
- необходимо совершенствовать организацию перевозок;
- **5** необходимо расширять рекламную политику предприятия. **5**

На основании проведенного анализа финансовой деятельности предприятия, и анализа системы, отражающей логистическую деятельность компании, внесем предложение, которое заключается во введении дополнительной функции, как перевозка автомобильным транспортом. Данное мероприятие должно способствовать улучшению состояния дел в области оказания услуг на железной дороге, которая завоевывает все большую популярность в бизнес среде.

53

3 Совершенствование логистической деятельности транспортного предприятия ООО «ТЭК ТранснерудКавказ»

3.1 Характеристика мероприятия и расчеты по внедрению

Перевозки не рудных материалов – это довольно сложная сфера деятельности. Сыпучие материалы в частности поставляются с больших

54

карьеров, что делает эту работу еще и более опасной.

Нерудные материалы перевозятся несколькими способами, первый из них это перевозки самосвалами. Для данного вида перевозки нужны специальные самосвалы с грузоподъемностью от 15 и до 50 тонн, которые способны с легкостью в груженом состоянии преодолевать подъемы и

крутые повороты.

Так же важную роль в автоперевозке нерудных материалов играют Камазы. Это универсальные машины, способные перевозить абсолютно любые сыпучие материалы (песок, грунт, щебень). Они имеют огромную грузоподъемность, которая доходит до 55 тонн, и при всех этих плюсах обладают хорошей проходимостью.

Большую долю перевозимых не рудных материалов составляют такие материалы как отходы производства, щебень для дорожного строительства, песок и т.д.

В представленной работе внедрим мероприятие, направленное на повышение эффективности 50 работы компании, путем внедрения новой услуги, используя имеющиеся инфраструктуры ООО «ТЭК

ТрансНерудКавказ». Оно заключается в предоставлении клиентам новой услуги - транспортировки грузов автомобильным транспортом. В настоящее время компания занимается только железнодорожными перевозками, но в современных экономических условиях, т.е. наличие кризиса в стране, данного вида перевозок недостаточно для дальнейшего получения прибыли. Именно поэтому принимается решение для введения автомобильного транспорта.

Целью внедрения является решение следующих задач:

- сформировать комплексное предоставление услуг по транспортировке грузов;
- предоставление услуг по перевалке грузов с железнодорожного транспорта в автомобильный;
- избежать дальнейшее сокращение клиентской базы предприятия.

55

Ключевыми факторами внедрения автотранспорта стали:

- максимальное соответствие всем поставленным задачам;
- высокая скорость внедрения услуги.

Внедрение нового вида производства позволит начать работу практически сразу после 7 приобретения транспорта. Это возможно благодаря 7

большому количеству сотрудничающих компаний, наличию в компании целого ряда необходимых печатных документов, форм и отчетов, а также восстановлению контактов со старыми клиентами, перешедшими к автотранспортным перевозкам, и приобретению новых клиентов.

В общем, спектр транспортно-экспедиторских услуг, после внедрения автотранспорта и внесения новых организационных объектов будет состоять из:

- организации процесса транспортировки груза автомобильным видом транспорта;
- составления маршрута перевозки груза несколькими типами транспорта в случае смешанной перевозки;
- расчета показателей в рамках транспортно-экспедиционной деятельности;
- консультирования в рамках вопросов организации транспортировки грузов;
- предоставления информационных услуг, которые связаны с перевозкой груза 9 ;
- погрузо-разгрузочных работ;
- страхования груза;
- сопровождения грузов, при перевозке груза несколькими типами транспорта в случае смешанной перевозки;
- оформления перевозочных документов, которые необходимы для исполнения перевозки груза;
- транспортировки грузов в специализированных поездах;

– иных услуг, которые связаны с перевозкой груза **9** ;

56

Этапы внедрения автомобильного транспорта на предприятие.

Экспресс-обследование.

На этапе экспресс-обследования проводится изучение предприятия в целом, с целью выявления имеющегося инвентаря, зданий, сооружений, и

формирования целей внедрения, а **7** также критериев их достижения. Для **7** эффективного достижения поставленных целей формируют группу внедрения из работников организации. Производят ознакомление группы внедрения с базовым функционалом системы. На основании полученных данных, формируют отчет, в котором являются указанными сроки внедрения, а также бюджет проекта и предварительные показатели. В итоге полученных данных организация разрабатывает проект внедрения с процессом рассмотрения организационной структуры организации, формируют перечень рабочих мест, а также нужного функционала на некоторых местах, схема взаимодействия территориально удаленных объектов производственной системы **20** . Разрабатывают описание и перечень нужных дополнительных элементов инфраструктуры, которые отсутствуют в организации. Производят поиск инвесторов и обучение группы внедрения. Детализируют план внедрения с разбивкой и графиками по этапам, уточняя сроки проведения модификаций и затрат.

На первоначальном этапе работы компании с новым видом услуги, где база клиентов уже наработанная, основная их часть будут составлять компании, работающие в станции Вышестеблиевская. Это обуславливается тем что точкой по перевалке грузов осуществляется на станции Вышестелиевской. Ориентируясь на данный спектр потребителей можно в дальнейшем наработать клиентуру и по другим регионам.

Организационный процесс в компании «ТрансНерудКавказ» при работе с автомобильным транспортом будет выглядеть следующим образом (рис. 3.1):

57

Рисунок 3.1 – Схема организации процесса транспортировки

В связи с приобретением автомобилей компании ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ» добавляется ряд должностных обязанностей перед клиентами, которые состоят из:

- 1 Организации доставки груза, его перегрузки, выполнения иных с грузом работ так, чтобы груз доставили своевременно грузополучателю (в сроки, которые определяются договором транспортной экспедиции, договором перевозки грузов и **18** иными **11** договорными обязательствами с грузовладельцами) и сохранно (без **18** сверхнормативных потерь и ухудшения потребительских свойств грузов).
- 2 **18** Координации взаимодействия каждого участника доставки грузов
- 3 Составления экономически и транспортно-технологических технологически обоснованных маршрутов, и схем доставки грузов при учете требований, пожеланий и грузовладельцев
- 4 **11** Организации исполнения услуг по приему **11** продукции (грузов), а также их выдаче и перевозке в надлежащем порядке
- 5 Обеспечения соблюдения в ходе транспортно-экспедиционного

58

обслуживания условий договоров, требования правовых нормативных актов, а также международных договоров в рамках вопросов перевозки автомобилями, а также транспортно-экспедиторской деятельности, трудовой безопасности, санитарной, пожарной, экологической и иной безопасности

- 7 **11** Оформление **товарно-транспортных и иных сопроводительных документов на **11** каждом этапе реализации транспортно-технологических схем и маршрутов доставки грузов**
- 8 **11** Оформление **документов, которые связаны со страхованием грузов**
- 9 **11** Информирования **грузовладельцев о движении грузов**
- 10 **18** Учета **нужной коммерческой документации**
- 11 Ведения претензионных дел

Заявки на транспортировку будут приниматься **6 дней в неделю с 8:00**

до 20:00. Транспорт **18 будут отсылать на доставку в соответствии с заявками 6 дней в неделю и 24 дня в месяц.**

Выбор транспорта для перевозок

Предприятие планируется оснастить наилучшими автомобилями.

Нынешний, собственно новый транспорт **выступает в качестве одного из **50** конкурентных преимуществ **18** предприятия, залог того что услуги будут **18****

соответствовать необходимым стандартам качества, на что можно будет

ссылаться в **18 процессе раскрутки рекламной компании. Для центра был**

выбран грузовой автомобиль марки КАМАЗ-65201 (табл.3.1)

Таблица 3.1 – Техническая характеристика КАМАЗ -65201

Тип Марка Характеристика Цена, руб.

Самосвал КаМАЗ-65201 Грузоподъемность – до 25000 кг.

оснащен 8-цилиндровый V-

образным дизельным агрегатом

модели «КамАЗ 740.50-360» с

турбо наддувом и

промежуточным охлаждением

2 400 000

59

надувочного воздуха. Радиус

поворота автомобиля составляет

10500 мм. Грузовик способен

преодолевать подъемы в 25% и

разогнаться до 90 км/час

При выборе автомобиля преимущественно лидером стал данный вид

транспорта. Потому что автомобиль используется для транспортировки

промышленных и строительных сыпучих материалов весом до 25000 кг.

Модель оборудуется сварной цельнометаллической платформой с прямым

передним бортом. Дополнительно на кузов устанавливается козырек,

предохраняющий кабину сзади. При создании грузовика в приоритет

ставили безопасность и комфорт водителя. Модель отвечает экологическим

нормам «Евро-2» и «Евро-3». Так же к особенностям состоят из:

– **доставки грузов по варианту «от двери от двери»;**

– ****18** обеспечения высокой сохранности грузов;**

– экономичности в процессе перевозки груза на небольшие

расстояния;

– высокой мобильности и скорости перевозок;

В целях обеспечения наибольшей загрузки, компании требуется

максимально применять транспорт, который имеется. Оптимальным для

участка для услуги «дверь-дверь» является расстояние 30 км. Для

удовлетворения спроса потребителей и **конкурентоспособности предприятие**

должно будет стремиться к исполнению доставки в сжатые сроки, на

маршрутах для этого необходимо применять несколько водителей, для того

чтобы машина в пути не останавливалась **9.**

Начальные затраты на реализацию проекта

Основными затратами на введение нового вида деятельности является

приобретение новых автомобилей. Для минимизации рисков поломки

транспортных средств, на предприятие будут приобретены абсолютно новые автомобили.

60

Для того что бы узнать какое количество автомобилей нам понадобится:

Таблица 3.2. Основные показатели компании ООО «ТЭК

ТрансНерудКавказ»

Показатели Единица измерения Количество

Объем перевозок за 1

дн.

Т 3100

Грузоподъемность

одного автомобиля

Т 25

Длина участка для

перевозки грузов по

услуге «дверь-дверь»

км 30

Скорость одного

автомобиля

км/ч 50

Количество рабочих

часов за один день

ч 12

На основании данной таблицы проведем расчеты основных затрат при

внедрении автомобильного транспорта.

Количество км, пройденных за сутки:

$s=50 \times 12=600$ км;

где, 50 – скорость автомобиля

12 – количество рабочих часов в день.

Среднее время в пути:

$t= \frac{s}{v} = \frac{30}{50} = 1,2$ ч.;

где, 30-длина участка

50-скорость автомобиля

Время на погрузочно-разгрузочные в среднем 1 час. Определили на

основании наблюдения.

Общее время одной ездки:

$t=1,2+1=2,2$ ч

Где, 1,2-среднее время в пути

61

1-ПРР

Ездок в сутки:

$m = \frac{s}{q} = \frac{600}{120} = 5,5$ округлим до 5, где

12 – количество рабочих часов за 1 день

2,2 – общее время 1 ездки

Количество перевозимого груза за сутки:

$N=5 \times 25=125$ т, где

5 – количество ездок в сутки

25 – грузоподъемность 1 автомобиля

Количество машин:

$q = \frac{N}{m} = \frac{125}{5} = 25$ шт.

Итого: 25 автомобилей нужно закупить компании ООО «ТЭК

ТрансНерудКавказ» для обеспечения перевозками полного объема груза.

Но так как данная услуга пока новая, то потребность в ней будет не

100 %. Доля запросов на услугу «двери до двери» от общего числа обращений будет составлять 20 %. Данные представлены на основании опроса клиентов, с которыми работает компания.

Тогда потребное количество автомобилей на начальном этапе внедрения будет составлять:

$$q=25 \times 0,2=5 \text{ шт.}$$

5 – потребное количество автомобилей для удовлетворения перевозки по услуги «дверь-дверь» для 20 % клиентов компании.

0,2 – коэффициент спроса на данную услугу.

Соответственно посчитаем количество рабочих часов в месяц, которые проезжают 5 транспортных средств:

$$T=5 \times 12 \times 24 = 1440 \text{ч.}$$

5 – потребное количество автомобилей

12 – количество рабочих часов

62

24 – количество рабочих дней

Для того что бы полностью оценить все затраты (за месяц),

понадобится расчет себестоимости 1 машино-часа.

Таблица 3.3 – Калькуляция себестоимости 1 машино-часа работы КАМАЗ-65201.

No

П/П

Наименование затрат Единица

измерения

Расчет Итого

1 2 3 4 5

1 Балансовая стоимость руб. 2 400 000

2 Амортизация, в 8 то числе

Норма месячной амортизации % $1/240 \text{мес.} \times 100\% 0,42$

Месячная амортизация руб. $2\,400\,000 \times$

$0,55\% \times 100\%$

10080,00

Часовая амортизация руб. $8 . 10080,00/120,00 84$

3 Затраты на техническое

обслуживание и ремонт 50

машины, в 8 том числе

Годовая норма

Годовая норма % 20,00

Годовые затраты руб. $2\,400\,000 \times 0,20 480000$

Месячные затраты руб. $8 . 480000/12,00 40000$

Часовые затраты руб. $8 . 40000/120,00 333,3$

63

Продолжение таблицы 3.3

4 Оплата труда в том числе

Тарифная ставка, руб./ч. руб. 200

Страховые взносы руб. $200 \times 0,30 60$

Часовая заработная плата руб. $200 + 60 260$

5 Затраты на топливо в 8 том числе

Норма расхода топлива на 1

маш-ч.

литр 28

Стоимость 1 л ГСМ руб. 37

Часовая стоимость топлива руб. $28 \times 37 = 1036$

Затраты на смазочные

материалы

Норма расхода масла на 100л

расхода 8

литр 2,00

Норма расхода масла в

соответствии с нормой расхода

ГСМ 8

литр $28 \times 2,00/100 = 0,56$

Часовые затраты на смазочные

материалы

руб. $150,2 \times 0,56 = 84,2$

б Накладные расходы руб. $200 \times 0,9 = 180$

Итого себестоимость

За 1 машино-час.

руб. $84,2 + 180 = 264,2$

333,3+

260+

$1036 + 84,2 + 180 = 1290,2$

1977,5

Итого расходы в месяц: себестоимость машино-часа \times кол-во часов (за месяц)

$1911,5 \times 1440 = 2847600$ руб.

Данные расчетов представим в таблице (3.4)

Таблица 3.4 – Постоянные расходы при внедрении автомобильного

Транспорта

Показатель Единица измерения Количество

1 2 3

Количество груза

перевозимого за 1 день.

т. 3100

Расстояние, которое

проезжает один автомобиль

за 1 сутки

км 600

Среднее время в пути

одного автомобиля

ч 1,2

64

Время погрузочно-

разгрузочных работ

ч 1

Продолжение таблицы 3.4

Общее время ездки одного

автомобиля

ч 2,2

Количество ездок в сутки шт 5

Суточный объем перевозки

одним автомобилем

Т 125

Количество машин

требующиеся для перевозки

суточной нормы груза

Шт. 25

Коэффициент спроса на
услугу «дверь-дверь»

% 0,2

Потребное количество
машин на коэффициент
спроса

Шт. 5

Количество рабочих
часов в месяц

Ч. 1440

Стоимость одного
машино-часа

Руб. 1977,5

Итого Руб. 2847600

Переменные затраты компании будут относиться к покупке
автомобилей: $5 \times 2400000 = 12000000$ руб.

3.2 Оценка экономического эффекта предприятия

Говоря о рентабельности деятельности компании нужно определить,
сколько дохода приносит каждый рубль расходов, таким образом, в качестве
критерия окупаемости расходов будет выступать доход предприятия. Объем
ориентировочной прибыли всегда очевиден и без затруднений может быть
взят из учетных данных.

Для расчета срока окупаемости внедрения автотранспорта нужно
рассчитать примерную чистую прибыль компании. Исходя из
спрогнозированных ранее данных, можно сказать, что в среднем ездки за 1
рабочий день составляет 5, потребное количество автомобилей – 5 шт и
грузоподъемность 25 т. в месяц, отсюда можно рассчитать объем

65

перевозимого груза : $v = 5 \times 5 \times 25 = 625$ т. в сутки.

Установим общий тариф – 240 руб. за 1 тонну перевозки нерудных
материалов.

В результате доход составит: $240 \times 625 \times 24 = 3600000$ руб.

Таблица 3.5. Доходы компании ООО «ТЭК ТрансНерудкавказ» после
внедрения

Показатель Единица измерения Количество

тариф за 1 т. Руб. 240

Объем груза за один

день

Т 625

Количество рабочих

дней в месяц

Дн. 24

Итого Руб. 3600000

Итого экономический эффект составит: $3600000 - 2847600 = 752400$ руб

Годовой экономический эффект: $752400 \times 12 = 9028800$ руб.

Исходя из вышесказанного можно рассчитать примерный срок
окупаемости от данного мероприятия, доходы и расходы представим
годовые.

Доходы за 1 год: 43200000 руб

Постоянные расходы за 1 год: 34171200 руб

Расходы на покупку автомобилей : 12000000 руб.

Таблица 3.6 – Расчет срока окупаемости

Годы 1 год 2 года 3 года 4 года 5 лет

1 2 3 4 5 6

Расходы на
покупку
автомобилей
12000000 - - - -
Постоянные
расходы
34171200 34171200 34171200 34171200 34171200
Постоянные
доходы
43200000 43200000 43200000 43200000 43200000
Итого -2971200 -1674854 -378509 917836,8 2214182

66

Таким образом, по результатам данного предложения можем сделать вывод о положительной экономической оценке проекта оптимизации логистической системы посредством внедрения автомобильного транспорта в компанию ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ», срок окупаемости примерно составит 4 года. Что является очень хорошим показателем для предприятия.

67

Заключение

Транспортно-экспедиционное обслуживание является деятельностью в сфере перевозок, которая охватывает весь комплекс услуг и операций в рамках доставки продукции к потребителю от производителя товаров. Под транспортно-экспедиционной услугой необходимо понимать сопутствующие работы либо операции перевозочному процессу. Данные операции состоят из доставки материалов, складирования и хранения, упаковки и агрегирования, и перевозки железнодорожным типом транспорта. Ключевой тенденцией успешной работы транспортно-экспедиционной организации на данный момент выступает возможность им предоставления комплекса качественного обслуживания. Качество транспортно-экспедиционного обслуживания определяют различными параметрами, которые учитывают требования клиентов, а также возможности организации, которая предоставляет данное обслуживание. Таким образом, на основе представленного материала можно сделать вывод о необходимости совершенствования функционирования транспортно-экспедиционных предприятий с целью повышения степени экономической устойчивости российских транспортно-экспедиционных предприятий за счет расширения спектра предоставляемых услуг и их качества. Такое совершенствование деятельности также необходимо для составления конкуренции иностранным предприятиям, которые стремятся закрепиться на российском рынке транспортных услуг.

Грузы, перевозимые компанией, можно разделить на следующие категории: песок, гравий, смеси С3, С4 и С5, щебень гранитный и гравийный, песчано-гравийная смесь и глина.

Логистическая служба компании занимается научной организацией транспортного процесса и продуктивным применением транспортных средств, а также оказанием транспортных услуг на железной дороге.

68

Проведена оценка эффективности предложенных мероприятий с использованием методов инвестиционного анализа.

Произведенный экономический анализ показал необходимость проведения мероприятий по совершенствованию транспортно-экспедиционной деятельности ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ». Было предложено проведение мероприятия по приобретению автомобильного транспорта для предприятия.

Для этого было проанализированы представленные на рынке марки автомобилей. И выбран самосвал марки КАМАЗ -65201. Этот автомобиль является лучшим автомобилем в категории «цена и качество». Представлены расходы в связи с приобретением автомобилей:

– покупка автомобилей – 12000 тыс. руб.

– текущие расходы – 34171,2 тыс. руб.

– доходы от перевозок – 43200000 руб.

На основе полученных данных произведен расчёт срока окупаемости проекта, который составил 4 года.

Список использованных источников

69

- 1 Аксенова, З.И. Анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий / З.И.Аксенова, А.А. Бачурин. – М.: Транспорт, 2013. – 256 с.
- 2 42 Алесинская, Т.В. Основы логистики. Функциональные области логистического управления / Т.В. Алесинская. – Таганрог, : ТТИ ЮФУ, 2014. – 116 с.
- 3 11 Бенсон, Д. Транспорт и доставка грузов / Д. Бенсон, Дж. Уайтхед. – М.: Транспорт, 2012. – 279 с.
- 4 Бережная, Е.В. Логистика автомобильного транспорта: концепция, методы, модели. / В.И. 17 Бережной, И. А. Цвиричко, В.С. Лукинский. – М.: 17 Транспорт, 2012. – 167 с.
- 5 Величко, В. И. Система фирменного транспортного обслуживания (СФТО) при перевозках грузов по железным дорогам России / В.И.Величко, Е.А. Сотников, Б.Л. Голубев. – М.: Интекст, 2013. – 183 с.
- 6 Вовк, А.А. Экономическая оценка темпов модернизации на железнодорожном транспорте / А.А. Вовк // 31 Экономика железных дорог. – 2014. – 78 с.
- 7 31 Гаврильев, В.Г. Особенности инвестирования в строительство железных дорог / В.Г. Гаврильев // Экономика железных дорог. – 2012. – 60 с.
- 8 31 Гаджинский, А.М. Основы логистики / А.М. 17 Гаджинский. – М., – 2013. – 123 с.
- 9 Гордон, М.П. Как осуществить экономическую доставку товара отечественному и зарубежному покупателю / Е.М. 16 Тишкин, Н.С. Усков. – М.: Транспорт, 2012. – 65 с.
- 10 Данилина, И.Е. Особенности оформления договора транспортной экспедиции. / И.Е. Данилина // Хозяйство и право. – 2013. – No 4. – С. 61–66 с.
- 11 Данилина, И.Е. Новые явления в практике транспортно-экспедиционной деятельности. / И.Е. Данилина // Предпринимательское право. – М. – 2013. – С. 22–25.
- 12 Журавлев, Н.П. Транспортно-грузовые системы : учебник для вузов ж.д. транспорта / Н.П. Журавлев, О.Б. 14 Маликов. – М.: УМНЦ, 2012. – 230 с.
- 13 Иловайский, Н.Д. Сервис на транспорте (железнодорожном) / Н.Д. Иловайский, А.Н. Киселев. – М.: Маршрут, 2012. – 584 с.
- 14 Ковалев, Г.А. Оценка потенциала логистической инфраструктуры холдинга ОАО «Российские железные дороги» / А.Г. Ковалев // Журнал «Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ)». – Ростов-н/Д. – 2014. – 37 No 3 – С. 33–41.
- 15 Миротин, Л.Б. Эффективность транспортно-экспедиционного обеспечения логистики в современных условиях / Л.Б. 17 Миротин – М.: Бюллетень транспортной информации 17, 2013. – С. 19– 27.
- 16 Пугачева, А.А. Эффективное управление дочерними и зависимыми

обществами ОАО «РДЖ» / А.А. Пугачева // Экономика железных дорог. –

2012. – No 1 – 65 с.

17 Чеботаев, А.Д. Внедрение логистических технологий важный фактор

эффективности товародвижения в РФ. / А.Д. Чеботаев // Бюллетень

транспортной информации: Информационно-реферативный журнал. –

Национальная ассоциация транспортников. – 2013. – 17 No 20 – С. 51–65.

18 ГОСТ Р 52298-2004. Услуги транспортно-экспедиторские – введен

1.03.2005 г. – М.: ИПК Издательство стандартов, 2005. – 148 с.

19 Информационный портал ООО «ТЭК ТрансНерудКавказ». Интернет

ресурс: <http://tektnk.ru> (проверено 01.05.2016 г.).

20 Информационный портал грузооборота в России. Интернет ресурс:

<http://www.gks.ru/wps/transport/> (проверено 12.05.16 г.).

21 Информационный портал о грузоперевозках в России. Интернет ресурс:

<http://ati.su/Media/PrintArticle.aspx?ID=3931> (проверено 15.05.2017 г.).

22 Информационный портал о транспортной логистике. Интернет ресурс:

http://www.aup.ru/books/m193/2_1.htm (проверено 01.05.2017 г.).

23 Елисеев, С.Ю. Логистические принципы эффективного взаимодействия 43

71

операторов подвижного состава и грузовладельцев / С.Ю. Елисеев //

Железнодорожный журнал. – 2015 г. – No 10 – С.30 – 33.

24 Королевская, В.И., Морозова П.В. Консолидация вагонного парка –

главное условие повышение эффективности работы железнодорожного

транспорта / В.И. Королевская, П.В. Морозова // Вестник транспорта. –

2017 г. – No 1 – С.16 – 23.

25 Елисеев, В.А. Организации системы управления экспедиторскими

услугами на железнодорожном транспорте / В.А. Елисеев //

Экономические и социально-гуманитарные исследования. – 2017 г. – No1

– С.1 – 12.

26 Горшенин, Н.А. Логистика на предприятии транспорта / Н.А. Горшенин,

В.С. Максименко. – М.: Юрайт, 2013. – 67 с.

27 Боков, В. Современный инструментарий логистического управления / В.

Боков, Л. Миротин. – М.: Экзамен, 2014. – 164 с

29 Бражникова, С.В. Экономическая оценка эффективности и качества

производственной деятельности структурных подразделений

железнодорожного транспорта: дис. на соиск. ученой степени кан. экон.

наук: 18.06.2015 / С.В. Бражникова; Моск. гос. ун-т путей сообщения

(МИИТ). – М., 2015. – 151 с.

30 Гарнов, А. П. Инструментарий логистики. Монография / А. П. Гарнов, Н.

С. Киреева. – Инфра-М, 2018. – 142 с.

31 Зак, Ю. А. Прикладные задачи теории расписаний и маршрутизации

перевозок / Ю. А. Зак. - URSS, 2018. – 394 с.

32 Носов, А. Л. Логистика / А. Л. Носов. - Бакалавриат, 2018. – 184 с.

33 50 Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть 50 1/ Федеральный закон

от 30 ноября 1994 г 50 . No51-ФЗ (с последними изменениями и

дополнениями) // Российская газета. - 1994. - 23 октября.

34 Об обществах с ограниченной ответственностью 50 [Электронный ресурс]:

федер. закон от 08.02.1998 No 14-ФЗ, ред. от 04.04.2018 — Режим

доступа: <http://docs.cntd.ru/document/901702323>. (13.09.2018).