**Разработка мероприятий по совершенствованию грузоперевозок с использованием транспортной логистики**

2016

Диплом

Актуальность темы исследования обусловлена отставанием современного уровня качества транспортных услуг от возрастающих требований потребителя в условиях обострившейся конкуренции между транспортными компаниями и потребностями экономического развития России.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ

. АНАЛИТИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ. ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ООО «ТРАНССЕРВИС»

.1 Характеристика финансово-хозяйственной деятельности ООО «Транссервис»

.2 Анализ экономического потенциала и финансового состояния предприятия

.3 Анализ организации грузоперевозок ООО «Транссервис»

. ОРГАНИЗАЦИОННАЯ ЧАСТЬ. РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

.1 Состояние грузовых перевозок

.2 Анализ деятельности ООО «Транссервис» при организации грузоперевозок

.3 Направления совершенствования грузоперевозок с использованием транспортной логистики

. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ. ОЦЕНКА ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ВНЕДРЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

.1 Расчет затрат на реализацию мероприятий

.2 Расчет эффекта от внедрения мероприятий

.3 Оценка экономической эффективности мероприятий

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

ПРИЛОЖЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования обусловлена отставанием современного уровня качества транспортных услуг от возрастающих требований потребителя в условиях обострившейся конкуренции между транспортными компаниями и потребностями экономического развития России.

**Вернуться в каталог готовых дипломов и магистерских диссертаций –**

[**http://учебники.информ2000.рф/diplom.shtml**](http://учебники.информ2000.рф/diplom.shtml)

Транспортная деятельность является связующим звеном всех остальных сфер деятельности человека и индикатором общих тенденций в российской и мировой экономике. Ключевой особенностью этой деятельности является ее «сквозной» характер, который заключается в том, что без применения транспортных услуг по перевозке грузов или пассажиров не обходится функционирование подавляющего числа других отраслей экономики. Последние тенденции на рынке транспортных услуг говорят об обострении конкуренции между транспортными компаниями. На фоне мирового экономического кризиса, вызвавшего в числе прочего сокращение рынка транспортных услуг, практически все транспортные компании усиливают борьбу за клиента, применяя при этом различные методы из области ценовой и не ценовой конкуренции. В этих непростых условиях все большее количество транспортных компаний уделяет внимание обоснованному повышению качества оказываемых услуг в соответствии с требованиями времени, а значит — повышению их конкурентоспособности.

|  |
| --- |
| [Вернуться в библиотеку по экономике и праву: учебники, дипломы, диссертации](http://учебники.информ2000.рф/index.shtml)  [Рерайт текстов и уникализация 90 %](http://учебники.информ2000.рф/rerait-diplom.shtml)  [Написание по заказу контрольных, дипломов, диссертаций. . .](http://учебники.информ2000.рф/napisat-diplom.shtml) |

Высокое качество транспортной услуги в значительной мере является результатом деятельности, предшествующей непосредственному контакту с потребителями. Конечный результат деятельности во многом обеспечивается рациональной организацией материальных потоков, включающей снабжение компании комплектующими изделиями и горюче-смазочными материалами, организацией процесса технического обслуживания и ремонта транспортных средств, системой набора и обучения персонала, выбором оптимальных маршрутов и графиков, максимально соответствующих потребностям клиентов.

Актуальность и большая практическая значимость указанной проблемы для современных транспортных компаний и ее недостаточная теоретическая проработанность обусловила выбор темы исследования автором.

Объектом исследования является компания ООО «ТРАНССЕРВИС», занимающаяся организацией транспортных грузоперевозок.

Предметом исследования являются организационно-экономические отношения, возникающие при формировании механизма повышения качества транспортных услуг.

Целью исследования является разработка научно-методических основ формирования организационно-экономического механизма повышения качества транспортных услуг.

Для достижения указанной цели были поставлены и решены следующие задачи:

определена роль и место транспортных услуг в экономике России;

исследовано современное состояние качества услуг российских транспортных компаний;

определено влияние логистики транспортной компании на основные показатели качества транспортных услуг;

разработана экономико-математическая модель повышения качества транспортных услуг в условиях конкурентной среды;

разработан организационно-экономический механизм повышения качества транспортных услуг;

Практическая значимость результатов исследования выражается в том, что использование результатов дипломного проекта поможет ООО «ТРАНССЕРВИС» создать более гибкие механизмы адаптации логистических потоков предприятия к изменениям рыночной конъюнктуры, повысить уровень рыночной ориентации производства.

Научно-практические рекомендации, представленные в проекте, позволяют сформировать организационно-экономические условия для дальнейшего развития единой логистической системы компании ООО «ТРАНССЕРВИС».

В проекте рассмотрены вопросы формирования и управления транспортными логистическими потоками предприятия, рассмотрена структура и специфика промышленной логистики.

Проведен анализ системы логистики ООО «ТРАНССЕРВИС», определена ее специфика, определены сильные и слабые стороны предприятия.

На основе проведенного анализа выработан комплекс мероприятий, направленных на повышение эффективности логистических транспортных потоков предприятия, основанных на информационном обеспечении логистической системы, предложены пути повышение эффективности взаимодействия логистических систем.

При написании дипломного проекта были использованы труды следующих авторов: Бережной В.И., Гордон М.П., Лукинский В.С., Миротин Л.Б., Семененко А.И., Сергеев В.И., Стаханов В.Н., и других.

1. АНАЛИТИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ. ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ООО «ТРАНССЕРВИС»   .1 Характеристика финансово-хозяйственной деятельности ООО «Транссервис»

ООО «ТРАНССЕРВИС» было основано в 2008 году. В конце 2009 года совместно с компанией «Леста» был запущен проект по созданию складского комплекса класса «А» в Москве.

Компания занимается грузовыми перевозками по России и странам Ближнего и дальнего зарубежья.

ООО «ТРАНССЕРВИС» имеет разветвленную организационную структуру, которую можно представить в следующем виде (Рисунок 1.1):

Рисунок 1.1 — Организационная структура ООО «ТРАНССЕРВИС»

Директор по атоперевозкам отвечает за работу отдела управления автомобильным транспортом, транспортный отдел. За бесперебойную работу собственного подвижного состава ООО «ТРАНССЕРВИС» и движение транспортных средств по основным маршрутам.

Руководитель бизнеса по направлениям авиа, морские, железнодорожные перевозки и таможня отвечает за работу отделов по перевозке грузов наемным транспортом (авиа, море, ж/д), за работу отдела ВЭД. Контролирует сопровождение крупных проектов, осуществляет помощь в решении сложных вопросов.

Директор по складской логистике осуществляет управление складскими площадками, координирует взаимодействие склад с другими подразделениями компании, разрабатывает мероприятия по оптимизации технического оснащения складов, учет и контроль качества/количества товара на складе, организовывает работы по открытию новых складов, внедряет системы WMS.

Директора региональных площадок занимаются организацией работы филиалов компании ООО «ТРАНССЕРВИС» в Северо-Западном, Южном и Восточном регионе. Отвечают за бесперебойную работу всех подразделений региона, а также за осуществление требуемых планов и показателей.

Главный инженер отвечает за техническое состояние транспортных средств, за ремонт и своевременное обслуживание транспортных средств. Организует работу на ремонтных базах компании ООО «ТРАНССЕРВИС».

Финансовый директор берет на себя функции контроля за финансовой службой и бухгалтерией, а также контроль за всеми финансовыми потоками и соблюдение всех требуемых законов и положений.

Директор по персоналу отвечает за работу отдела кадров и секретариат. Проводит обучающие курсы, тренинги и аттестацию для сотрудников ООО «ТРАНССЕРВИС», а также организует поиск новых сотрудников.

ИТ директор отвечает за приобретение и внедрение новых технологий, управление информационными ресурсами, внедрение системы WMS.

Коммерческий директор отвечает за поддержание и развитие бизнеса текущих клиентов, новые продажи, маркетинг, коммуникации.

Директор юридического департамента отвечает за юридическое сопровождение проектов и сделок с коммерческой недвижимостью, правовое обеспечение работы компании, разработку и сопровождение договоров, полную юридическую поддержку деятельности всех подразделений компании.

Директор по экономической безопасности занимается организацией и управлением комплексной системой безопасности, прогнозированием и предотвращением опасных ситуаций и возможного ущерба как внутри компании, так и в сфере внешних связей, взаимодействует с различными государственными правоохранительными органами и спецслужбами МВД РФ, отвечает за общую работу службы безопасности компании.

Директор по развитию отвечает за стратегическое развитие складской и транспортной логистики, оптимизацию логистических маршрутов, выстраивание маркетинговой политики и продаж логистических услуг

Исходя из текущей организационной структуры, можно сделать вывод о том, что необходимо перераспределение функций между отделом ИС (информационного сопровождения) и контрольно-ревизионным отделом. Так, например, ревизионная группа должна быть в подчинении у контрольно-ревизионного отдела, но в данный момент это невозможно из-за недостаточной подготовленности руководителя данного подразделения к выполнению обязанностей по проведению инвентаризации и прочих работ, входящих в обязанности ревизоров.

1.2 Анализ экономического потенциала и финансового состояния предприятия

Имущество по источникам формирования подразделяется на собственный капитал и обязательства, а по характеру его использования — на основной и оборотный капиталы.

При анализе имущества предприятия необходимо изучить такие параметры, как состав и размещение активов хозяйствующего субъекта; динамика и структура источников финансовых ресурсов; наличие собственных оборотных средств; состав и размещение пассивов.

Активы баланса — превышение доходов над расходами; часть бухгалтерского баланса предприятия, в денежном выражении показывающая на отчетную дату движение материальных и нематериальных ценностей, принадлежащих предприятию, основных и оборотных средств, а также их состав и размещение (табл.1.1, рис.1.2).

Таблица 1.1

Анализ активов предприятия ООО «ТРАНССЕРВИС» за 2013, 2014, 2015 годы

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Актив баланса | 2013 | | 2014. | | Изменение | | 2015 г. | | Изменение | |
|  | Абсол. | % | Абсол. | % | абс. | отн. | Абсол. | % | абс. | отн. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| Всего имущества | 234748 | 100 | 259230 | 100 | 24482 | 110,4 | 270386 | 100 | 11156 | 104,3 |
| I. Внеоборотные активы | 121415 | 51,7 | 136789 | 52,8 | 15374 | 112,7 | 141222 | 52,2 | 4433 | 103,2 |
| 1.1. Основные средства | 121415 | 100 | 136789 | 100 | 15374 | 112,7 | 141222 | 100 | 4433 | 103,2 |
| 2. Оборотные активы | 113333 | 48,3 | 122441 | 47,2 | 9108 | 108,0 | 129164 | 47,8 | 6723 | 105,5 |
| 2.1. Запасы | 70000 | 61,8 | 77000 | 62,9 | 7000 | 110,0 | 81000 | 62,7 | 4000 | 105,2 |
| 2.2. НДС | 415 | 0,4 | 884 | 0,7 | 469 | 213,0 | 502 | 0,4 | -382 | 56,8 |
| 2.3. Дебиторская задолженность | 41777 | 36,9 | 42545 | 34,7 | 768 | 101,8 | 44774 | 34,7 | 2229 | 105,2 |
| 2.4. Денежные средства | 1141 | 1,0 | 2012 | 1,6 | 871 | 176,3 | 2888 | 2,2 | 876 | 143,5 |

Из таблицы 1.1 видно, что актив баланса состоит из внеоборотных активов (около 52% всего имущества) и оборотных активов (48% от суммы имущества).

С начала 2014 года сумма всего имущества предприятия увеличивается, причем темп роста имущества в 2014 году составил 10,4%, а в 2015 году всего 4,3%. Наибольшую степень влияния на сокращение темпов роста оказали внеоборотные активы, которые состоят на данном предприятии только из строки основные средства и имеют наибольшей удельный вес в имуществе ООО «ТРАНССЕРВИС». Если в течение 2013 года основные средства увеличились на 12,7%, то к концу 2015 года увеличение произошло всего на 3,2%. За 2015 год стоимость основных средств увеличилась на 5,2%. Хотя коэффициент поступления и превышает коэффициент выбытия, обновление основных средств недостаточно.

Динамика структуры актива баланса предприятия за 2013-2015 г. представлена на диаграммах А, В и С рисунка 1.2.

За 2015 год заметно сократились темпы роста по всем строчкам актива, кроме строки дебиторская задолженность. Сумма дебиторской задолженности выросла в 2014 году на 1,8%, а в 2015 году на 5,2%. Удельный вес дебиторской задолженности в оборотных активах — 34,7%.

Наибольший удельный вес в структуре оборотных активов занимают запасы (62%). Запасы увеличились на 7000 тыс. руб. в течение 2014 года и на 4000 тыс. руб. в течение 2015 года.

Рис. 1.2. Структура актива баланса предприятия за 2013-2015 г.

За анализируемый период произошло наращивание объема денежных средств, с начала 2014 года по конец 2015 года сумма денежных средств увеличилась в 2,5 раза и составила 2888 тыс. руб.

Пассив баланса — правая часть бухгалтерского баланса, отражающая источники формирования средств предприятия по их составу, целевому назначению и размещению (табл. 1.2, рис.1.3).

Таблица 1.2

Анализ пассивов предприятия ООО «ТРАНССЕРВИС» за 2013, 2014, 2015 годы

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Пассив баланса | 2013 | | 2014 | | Изменение | | 2015 | | Изменение | |
|  | Абсол. | % | Абсол. | % | абс. | отн. | Абсол. | % | абс. | отн. |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| Источники имущества | 234748 | 100 | 259230 | 100 | 24482 | 110,4 | 270386 | 100 | 11156 | 104,3 |
| Собственный капитал | 110010 | 46,9 | 121415 | 46,8 | 11405 | 110,4 | 130444 | 48,2 | 9029 | 107,4 |
| Заемный капитал, в т.ч. | 124738 | 53,1 | 137815 | 53,2 | 13077 | 110,5 | 139942 | 51,8 | 2127 | 101,5 |
| долгосрочные обязательства | 18250 | 14,6 | 18250 | 13,2 |  | 100,0 | 20150 | 14,4 | 1850 | 110,1 |
| краткосрочные обязательства | 106488 | 85,4 | 119565 | 86,8 | 13077 | 112,3 | 119842 | 85,6 | 277 | 100,2 |

Анализ пассивов предприятия показал, что сумма имущества предприятия увеличилась на 24482 тыс. руб. (10,4%) за 2014 год и на 11156 тыс. руб. (4,3%) за 2015 год. Это произошло из-за увеличения собственного капитала на 10,4% в 2014 году и на 7,4% в 2015 году, что в свою очередь связано с ростом нераспределенной прибыли за анализируемые периоды. Удельный вес собственного капитала в структуре пассива предприятия составляет 46,8% в 2014 году и 48,2% в 2015 году, что является положительной тенденцией развития предприятия (стремится к 50%).

Рис. 1.3. Структура пассива баланса предприятия ООО «ТРАНССЕРВИС»

Заемный капитал с начала 2013 года по конец 2015 года увеличился на 12,5%. Это связано как с увеличением краткосрочных обязательств, так и долгосрочных.

Однако темп роста заемного капитала к концу 2015 года снизился и составил всего лишь 1,5%, что так же является положительной тенденцией развития анализируемого предприятия.

Предварительный анализ активов баланса за 2015 год показал увеличение всего имущества предприятия на 11 156 тыс. руб. (+ 4,3%).

Для того, чтобы оценить вероятность наступления банкротства на предприятие прежде всего оценим финансовую устойчивость.

Проведем анализ финансовой устойчивости компании (см. Табл. 1.3.)

Финансовая устойчивость — комплексное понятие, которое характеризуется системой показателей, отражающих наличие, размещение и использование финансовых ресурсов предприятия. Финансовая устойчивость — это характеристика финансовой конкурентоспособности предприятия (т.е. платежеспособности, кредитоспособности), выполнения обязательств перед государством и другими хозяйствующими субъектами. [4, с. 263]

Таблица 1.3

Анализ финансовой устойчивости ООО «ТРАНССЕРВИС» за 2014 и 2015 годы.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2014 год | | Изм. | 2015 год | | Изм. |
|  | начало | конец |  | начало | конец |  |
| 1. Источник формирования оборотных средств (III р. пассива) | 110 010 | 121 415 | 11 405 | 121 415 | 130 444 | 9 029 |
| 2. Внеоборотные активы (I р. актива) | 121 415 | 136 789 | 15 374 | 136 789 | 141 222 | 4 433 |
| 3. Наличие собственных оборотных средств Ес (стр1-стр.2) | -11 405 | -15 374 | -3 969 | -15 374 | -10 778 | 4 596 |
| 4. Долгосрочные пассивы (IV р) | 18 250 | 18 250 |  | 18 250 | 20 100 | 1 850 |
| 5. Наличие собственных и долгосрочных заемных средств Er (стр. 3 + стр. 4) | 6 845 | 2 876 | -3 969 | 2 876 | 9 322 | 6 446 |
| 6. Краткосрочные заемные средства (стр.610 V р.) | — | — |  | — | — |  |
| 7. Общая величина основных источников формирования запасов и затрат Ео (стр. 5 + стр.6) | 6 845 | 2 876 | -3 969 | 2 876 | 9 322 | 6 446 |
| 8. Общая величина запасов и затрат (стр.210 актива) | 70 000 | 77 000 | 7 000 | 77 000 | 81 000 | 4 000 |
| 9. Излишек (+) или недостаток (-) сосбвтенных оборотных средств Е\*с (стр.3 — стр8) | -81 405 | -92 374 | -10 969 | -92 374 | -91 778 | 596 | -63 155 | -74 124 | -10 969 | -74 124 | -71 678 | 2 446 |
| 11. (+) или (-) общей величины основных источников формирования запасов и затрат Е\*о (стр.10 +стр.6) | -63 155 | -74 124 | -10 969 | -74 124 | -71 678 | 2 446 |  |  |  |  |  |  |
| 12. Типа ситуации | кризис-ное | кризис-ное |  | кризис-ное | кризис-ное |  |  |  |  |  |  |  |

Отрицательные значения показателей E\*c, E\*o, E\*r как на начало, так и на конец 2014 — 2015 гг., свидетельствует о том, что финансовое состояние является кризисным. Предприятие ООО «ТРАНССЕРВИС» находится на грани банкротства, поскольку в данной ситуации денежные средства, краткосрочные ценные бумаги, дебиторская задолженность не покрывают даже его кредиторской задолженности.

Рассмотрев возможности различных источников средств предприятия для формирования запасов и затрат, т.е. для осуществления текущей деятельности, необходимо проанализировать, насколько эффективно функционирует «работающий капитал», т.е. собственный.

Для этого рассчитаем относительные коэффициенты финансовой устойчивости.

Финансовые коэффициенты используются для исследования изменений устойчивости положения предприятия или проведения сравнительного анализа нескольких конкурирующих фирм.

Финансовые коэффициенты компании ООО «ТРАНССЕРВИС» отражены в таблице 1.4.

Таблица 1.4

Финансовые коэффициенты ООО «ТРАНССЕРВИС»

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Коэффициент | На начало года | В сравнении с нормой | Норм. значение | На конец года | В сравнении с нормой | Изменение |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 2014 год | | | | | | |
| Ккап | 1,134 | больше | 1 | 1,135 | больше | 0,001 |
| Кобес | -0,101 | меньше | 0,6 — 0,8 | -0,126 | меньше | -0,025 |
| Кнез | 0,469 | меньше | 0,5 | 0,468 | меньше | 0,000 |
| Кфин | 0,882 | меньше | 1 | 0,881 | меньше | -0,001 |
| Куст | 0,546 | меньше | 0,8 — 0,9 | 0,539 | меньше | -0,008 |
| Кнез.зап. | -0,162 | — | — | -0,197 | — | -0,035 |
| 2015 год | | | | | | |
| Ккап | 1,135 | больше | 1 | 1,073 | больше | -0,062 |
| Кобес | -0,126 | меньше | 0,6 — 0,8 | -0,083 | меньше | 0,042 |
| Кнез | 0,468 | меньше | 0,5 | 0,482 | меньше | 0,014 |
| Кфин | 0,881 | меньше | 1 | 0,932 | меньше | 0,051 |
| Куст | 0,539 | меньше | 0,8 — 0,9 | 0,557 | меньше | 0,018 |
| Кнез.зап. | -0,197 | — | — | -0,132 | — | 0,065 |

Коэффициент капитализации с 2013 года и по 2015 год превышает нормативное значение, что свидетельствует о достаточности собственных средств предприятия для покрытия своих обязательств.

Коэффициент обеспеченности собственными источниками финансирования, напротив, на протяжении всего анализируемого периода ниже нормативного значения, что говорит о недостаточном обеспечении оборотных активов собственными источниками финансирования.

Доля собственного капитала в общей сумме источников финансирования очень близка к рекомендуемому значению, что является положительным моментом для данного предприятия.

Значения коэффициента финансирования ни на начало года, ни на конец года не соответствуют, т.е. ниже нормативных значений. Это свидетельствует о недостаточности собственных источников для покрытия запасов и затрат, что можно объяснить увеличением объема запасов и затрат. Однако к концу 2015 года данный показатель почти достиг норматива.

Значение коэффициента финансовой устойчивости на протяжении всего анализируемого периода ниже нормативного коридора, хотя к концу 2015 года произошло увеличение значения, 55,7% актива формируется на предприятии за счет устойчивых источников, которые ООО «ТРАНССЕРВИС» может использовать в своей деятельности долгое время.

Отрицательные значения коэффициента финансовой независимости в части формирования запасов говорит о том, что средств из собственных источников не хватает для финансирования запасов и затрат предприятия (табл. 1.5).

Таблица 1.5

Критерии оценки показателей финансовой устойчивости

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Рейтинг показателя | Критерий | | Условия снижения |
|  |  | высший | низший |  |
| 1. Коэффициент абсолютной ликвидности | 20 | 0,5 и выше — 20 баллов | Менее 0,1 — 0 баллов | За каждый 0,1 пункта снижения с 0,5 снимается 4 |
| 2. Коэффициент промежуточного покрытия | 18 | 1,5 и выше-18 баллов | Менее 1 -0 баллов | За каждый 0,1 пункта снижения с 1,5 снимается 3 |
| 3. Коэффициент текущей ликвидности | 16,5 | 2 и выше -16,5 баллов | Менее 1 -0 баллов | За каждый 0,1 пункта снижения с 2 снимается 1,5 |
| 4. Коэффициент финансовой независимости | 17 | 0,6 и выше -17 баллов | Менее 0,4 -0 баллов | За каждый 0,1 пункта снижения с 0,6 снимается 0,8 |
| 5. Коэффициент обеспеченности источниками финансирования | 15 | 0,5 и выше -15 баллов | Менее 0,1 — 0 баллов | За каждый 0,1 пункта снижения с 0,5 снимается 3 |
| 6. Коэффициент финансовой независимости в части формирования запасов | 13,5 | 1 и выше -13,5 | Менее 0,5 -0 баллов | За каждый 0,1 пункта снижения с 1 снимается 2,5 |

Учитывая многообразие финансовых процессов, множественность показателей финансовой устойчивости, различия в уровне их критических оценок, складывающуюся степень отклонения от их фактических значений коэффициентов и возникающую в связи с этим сложность в общей оценке финансовой устойчивости организаций, многие отечественные и зарубежные аналитики рекомендуют производить интегральную бальную оценку финансовой устойчивости.

Сущность такой методики заключается в классификации организаций по уровню риска, т.е. любая анализируемая организация может быть отнесена к определенному классу в зависимости от «набранного» количества баллов, исходя из фактических значений показателей финансовой устойчивости. [26, с. 547] (табл. 1.6)

Таблица 1.6

Группировка организаций по категориям оценки финансового состояния

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели финансового состояния | Границы классов | | | | |  |
|  | 1 класс | 2 класс | 3 класс | 4 класс | 5 класс |  |
| 1. Коэффициент абсолютной ликвидности | 0,5 и выше = 20 баллов | 0,4 и выше = 16 баллов | 0,3 =12 баллов | 0,2 =8 баллов | 0,1 =4 баллов |  |
| 2. Коэффициент промежуточного покрытия | 1,5 и выше=18 баллов | 1,4=15 баллов | 1,3=12 баллов | 1,2-1,1=9-6 баллов | 1,0=3 балла |  |
| 3. Коэффициент текущей ликвидности | 2 и выше = 16,5 баллов | 1,9-1,7=15-12 баллов | 1,6-1,4=10,5-7,5 баллов | 1,3-1,1=6-3 баллов | 1 =1,5 балла | |
| 4. Коэффициент финансовой независимости | 0,6=17 баллов | 0,59 — 0,54 =16,2-12,2 | 0,53 — 0,48 = 11,4-7,4 | 0,47-0,41=6,6-1,8 баллов | 0,4 =1 балл | |
| 5. Коэффициент обеспеченности источниками финансирования | 0,5 = 15 баллов | 0,4 = 12 баллов | 0,3 =9 баллов | 0,2 =6 баллов | 0,1 =3 балла | |
| 6. Коэффициент финансовой независимости в части формирования запасов | 1 и выше = 13,5 баллов | 0,9 = 11баллов | 0,8 =8,5 баллов | 0,7 — 0,6 =6,0-3,5 баллов | 0,5 =1 балл | |
| 7. Минимальное значение | 100 баллов | 85,2 — 6,6 баллов | 63,4 — 56,5 баллов | 41,6-28,3 баллов | 14 баллов | |

класс — организации, чьи кредиты и обязательства подкреплены информацией, позволяющей быть уверенным в возврате кредитов и выполнении других обязательств в соответствии с договорами с хорошим запасом на возможную ошибку.

класс — организации, демонстрирующие некоторый уровень риска по задолженностям и обязательствам, и обнаруживающие определенную слабость финансовых показателей и кредитоспособности. Эти организации еще не рассматриваются как рисковые.

класс — это проблемные организации. Вряд ли существует угроза потери средств, но полное получение процентов выполнения обязательств представляется сомнительным.

класс — это организации особого внимания, так как имеется риск при взаимоотношениях с ними. Организации, которые могут потерять средства и проценты даже после принятия мер к оздоровлению бизнеса.

класс — организации высочайшего риска, практически неплатежеспособны.

Коэффициенты деловой активности ООО «ТРАНССЕРВИС» представлены в таблице 1.7.

Таблица 1.7

Коэффициенты деловой активности ООО «ТРАНССЕРВИС»

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Коэффициенты | Значение | Количество баллов |
| 1. Коэффициент абсолютной ликвидности | 0,024 |  |
| 2. Коэффициент промежуточного покрытия | 0,398 |  |
| 3. Коэффициент текущей ликвидности | 1,078 | 6 |
| 4. Коэффициент финансовой независимости | 0,482 | 7,5 |
| 5. Коэффициент обеспеченности источниками финансирования | — 0,083 |  |
| 6. Коэффициент финансовой независимости в части формирования запасов | — 0,132 |  |
| Итого |  | 13,5 |

Интегральная бальная оценка финансовой устойчивости равна 13,5. По критериям оценки финансового состояния предприятие относится к 5 классу — высочайший риск, предприятие практически не платёжеспособно.

Все это свидетельствует о необходимости разработки и внедрения мероприятий, направленных на повышение финансовой устойчивости организации и увеличение ее финансовых результатов.

.3 Анализ организации грузоперевозок ООО «ТРАНССЕРВИС»

Проведем анализ структуры грузоперевозок компании ООО «ТРАНССЕРВИС». Данные представлены в таблице 1.8.

Таблица 1.8

Структура грузоперевозок «ТРАНССЕРВИС» по рынкам сбыта, %

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2013 год | | 2014 год | | 2015 год | | Отклонение 2015 г. от 2014 г. (+/-) | | Отклонение 2015 г. от 2013 г. (+/-) | |
|  | сумма, млн. р. | уд. вес, % | сумма, млн. р. | уд. вес, % | сумма, млн. р. | уд. Вес, % | по сумме, млн. р. | по уд. весу, % | по сумме, млн. р. | по уд. весу, % |
| Внутренний рынок | 109095 | 40,8 | 94797 | 45,8 | 104246 | 77,0 | 9450 | 31,20 | -4849 | 36,20 |
| Ближнее зарубежье | 158295 | 59,2 | 111976 | 54,1 | 31004 | 22,9 | -80973 | -31,2 | -127292 | -36,30 |
| Дальнее зарубежье | — | — | 207 | 0,1 | 135 | 0,1 | -72 | — | 135 | 0,10 |
| Итого | 267390 | 100,0 | 206980 | 100,0 | 135385 | 100,0 | -71595 | — | -132013 | — |

Структура грузоперевозок «ТРАНССЕРВИС» по рынкам сбыта представлена на рисунке 1.4.

Рисунок 1.4 — Структура грузоперевозок «ТРАНССЕРВИС» по рынкам сбыта.

Как следует из данных, представленных в таблице 1.8, доля экспортных грузоперевозок в общем объеме в 2015 году по сравнению с 2014 годом сократилась на 31,2%, а по сравнению с 2013 годом — на 36,2%. При этом выручка от экспортных грузоперевозок сократилась в 2015 году по сравнению с 2014 годом на 81044,6 млн. р., а по сравнению с 2013 годом — на 127156 млн. р. В относительном выражении снижение выручки от реализации экспортных услуг по грузоперевозкам в 2015 году по сравнению с 2014 годом составило 72,74%, а в целом за период — 80,33%.

Таким образом, можно судить о значительном снижении грузоперевозок «ТРАНССЕРВИС» на внешние рынки. Данный факт свидетельствует о снижении эффективности внешнеэкономической деятельности предприятия и связан в первую очередь с обострением конкуренции логистических компаний на внешних рынках.

Эффективность деятельности предприятия на внешних рынках ассоциируется с объемом прибыли и с рентабельностью.

Прибыль является обобщающим результативным показателем производственно-финансовой деятельности предприятия и источником финансовых накоплений является прибыль. Являясь источником производственного и социального развития, прибыль занимает ведущее место в обеспечении самофинансирования предприятий и объединений, возможности которых во многом определяются тем, насколько доходы превышают затраты.

В экономической литературе приводится много убедительных доказательств важной роли прибыли как показателя, который выражает долгосрочные цели развития хозяйственной деятельности предприятия, выступает в качестве источника жизнедеятельности предприятия, основы самофинансирования деятельности предприятия. Прибыль может быть получена за счет повышения цены, при растущем рынке возможно увеличение объема продаж.

Для оценки прибыли предприятия, полученной при экспортных грузоперевозках, воспользуемся формулой (1):

П = Vрп \* ( Ц — С ), (1)

где П — прибыль от грузоперевозок, руб.;

Vрп — объем реализованных грузоперевозок, шт.;

Ц — средне реализационные цены, руб./шт.;

С — средняя себестоимость грузоперевозок, руб./шт. [21, c. 223]

Рентабельность деятельности предприятия на внешних рынках можно оценить при помощи формулы (2):

R = П / Врп \*100, (2)

где R — рентабельность грузоперевозок, %;

П — прибыль от реализации услуг, руб.;

Врп — выручка, полученная от реализации грузоперевозок, руб. [21, c.221]

Используя формулу 1 и данные приложения А, Б и В можно рассчитать прибыль по грузоперевозкам в страны Восточной Европы в динамике 2013-2015 гг.

Прибыль от грузоперевозок в страны Восточной Европы за 2013 год составила:

П = 143 450\* (565,3 — 508,7) = 8 113 532 руб.

Прибыль от грузоперевозок в страны Восточной Европы за 2014 год составила:

П = 183 350\* (647,3 — 582,6) = 11 859 078 руб.

Прибыль от грузоперевозок в страны Восточной Европы за 2015 год составила:

П = 149 150\* (677,5 — 609,8) = 10 106 404 руб.

Прибыль от грузоперевозок в страны СНГ за 2013-2015 гг. можно рассчитать по формуле 1 и данным приложения Г, Д, Е.

Прибыль от грузоперевозок в страны СНГ за 2013 год составила:

П = 582 920\* (2 663,3- 2 396,9) = 155 243 254,4 руб.

Прибыль от грузоперевозок в страны СНГ за 2014 год составила:

**[Смотрите также:   Дипломная работа по теме "Особенности перевода коммерческого веб-сайта на английский язык"](https://sprosi.xyz/works/diplomnaya-rabota-po-teme-osobennosti-perevoda-kommercheskogo-veb-sajta-na-anglijskij-yazyk/" \t "_blank)**

П = 511 060\* (3 019,7- 2 717,8) = 154 319 677,6 руб.

Прибыль от грузоперевозок в страны СНГ за 2015 год составила:

Прибыль от грузоперевозок в страны Западной Европы 2013-2015 гг. можно рассчитать по формуле 1 и данным приложения Ж, И, К.

Прибыль от грузоперевозок в страны Западной Европы за 2013 год составила:

П = 96 960\* (1 767,3- 1 590,58) = 17 134 771,2 руб.

Прибыль от грузоперевозок в страны Западной Европы за 2014 год составила:

П = 107 390\* (1 999,5 — 1 799,6) = 21 470 482,7 руб.

Прибыль от грузоперевозок в страны Западной Европы за 2015 год составила:

П= 99 250\* (2 142,5-1 928,3) = 22 262 327,5 руб.

Результаты вышеприведенных расчетов представим в аналитической таблице 1.9.

Таблица 1.9

Показатели прибыли от грузоперевозок на внешние рынки ООО «ТРАНССЕРВИС» за 2013-2015 гг.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Прибыль, млн. руб. | | | Отклонения | |
|  | 2013 год | 2014 год | 2015 год | 2014/2013 | 2015/2014 |
| Страны Восточной Европы | 8 113 532 | 11 859 078 | 10 106 404 | 3 745 546 (46,2%) | — 1 752 674 (- 14,8%) |
| СНГ | 155 243 254,4 | 154 319 677,6 | 157 616 431 | — 923 576,8 (-0,6%) | 3 296 753 (2,1%) |
| Страны Западной Европы | 17 134 771,2 | 21 470 482,7 | 22 262 327,5 | 4 335 711,5 (25,3%) | 799 844,8 (3,7%) |

Таким образом, динамика прибыли от грузоперевозок в страны Восточной Европы за период 2013-2015 гг. носит неравномерный характер. В 2013 году прибыль составила 8 113 532 рублей, а в 2014 она увеличилась на 46,2% и составила 11 859 078 млн. руб. В 2015 произошло уменьшение прибыли на 14,8% по сравнению с 2014 годом. Она составила 10 106 404 млн. руб.

Динамика прибыли от грузоперевозок в страны СНГ за период 2013-2015 гг. имеет так же не равномерную тенденцию. В 2013 году прибыль составила 155 243 254,4 млн. руб., а в 2014 она сократилась на 0,6% и составила 154 319 677,6 млн. руб. В 2015 году произошло увеличение прибыли до 157 616 431 млн. руб.. По сравнению 2014 годом этот показатель увеличился на 2,1%.

Динамика прибыли от грузоперевозок в страны Восточной Европы за период 2013-2014 гг. характеризуется стабильным ростом. В 2013 году прибыль составила 17 134 771,2 млн. руб., а в 2014 году она увеличилась 25,3% и составила 21 470 482,7 млн. руб. В 2015 году произошел рост прибыли на 3,7%. Основными факторами, повлиявшими на изменение прибыли являются: изменение цены, себестоимости грузоперевозок, а так же объемов реализации и конечно финансовый кризис.

В 2014 году средняя цена грузоперевозок в страны Восточной Европы увеличилась на 14,5% по сравнению с 2013 годом, а в 2015 году — увеличилась на 19,8% по сравнению с 2013 годом, и на 4,7% по сравнению с 2014 годом.

По грузоперевозкам в страны СНГ средне реализационная цена в 2014 годом увеличилась на 13,4% по сравнению с 2013 годом, а в 2015 — на 18,5% по сравнению с 2013 годом, и на 4,5% по сравнению с 2014 годом.

По грузоперевозкам в страны Западной Европы средняя цена реализации продукции в 2014 году увеличилась на 13,1% по сравнению с 2013 годом.

Следующим этапом анализа является расчет рентабельности. Рентабельность — это относительный показатель, определяющий уровень доходности предприятия. Показатель рентабельности характеризует эффективность работы предприятия в целом, доходность различных направлений деятельности (производственной, коммерческой, инвестиционной и т.д.). Он более полно, чем прибыль, характеризует окончательные результаты хозяйственной деятельности, потому что его величина показывает соотношение эффекта с наличными или потребленными ресурсами. Этот показатель используют для оценки деятельности предприятия и как инструмент в инвестиционной политике и ценообразования. [35, c. 122]

Используя формулу 2 и данные приложения А, Б, В можно рассчитать рентабельность от грузоперевозок в страны Восточной Европы в динамике 2013-2015 гг.

Рентабельность от грузоперевозок в страны Восточной Европы в 2013 году составила:

R =8 113 532 / 80 683 970, 9 \* 100 = 10, 1%

Рентабельность от грузоперевозок в страны Восточной Европы в 2014 году составила:

R = 11 859 078 / 97 770 436\*100 = 12, 1%

Рентабельность от грузоперевозок в страны Восточной Европы в 2015 году составила:

R = 10 106 404 / 78 077 343\* 100 = 12, 9%

Таким образом, из результатов анализа видим, что в 2013 году рентабельность реализации грузоперевозок в страны Восточной Европы составила 10,1%. В 2014 году она увеличилась на 2% и составила 12,1%. В 2015 году рентабельность от грузоперевозок в страны Восточной Европы увеличилась на 0,8% по сравнению с 2014 годом и составила 12,9%. Увеличение рентабельности в 2014 году произошло из-за роста прибыли на 46,2% по сравнению с 2013 годом.

Используя формулу 2 и данные приложения Г, Д, Е, можно рассчитать рентабельность от грузоперевозок в страны СНГ в динамике 2013-2015 гг.

Рентабельность от грузоперевозок в страны СНГ в 2013 году составила:

R = 155 243 254, 4 / 1 384 315 969\* 100 = 11, 2%

Рентабельность от грузоперевозок в страны СНГ в 2014 году составила:

R = 154 319 677, 6 / 1 460 803 571\* 100 = 10, 6%

Рентабельность от грузоперевозок в страны СНГ в 2015 году составила:

R = 157 616 431 / 1 384 486 293\* 100 = 11, 4%

Из результатов анализа видно, что в 2013 году рентабельность реализации от грузоперевозок в страны СНГ составила 11,2%. В 2014 году она сократилась на 0,6% и составила 10,6%. В 2015 году рентабельность реализации от грузоперевозок в страны СНГ увеличилась на 0,8% по сравнению с 2014 годом и составила 11,4%. Увеличение рентабельности в 2015 году произошло из-за роста прибыли на 0,6% по сравнению с 2014 годом. В 2014 году к уменьшению рентабельности привело снижение прибыли на 2,1%.

Используя формулу 2 и данные приложения Ж, И, К можно рассчитать рентабельность реализации от грузоперевозок в страны Западной Европы в динамике 2013-2015 гг.

Рентабельность от грузоперевозок в страны Западной Европы в 2013 году составила:

R = 17 134 771, 2 / 187 195 121\* 100 = 9, 2%

Рентабельность от грузоперевозок в страны Западной Европы в 2014 году составила:

R = 21 470 482, 7 / 209 252 516\* 100 = 10, 3%

Рентабельность от грузоперевозок в страны Западной Европы в 2015 году составила:

R= 22 262 327, 5 / 209 558 497\*100 =10, 6%

Результаты расчета рентабельности представлены в таблице 1.10.

Таблица 1.10

Динамика рентабельности экспорта за 2013-2015 гг.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Виды грузоперевозок | Рентабельность, % | | | Отклонение 2015/2014, % |
|  | 2013 год | 2014 год | 2015 год |  |
| Страны Восточной Европы | 10,1 | 12,1 | 12,9 | 0,8 |
| Страны СНГ | 11,2 | 10,6 | 11,4 | 0,8 |
| Страны Западной Европы | 9,2 | 10,3 | 10,6 | 0,3 |

Из результатов расчета видно, что в 2013 году рентабельность реализации от грузоперевозок в страны Западной Европы составила 9,2%. В 2014 году она увеличилась на 1,1% и составила 10,3%. За 2015 год рентабельность увеличилась на 0,3% и составила 10,6%.

Таким образом, как видно из результатов анализа, динамика прибыли, и рентабельности в основном носит положительный характер. Следовательно, деятельность предприятия на внешних рынках эффективна. Основными преимуществами эффективного экспорта грузоперевозок являются:

эффективный менеджмент внешнеэкономической деятельности;

растущая конкурентоспособность грузоперевозочных услуг;

высокое качество предлагаемого ассортимента услуг;

доступная цена грузоперевозок;

высокий спрос на услуги со стороны стран СНГ.

финансовый прибыль инновационный

2. ОРГАНИЗАЦИОННАЯ ЧАСТЬ. РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

.1 Состояние грузовых перевозок

В транспортной отрасли за последние пятнадцать лет происходят две противоположные тенденции: рост показателей перевозок грузов и снижение показателей перевозок пассажиров (табл. 2.1 и 2.2). Притом снижение последних показателей может быть связано с плохой демографической ситуацией в стране, ростом благосостояния граждан в докризисный период и низким качеством оказываемых транспортных услуг, что привело к росту покупок личных транспортных средств и отказу от услуг общественного транспорта.

Таблица 2.1.

Показатели перевозок пассажиров транспортом общего пользования [5, c.12-14]

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели перевозок пассажиров | Годы | | | | | | |
|  | 1995 | 2000 | 2010 | 2011 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Перевозки пассажиров транспортом общего пользования, млрд. человек | 44,94 | 44,75 | 29,39 | 25,83 | 23,08 | 22,35 | 20,43 |
| Пассажирооборот транспорта общего пользования, млрд. пассажиро-километров | 552,3 | 494,4 | 464,5 | 466,7 | 465,5 | 475,5 | 429,6 |

Показатели таблицы 2.1 свидетельствуют о сокращении числа перевозок и пассажирооборота транспорта общего пользования. В 2016 году число перевезенных пассажиров снизилось более чем в 2 раза, а пассажирооборот — приблизительно в 1,3 раза по сравнению с 1995 годом.

Автомобильным транспортом в России перевозится около 80% общего объема грузов, перевозимых всеми видами транспорта, т.е. подавляющая часть грузов не может быть доставлена потребителям без автомобильного транспорта. Особенно актуальна эта проблема в Республике Саха (Якутия), поскольку в климатических условиях крайнего севера строительство железнодорожного транспорта сложно, трудоемко, развивается слабо, а авиаперевозки достаточно дорогостоящие.

На этапе становления и развития рыночных отношений в России автомобильный транспорт и автосервис получили новый импульс для своего развития и являются одной из наиболее быстро меняющихся и растущих подотраслей национальной экономики. Характерными чертами функционирования автотранспорта в условиях рыночной экономики являются такие объективные обстоятельства, как новые экономические условия работы транспорта и потребителей его услуг, формирование рынка услуг транспорта, усиление конкуренции между предприятиями и разными видами транспорта.

Без учета требований рынка не может нормально развиваться ни одно производство. Конечной целью любого предприятия транспорта, функционирующего в условиях рынка, является получение прибыли на основе производства услуг, необходимых потребителю. Те предприятия, которые быстрее других приспособятся к рынку, займут лидирующую позицию и будут иметь прочное экономическое положение.

Перевозка грузов является основным видом услуг транспорта. В качестве продукции транспорта традиционно рассматривалась только перевозка, измеряемая такими валовыми показателями, как объем перевозок, грузооборот и т.п. К услугам транспорта следует относить не только перевозку, но и операции, входящие в состав перевозочного процесса.

Таблица 2.2.

Показатели перевозок грузов грузовым транспортом [12, c.15-17]

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели перевозок грузов | Годы | | | | | | |
|  | 1995 | 2000 | 2010 | 2011 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Перевозки грузов транспортом, млрд. тонн | 8,8 | 7,9 | 9,2 | 9,3 | 9,5 | 9,5 | 7,47 |
| Грузооборот транспорта, млрд. тонно-километров | 3688 | 3638 | 4676 | 4801 | 4915 | 4948 | 4445 |

Из таблицы 2 видна тенденция увеличения показателей перевозок грузов, что связано с общим экономическим ростом в период между кризисами. В 2015 году количество перевезенного груза повысилось в 1,2 раза, а грузооборот — в 1,36 раза по сравнению с 2000 годом.

.2 Анализ деятельности ООО «ТРАНССЕРВИС» при организации грузоперевозок

Проанализируем структуру парка автомобилей ООО «ТРАНССЕРВИС» представлена в таблице 2.3

Таблица 2.3.

Структура парка подвижного состава

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип  подвижного состава | Количество, ед. | | | Структура, % | | |
|  | 01.01.2014 | 01.01.2015 | 01.01.2016 | 01.01.2014 | 01.01.2015 | 01.01.2016 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Тягач седельный | 15 | 15 | 15 | 6,33 | 6,33 | 6,12 |
| Самосвал | 42 | 42 | 41 | 17,72 | 17,72 | 16,73 |
| Бортовые автомобили | 10 | 10 | 12 | 4,22 | 4,22 | 4,91 |
| Спец.техника автомобильная | 41 | 41 | 48 | 17,30 | 17,30 | 19,59 |
| Автобусы | 21 | 21 | 16 | 8,86 | 8,86 | 6,53 |
| Легковые автомобили | 33 | 33 | 36 | 13,92 | 13,92 | 14,69 |
| Самоходные краны | 11 | 11 | 11 | 4,64 | 4,64 | 4,49 |
| Землеройная тракторно-строительная техника | 41 | 41 | 43 | 17,30 | 17,30 | 17,55 |
| Прочая техника | 23 | 23 | 23 | 9,71 | 9,71 | 9,39 |
| Итого | 237 | 237 | 245 | 100,00 | 100,00 | 100,00 |

В соответствии с таблицей 2.4, в 01.01.2015 г. не происходит изменений в численности и структуре подвижного состава парка предприятия по сравнению с 01.01.2014 г. На протяжении рассматриваемых трех лет количество седельных тягачей, самоходных кранов и прочей техники остается неизменным.

В 01.01.2016 г. число самосвалов сокращается на 1, автобусов — на 2; возрастает количество бортовых автомобилей на 2 единицы, спец.техники автомобильной — на 7, землеройной тракторно-строительной техники — на 2.

Сокращение численности машин объясняется их списанием вследствие их достаточного физического и морального износа, а увеличение — приобретением новой техники.

Используя данные таблицы, на рисунке 2.1 отражена динамика изменения парка подвижного состава.

Рис.2.1 . Динамика изменения структуры парка подвижного состава по типам

По рисунку 2.1 видно, что в 01.01.2014 и 01.01.2015 годах не происходит изменений и в структуре автопарка.

Наибольший удельный вес занимают самосвалы (17,72%), спец.техника автомобильная (17,30%), землеройная тракторно-строительная техника (17,30%).

Наименьший удельный вес занимают бортовые автомобили (4,22%).

В 01.01.2016 году структура парка изменяется- наибольший удельный вес занимает спец.техника автомобильная (19,59%), наименьший — самоходные краны (4,49%). Это также отображено на рисунке 2.2

Рис.2.2. Структура парка подвижного состава за 01.01.2016 год

Далее в таблице 2.5 представлена динамика изменения состава парка по сроку эксплуатации с момента выпуска заводом изготовителем.

Как показывает таблица 2.5, седельные тягачи преобладают в автопарке компании 1981-1985гг. выпуска, и в меньшем количестве — машины 1975-1980, 1986-1990, 1996-2000гг. выпуска.

Большинство самосвалов- 2001-01.01.2015, 1986-1990гг., в меньшей степени- 1975-1980гг. выпуска. Большая часть бортовых автомобилей- 1991-1995гг. выпуска. Машины 1975-1980хх годов отсутствуют. Для автомобильной спецтехники парка характерна относительная новизна- преобладают машины 2001-01.01.2015гг. выпуска. Ситуация с автобусами аналогична, но нет машин производства 1981-1985гг., а в 01.01.2016г. списываются автобусы 1975-1980 и 1996-2000г. по техническим причинам. Таблица 2.4 Возрастная структура парка подвижного состава

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Группа автомобилей | Количество, ед. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | 1975-1980гг | | | 1981-1985гг | | | 1986-1990гг | | | 1991-1995гг | | | 1996-2000гг | | | 2001-01.01.2015гг | | |
|  | 01.01.2014 | 01.01.2015 | 01.01.2016 | 01.01.2014 | 01.01.2015 | 01.01.2016 | 01.01.2014 | 01.01.2015 | 01.01.2016 | 01.01.2014 | 01.01.2015 | 01.01.2016 | 01.01.2014 | 01.01.2015 | 01.01.2016 | 01.01.2014 | 01.01.2015 | 01.01.2016 |
| Тягач седельный | 1 | 1 | 1 | 7 | 7 | 7 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 |
| Самосвал | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 12 | 12 | 12 | 9 | 9 | 8 | 3 | 3 | 3 | 15 | 15 | 15 |
| Бортовые автомобили | — | — | — | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 4 | 4 | 5 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 |
| Спец. техника автомобильная | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 | 4 | 3 | 12 | 12 | 12 | 7 | 7 | 8 | 14 | 14 | 21 |  |
| Автобусы | 1 | 1 | — | — | — | — | 4 | 4 | 3 | 7 | 7 | 5 | 1 | 1 | — | 8 | 8 | 8 |
| Легковые автомобили | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 4 | 4 | 3 | 9 | 9 | 11 | 20 | 20 | 22 |
| Самоходные краны | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 4 | 4 | 3 | 4 | 4 | 5 | — | — | — | — | — | — |
| Землеройная тракторно-строительная техника | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 17 | 17 | 16 | 8 | 8 | 9 | 4 | 4 | 5 | 7 | 7 | 7 |
| Прочая техника | 3 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 7 | 7 | 6 | 4 | 4 | 4 | 1 | 1 | 1 | 7 | 7 | 8 |
| Итого | 11 | 11 | 11 | 18 | 18 | 18 | 51 | 51 | 46 | 54 | 54 | 53 | 27 | 27 | 30 | 76 | 76 | 87 |
| Структура парка относительно 01.01.2016г., % | 4,49 | 4,49 | 4,49 | 7,35 | 7,35 | 7,35 | 20,82 | 20,82 | 18,78 | 22,04 | 22,04 | 21,63 | 11,02 | 11,02 | 12,24 | 31,02 | 31,02 | 35,51 |

Легковые автомобили, в основном, новые и до 1991г. выпуска не приобретались. Новых самоходных кранов в рассматриваемом периоде не было, большая их часть приходится на 1986-1995гг. выпуска. Землеройной тракторно- строительной техники 1975-1980г. выпуска- меньшинство, в основном на балансе компании техника 1986-1995гг.

Прочая техника Управления Механизации находится в различном состоянии, но есть тенденции к их обновлению, т.к. на 01.01.2016г. приходится не меньшая их часть.

Рис.2.3. Динамика изменения структуры автомобильного парка по сроку эксплуатации

В соответствии с рисунком 2.3, в автопарке ООО «ТРАНССЕРВИС» наименьший удельный вес в общем количестве машин занимает техника 1975-1980 гг. выпуска. Из них в 01.01.2016 г. это число сократилось до 4,49% по сравнению с предыдущими 4,64. Наибольший удельный вес принадлежит технике 2001-01.01.2015гг. выпуска. Из них в 01.01.2016 г. происходит прирост численности до 35,51% по сравнению с предыдущими 32,07%. Это говорит о том, что компания к 01.01.2016г. начинает чаще списывать старую технику и приобретать более новую.

В таблице 2.5 представлена структура парка по сроку эксплуатации с момента выпуска заводом изготовителем по данным на 01.01.2016 год.

Таблица 2.5.

Структура парка по сроку эксплуатации с момента выпуска заводом изготовителем

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Группа автомобилей по сроку эксплуатации | Количество автомобилей | Удельный вес, % |
| До 5 лет | 87 | 35,52 |
| 5-10 лет | 30 | 12,24 |
| 10-15 лет | 53 | 21,63 |
| 15 и более | 75 | 30,61 |
| Итого | 245 | 100,00 |

Для наглядности данные таблицы 2.5 отражены графически на рисунке 2.4.

Рис.2.4. Структура парка по сроку эксплуатации с момента выпуска заводом изготовителем по данным на 01.01.2016 г.

Таблица 2.6 и рисунок 2.9 показывают, что на предприятии преобладает относительно новая техника — до 5 лет она составляет 35,52%, но в то же время машины сроком службы 15 и более лет составляют 30,61%. Наименьший удельный вес занимают машины сроком службы 10-15 лет — 21,63%.

Результаты работы парка подвижного состава оцениваются системой технико-экономических показателей, характеризующих количество и качество их работы.

Технико-эксплуатационные показатели можно подразделить на внутренние и внешние по отношению к обслуживаемым транспортным системам. К внешним показателям можно отнести: численность и структуру подвижного состава, общую грузоподъемность, готовность парка выполнять перевозки и его использование и т.п.

Группу внутренних показателей составляют те, которые определяют уровень выработки подвижного состава, напряженность плана перевозок. К ним относятся показатели: время работы подвижного состава, скорость движения, пробега, грузоподъемность транспортных средств и ее использование.

Разделение показателей на внешние и внутренние довольно условно, т.к. они взаимосвязаны между собой, и изменение одних из них, как правило, влечет за собой изменение многих других.

Необходимо проанализировать динамику уровня технико-эксплуатационных показателей, чтобы определить ряд причин, повлекших это изменение. Умение выявить существенные факторы и определить их влияние, владение методиками оценки и расчета являются обязательными в работе аналитика. Помимо этого его деятельность скрывает внутрипроизводственные ресурсы, устраняет отрицательное воздействие внутренних факторов. В таблице 2.7 представлены технико-эксплуатационные показатели работы ООО ООО «ТРАНССЕРВИС».

Таблица 2.6

Анализ технико-эксплуатационных показателей работы предприятия

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Значение | | | Абсолютное отклонение | | | Относительное отклонение, % | |
|  |  | | | 01.01.15 г. к 01.01.2014 г. | 01.01.16 г. к 01.01.14 г. | | 01.01.15 г. к 01.01.14 г. | 01.01.16 г. к 01.01.14 г. |
|  | 01.01.14 г. | 01.01.15 г. | 01.01.16 г. |  |  | |  |  |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | | 7 | 8 |
| Автомобиле-дни инвентарные | 24455,00 | 24455,00 | 24820,00 | — | 365,00 | | — | 1,49 |
| Автомобиле-дни в работе | 21764,95 | 15651,20 | 23082,60 | -6113,75 | 1317,65 | | -28,09 | 6,05 |
| Автомобиле-дни нахождения в исправном состоянии | 22254,05 | 21764,95 | 23082,60 | -489,10 | 828,55 | | -2,20 | 3,72 |
| Автомобиле-часы работы на линии | 161060,63 | 109558,40 | 184660,80 | -51502,23 | 23600,17 | | -31,98 | 14,65 |
| Общая грузоподъемность автомобилей, т | 904,55 | 904,55 | 881,15 | — | -23,40 | | — | -2,59 |
| Коэффициент технической готовности автомобилей | 0,91 | 0,89 | 0,93 | -0,02 | 0,02 | | -2,20 | 2.20 |
| Коэффициент выпуска автомобилей на линию | 0,89 | 0,64 | 0,93 | -0,25 | | 0,04 | -28,09 | 4,49 |
| Среднее врем нахождения автомобиля в наряде за сутки, час | 7,40 | 7,00 | 8,00 | -0,40 | | 0,60 | -5,41 | 8,11 |
| Средняя эксплуатационная скорость, км/ч | 14,05 | 19,05 | 19,60 | 5,00 | | 5,55 | 35,59 | 39,50 |
| Среднесуточный пробег, км | 103,96 | 133,36 | 156,77 | 29,40 | | 52,81 | 28,28 | 50,80 |
| Коэффициент использования пробега | 0,67 | 0,71 | 0,57 | 0,04 | | -0,10 | 5,97 | -14,93 |
| Коэффициент использования грузоподъемности | 1,42 | 1,14 | 1,43 | -0,28 | | 0,01 | -19,72 | 0,70 |
| Средняя грузоподъемность автомобиля, т | 13,50 | 13,50 | 12,96 | — | | -0,54 | — | -4,00 |
| Среднее расстояние перевозки, км | 25,22 | 34,68 | 20,95 | 9,46 | | -4,27 | 37,51 | -16,93 |
| Выработка на одну списочную автотонну (U), тонн (W), ткм | 1,27 | 0,72 | 2,07 | -0,55 | | 0,80 | -43,31 | 62,99 |
|  | 32,03 | 25,13 | 43,41 | -6,90 | | 11,38 | -21,54 | 35,53 |
| Общий пробег, км | 2262,68 | 2087,25 | 3618,56 | -175,43 | | 1355,88 | -7,73 | 59,92 |
| Пробег с грузом, км | 1516,00 | 1481,95 | 2062,58 | -34,05 | | 546,58 | -2,25 | 36,05 |
| Число ездок с грузом | 60,00 | 43,00 | 99,00 | -17,00 | | 39,00 | 65,00 |  |
| Грузооборот, ткм | 28970,20 | 22733,20 | 38246,40 | -6237,00 | | 9276,20 | -21,53 | 32,02 |
| Объем перевозок грузов, т | 1148,60 | 655,50 | 1825,60 | -493,10 | | 677,00 | -42,93 | 58,94 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Из таблицы 2.6 видно, что автомобиле-дни пребывания в предприятии изменяются только в 01.01.2016 г.- увеличиваются на 365, что обусловлено увеличением парка грузовых автомобилей на 1 единицу. Автомобиле-дни в работе в 01.01.2015 г. сокращаются на 6 113.75 — несколько месяцев в начале года в Управлении Механизации были очень малые объемы перевозок, наоборот, в 01.01.2016г. этот показатель возрастает на 1 317.65, в связи с увеличением клиентов (увеличением объемов работы). По этой же причине изменяются аналогично автомобиле-часы работы на линии, коэффициент выпуска автомобилей на линию, среднее время нахождения автомобиля в наряде за сутки, выработка на 1 списочную автотонну, общий пробег, пробег с грузом, кол-во ездок с грузом, грузооборот, объем перевозок.

Коэффициент технической готовности в 01.01.2015 г. по сравнению с 01.01.2014 г. был ниже на 0,02. Из-за меньшего объема работ в 01.01.2015г. компания сосредотачивает свои усилия и на проведении ремонтных работ, поэтому автомобиле-дни нахождения в исправном состоянии снижены на 489,10.

Списочное количество автомобилей в 01.01.2014 и 01.01.2015 годах оставалось на одном уровне — 67 единиц, в 01.01.2016 году приобретены 2 бортовых автомобиля — ISUSU V305 и ГАЗ 66, но списан МАЗ 5551, поэтому в этот период техники- 68 единиц. Изменилась и общая грузоподъемность грузовых автомобилей — по сравнению с 01.01.2014-01.01.2015 гг., 01.01.2016 г. характеризуется уменьшением этого показателя на 30,5 тонн по причине списания четырех прицепов.

Для производства автотранспортной продукции необходимо наличие и взаимодействие трех факторов производства: средств труда, предметов труда и живого труда. Совокупность средств и предметов труда составляют средства автотранспортного производства, которые, участвуя в процессе создания автотранспортной продукции, в натуральной и стоимостной формах определяют содержание производственных фондов (средств производства).

В зависимости от специфики участия в производственном процессе производственные фонды подразделяются на основные и оборотные.

Производственные фонды формируются как совокупность основных и оборотных, когда к ним приложен труд человека для создания стоимости автотранспортной продукции. В состав основных фондов включают только те средства труда, которые имеют срок службы не менее 1 года. Основные фонды, участвуя в производственном процессе длительный период времени, переносят свою стоимость по частям на автотранспортные издержки.

Основные фонды подразделяются на производственные и непроизводственные. Основные производственные фонды предназначены для подготовки и реализации транспортного процесса. Основные непроизводственные фонды не участвуют непосредственно в процессе производства автотранспортной продукции и предназначены для обслуживания социальной сферы автотранспортной деятельности.

По техническому признаку и степени влияния на создание автотранспортной продукции основные производственные фонды подразделяются на активные и пассивные.

К активным основным фондам относятся автотранспортные средства (в отличие от других отраслей экономики, где к ним относятся еще машины и оборудование).

К пассивным основным производственным фондам относится оставшаяся часть и, в первую очередь, производственные здания, предназначенные для проведения технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств.

Структурно активная часть в крупных и средних предприятиях составляет свыше 65 % балансовой стоимости основных производственных фондов. В условиях рынка автотранспортных услуг большинство хозяйствующих субъектов (свыше 70 %) вообще не обладают производственно-технической базой для хранения и технической эксплуатации подвижного состава.

Таблица 2.7

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Группа основных средств | Период | Данные на начало периода | | | | Изменение за период | | Данные на конец периода | | |
|  |  | Балансовая стоимость, руб. | Структура, % | Амортизация, руб. | Остаточная стоимость, руб. | Балансовой стоимости, руб. | Амортизации, руб. | Балансовая стоимость, руб. | Амортизация, руб. | Остаточная стоимость, руб. |
| Здания и сооружения | 01.01.2014г | 3464946.25 | 8.78 | 1844575.00 | 1620371.25 | 0.00 | 86623.76 | 3464946.25 | 1931198.76 | 1533747.49 |
|  | 01.01.2015г | 3464946.25 | 6.49 | 1931198.76 | 1533747.49 | 0.00 | 90766.34 | 3464946.25 | 2026965.10 | 1442981.15 |
|  | 01.01.2016г | 3464946.25 | 4.35 | 2026965.10 | 1442981.15 | 0.00 | 99076.29 | 3464946.25 | 2121041.39 | 1343904.86 |
| Машины и оборудование | 01.01.2014г | 3955657.98 | 10.02 | 1091350.00 | 2864307.93 | 6444040.24 | 891498.29 | 10399698.22 | 1982848.29 | 8416849.93 |
|  | 01.01.2015г | 10399698.22 | 19.49 | 1982848.29 | 8416849.93 | 1455957.75 | 1573848.50 | 11855655.97 | 3556696.79 | 8298959.18 |
|  | 01.01.2016г | 12329882.21 | 15.46 | 3945562.31 | 8384319.90 | -2436384.73 | 1792666.23 | 9893497.48 | 5738228.54 | 4155268.94 |
| Инструменты и приспособления | 01.01.2014г | 37334.67 | 0.09 | 19298.20 | 18036.47 | 5490.00 | 2542.38 | 42824.67 | 21840.58 | 20984.09 |
|  | 01.01.2015г | 42824.67 | 0.08 | 21840.58 | 20984.09 | 0.00 | 3425.98 | 42824.67 | 25266.56 | 17558.11 |
|  | 01.01.2016г | 49248.37 | 0.06 | 25116.67 | 24131.70 | 4921.95 | 6302.11 | 54170.32 | 31418.78 | 22751.54 |
| Другие виды основных средств | 01.01.2014г | 153400.38 | 0.39 | 49045.41 | 104354.97 | 4800.00 | 19313.18 | 158200.38 | 68358.59 | 89841.79 |
|  | 01.01.2015г | 158200.38 | 0.30 | 68358.59 | 89841.79 | 9128.87 | -18159.82 | 167329,25 | 50198.77 | 117130.48 |
|  | 01.01.2016г | 118399.72 | 0.15 | 35519.91 | 82879.81 | 5047.71 | 1514.31 | 123447.43 | 37034.22 | 86413.21 |
| Транспортные средства | 01.01.2014г | 31859215.30 | 80.72 | 6530098.00 | 25329117.57 | 7444326.19 | 4294534.59 | 39303541.49 | 10824632.59 | 28478908.90 |
|  | 01.01.2015г | 39303541.49 | 73.64 | 7860708.29 | 31442833.20 | 21375673.40 | 4881926.83 | 60679214.89 | 12742635.12 | 47936579.77 |
|  | 01.01.2016г | 63780234.77 | 79.98 | 13266288.83 | 50513945.94 | 2567224.22 | 533982.63 | 66347458.99 | 13800271.46 | 52547187.53 |

Динамика изменения основных производственных фондов предприятия.

Из таблицы 2.7 видно, что балансовая стоимость зданий и сооружений на протяжении трёх лет не изменялась (3 464 946,25 руб.), т.е. предприятие не увеличивало пассивную часть основного капитала.

Стоимость машин и оборудования изменялась по- разному: в конце 01.01.2014 г. она увеличивается в 2,63 раза, в начале 01.01.2015 г. остается на прежнем уровне, в конце периода и начале следующего года вновь возрастает, в конце 01.01.2016 г. снижается до 9 893 497,48 руб.

В течение 01.01.2014-01.01.2016 гг. постоянно возрастает балансовая стоимость инструментов и приспособлений, за исключение 01.01.2015 г., на протяжении которого она остается неизменной.

2.3 Направления совершенствования грузоперевозок с использованием транспортной логистики

ООО «ТРАНССЕРВИС» имеет лицензии на осуществление всех видов перевозок юридическим и физическим лицам на внутригородских, областных, республиканских, международных сообщениях. Подвижной состав по своим характеристикам пригоден для перевозки сыпучих строительных, штучных, тарных грузов, а также продуктов питания, требующих при перевозке соблюдения температурного режима. Предприятие обслуживает организации всех министерств и ведомств РФ. В настоящее время усилия предприятия направлены на расширение международных перевозок, услуг по ремонту автомобилей.

Подвижной состав различается по своему назначению, грузоподъемности, типу кузова. География международных перевозок ограничивается Российской Федерацией и Украиной.

В данное время руководством предприятия ведется активная работа по выходу на рынок международных перевозок из стран Западной Европы. При изучении рынка перевозок было выбрано направление Германия — РФ, так как грузопоток на данном участке велик и занять нишу по прогнозам будет представляться возможным. В качестве варианта рассматривается возможность организации перевозки сухих строительных смесей от места их производства г. Хамм (Германия) до места проведения строительных работ организацией — заказчиком в г. Москва (РФ).

**[Смотрите также:   Дипломная работа по теме "Исключение участника из общества"](https://sprosi.xyz/works/diplomnaya-rabota-po-teme-isklyuchenie-uchastnika-iz-obshhestva/" \t "_blank)**

Для принятия окончательного решения необходимо сделать экономические расчеты себестоимости перевозки, расходов на эксплуатацию подвижного состава. Для осуществления данных перевозок в распоряжении предприятия имеются автомобили Scania R142H в сцепке с полуприцепами Schmitz SCS24L.

Краткая характеристика автомобиля Scania R142H:

тип транспортного средства — седельный тягач;

амортизируемая стоимость — 522,379 млн. руб.;

пробег с начала эксплуатации — 115 тыс. км.;

пробег до КР — 400 тыс. км;

класс соответствия экологическим нормам — Euro 5.

Краткая характеристика полуприцепа Schmitz SCS24L:

тип кузова транспортного средства — бортовой тентовый;

амортизируемая стоимость — 157,663 млн. руб.;

грузоподъемность — 22 т;

масса перевозимого груза — 20 т;

пробег с начала эксплуатации — 115 тыс. км.;

пробег до КР — 400 тыс. км.

Для перевозки примем исходные данные:

пункт отправления — г. Хамм (Германия);

пункт назначения — г. Москва (РФ);

масса перевозимого груза — 20 т;

наименование груза — сухие строительные смеси;

Дата и время погрузки — 10.05.2016 г., 8.00.

Подробная информация о технических характеристиках автомобиля и полуприцепа приведены в приложениях В и Г.

Время на осуществление операций по погрузке — разгрузке примем равное 12 часам. Также для осуществления таможенного оформления в Германии автомобиль с грузом необходимо будет доставить в г. Дортмунд. Таможенное оформление на территории РФ будет осуществляться в г. Москва. Время на проведение таможенного оформления примем равным 24 ч.

Вариант прямой перевозки груза

Для разработки маршрута используем программу AutoRout. Схема и график движения автомобиля представлены в приложениях Д и Е. При данном варианте перевозки автомобилю предстоит двигаться по территории следующих государств: Германия, Республика Польша, Республика Беларусь, РФ. При этом примем к сведению, что Германия и Республика Польша входят в Шенгенское соглашения и поэтому контроль осуществляется только на внешних границах (граница Республики Польша с РБ).

Вариант интермодальной перевозки

Для разработки маршрута используем программу AutoRout.

Поиск парома для перевозки автомобиля по морю производим в сети интернет в поисковой системе Google. При запросе маршрута парома из Германии в Литву была получена информация, о наличии нескольких маршрутов из разных портов, находящихся на различных расстояниях от пункта загрузки. При выборе паромного маршрута основополагающими критериями были такие факторы, как наименьшее расстояние движения по суше, наименьшее время движения на пароме по морю. Для дальнейших расчетов принимаем паромный маршрут Киль — Клайпеда, порт отправления — «Остуферхафен», порт назначения — «Международная морская переправа».

Исходя из выше перечисленного принимаем следующий маршрут движения: г. Хамм — г. Дортмунд — порт г. Киль — по суше, порт г. Киль — порт г. Клайпеда — по морю, порт г. Клайпеда — г. Москва — по суше. Расписание и тарифы на паром приведены в приложениях Ж — И. Схемы и маршруты движения по автодорогам приведены в приложениях К — Н.

При данном варианте перевозки автомобилю предстоит двигаться по территории следующих государств: Германия, Литва, Республика Беларусь, РФ. При этом примем к сведению, что Германия и Литва входят в Шенгенское соглашения и поэтому контроль осуществляется только на внешних границах (граница Литвы с РБ).

Автотранспортные средства, на которые распространяются ограничения: грузовые автомобили максимально допустимым весом более 7,5т., а также грузовые автомобили с прицепами.

Область, на которую распространяются ограничения: по всей сети дорог и автомагистралей страны.

Время действия ограничений: в воскресные и праздничные дни с 00.00 до 22.00 час.

Время действия ограничений: по субботам, с 1 июля по 31 августа, с 7.00 до 20.00 час.

Праздничные дни на 2016 год:

1 января;

2, 5 апреля;

1, 13, 24 мая;

3 июня (только в землях Baden-Wurtenberg, Bavaria, Hesse, Северо-Рейнская Вестфалия, Rhineland-Palatinate и Saar);

3 октября;

31 октября (только в землях Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Saxony, Saxony -Anhalt и Thuringia);

1 ноября (только в землях Baden-Wurtenberg, Bavaria, Hesse, Северо-Рейнская Вестфалия, Rhineland-Palatinate и Saar);

25, 26 декабря.

Таблица 2.8

Тарифы дорожных сборов, действующих в Германии

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | до 3-х осей | 4 и более осей |
| Евро 0 | € 0.274/км | € 0.288/км |
| Евро I | € 0.274/км | € 0.288/км |
| Евро II | € 0.274/км | € 0.288/км |
| Евро III Евро II с фильтром | € 0.190/км | € 0.204/км |
| Евро IV Евро III с фильтром | € 0.169/км | € 0.183/км |
| Евро V | € 0.141/км | € 0.155/км |

Количество ввезенного топлива из стран ЕС не ограничено.

Республика Польша

Временных ограничениях на движение АТС массой более 12 тонн по дорогам республики действуют в следующие дни:

1 мая с 8:00 до 22:00;

2 мая с 18:00 до 22:00;

3 мая с 8:00 до 22:00.

Исключение сделано для автобусов.

Согласно распоряжению Министра инфраструктуры Республики Польша в мае на дорогах введены следующие запреты на движение тяжеловесных АТС массой более 12 тонн:

30 апреля — с 18.00 до 22.00;

1 мая — с 8.00 до 22.00;

2 мая — с 18.00 до 22.00;

3 мая — с 8.00 до 22.00.

Аналогичные запреты, связанные с «Зелёными Святками» будут:

22 мая — с 18.00 до 22.00;

23 мая — с 8.00 до 22. 00.

Обращаем внимание, что часть тяжеловесных АТС освобождается от действия запрета, в зависимости от характеристик груза.

Ограничения движения

Праздничные дни

а) 1 января Новый Год) 12 апреля Первый день Пасхи) 13 апреля Второй день Пасхи) 1 мая День Труда) 3 мая День Конституции) 31 мая Пятидесятница) 11 июня Праздник Тела Господня) 15 августа Успение) 1 ноября День Всех Святых) 11 ноября День Независимости) 25 декабря Первый день Рождества) 26 декабря Второй день Рождества.

Общие ограничения

Автотранспортные средства, на которые распространяются ограничения: транспортные средства с максимальным разрешенным весом более 12 т.

Область, на которую распространяются ограничения: по всей территории Польши.

Время действия ограничений: С 18.00 до 22.00 в канун тех официальных праздников, которые перечислены в пунктах b-j

С 08.00 до 22.00 в официальные праздники перечисленные выше.

Дополнительные ограничения:

Автотранспортные средства, на которые распространяются ограничения: транспортные средства с максимальным разрешенным весом более 12т.

Область, на которую распространяются ограничения: по всей территории Польши.

Время действия ограничений: С первой пятницы после 18 июня до воскресенья до начала школьного года (30 августа 2014 года):

по пятницам с 18.00 до 22.00;

по субботам с 8.00 до 14.00;

по воскресеньям с 8.00 до 22.00.

Примечание: так как 15 августа — официальный нерабочий день, ограничения действуют в течение всего времени как в разделе Общие ограничения

Временные ограничения:

Автотранспортные средства, на которые распространяются ограничения: транспортные средства с максимальным разрешенным весом более 12 т.

Время действия ограничений: С 11.00 до 22.00.

Примечание: В течение периодов высоких температур, которые могут вызвать повреждение дорожного покрытия. Такие временные ограничения могут быть введены по всей стране или в отдельных регионах. Точные даты начала и окончания таких ограничений объявляются в СМИ Генеральным директором национальных дорог и автомагистралей.

Местные ограничения:

Автотранспортные средства, на которые распространяются ограничения: транспортные средства с максимальным разрешенным весом более 16 т.

Область, на которую распространяются ограничения: Варшава.

Время действия ограничений: Каждый день с 7.00 до 10.00 и с 16.00 до 20.00.

Примечание: Запрет распространяется на весь транзитный транспорт максимальным разрешенным весом свыше 16 т (за исключением транспорта, оказывающего коммунальные услуги в Варшаве) при движении через Варшаву. Альтернативные маршруты для транзитного транспорта — дороги № 50, 62 и 60. Исключениями являются транспортные средства с удостоверением С 16. Эти удостоверения выдаются перевозчикам грузоотправителями. Ограничения движения обозначаются знаками.

Все польские и иностранные грузовые транспортные средства, которые используются внаем и за вознаграждение, являются предметом оплаты дорожного сбора. Карточки оплаты продаются на пограничных таможенных пунктах и определенных станциях внутри Польши. Суточные и недельные карточки можно приобрести на сервисных станциях. Карточка должна заполняться перевозчиком перед его первой поездкой путем введения регистрационного номера транспортного средства.

Карточка оплаты дорожных сборов состоит из двух частей:

) клеящаяся виньетка размещается в нижнем правом углу ветрового стекла

) контрольный купон находится в кабине транспортного средства

Обе части карточки оплаты дорожных сборов составляют подтверждение оплаты. Однако, карточка оплаты, которая не заполнена или заполнена неправильно (не содержит регистрационный номер автомобиля, или указан неправильный номер), не будет считаться доказательством оплаты. Кроме того запрещается ламинировать купон. Купон считается недействительным, в случае механических или химических воздействий на него. Штраф в случае недействительного купона составляет PLN 3000.

Таблица 2.9

Тарифы дорожных сборов, действующих в Республике Польша

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | ЕВРО 0 или 1 | ЕВРО 2 и выше |
| 24 — часовая | PLN 38 | PLN 38 |
| 7 -дневная | PLN 130 | PLN 110 |
| 1 — месячная | PLN 400 | PLN 360 |
| 12 — месячная | PLN 3150 | PLN 2600 |

Ввоз топлива из стран не членов ЕС ограничен в количестве 600 л.

Литва

Праздничные дни:

1 января;

16 февраля;

11 марта;

16, 17 апреля;

1 мая;

24 июня;

6 июля;

15 августа,

1 ноября;

25,26 декабря.

Ограничения на движение

Движение грузового автотранспорта по воскресным и праздничным дням не ограничивается.

Ввоз топлива

Разрешается беспошлинный ввоз автомобильного топлива в объеме полной заправки топливных баков, технологически связанных с двигателем.

Налоги и сборы

Таблица 2.10

Тарифы дорожных сборов, действующих в Литве

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Тяжеловесные транспортные средства и комбинации транспортных средств (полная масса) | Дневной | Недельный | Месячный | Годовой |
| До 3.5 т | 20 | 60 | 150 | 900 |
| От 3.5 т до 12 т | 20 | 90 | 180 | 1600 |
| От 12 т до 40 т | 20 | 90 | 180 | 1600 |
| До 44 т (транспортные средства с 3+2/3 осями, перевозящие 40′ ISO контейнер) | 20 | 90 | 250 | 1900 |
| Сельскохозяйственные транспортные средства до 16 т | 20 | 40 | 80 | 900 |
| Транспортные средства для специальных целей (не использующиеся для перевозки грузов) | 20 | 40 | 100 | 900 |

Дорожные сборы взимаются на следующих дорогах:Vilnius — Kaunas — KlaipedaVilnius — PanevezysVilnius — MinskVilnius — Varena — GrodnoKaunas — Marijampole — SuwalkiKaunas — Zarasai — DaugavpilsMarijampole — Kybartai — KaliningradPanevezys — Aristava — SitkunaiPanevezys — SiauliaiPanevezys — Pasvalys — RigaSiauliai — PalangaRiga — Siauliai — Taurage — KaliningradKlaipeda — LiepajaVilnius — UtenaVilnius — LidaVilnius — Prienai — MarijampolePanevezys в объездSiauliai в объезд

Вышеуказанные участки дорог обозначены знаками. Сбор не взимается за использование участков этих дорог в населенных пунктах.

Тариф основан на максимальном разрешенном весе транспортного средства, указанного в свидетельстве о регистрации транспортного средства. Перевозчики могут рассчитать соответствующую сумму и несут ответственность за правильность расчета. Сбор может оплачиваться в банках (также через иностранные банки) до начала и в течение перевозки. После оплаты сбора выдается соответствующий документ. Этот документ, в котором указан период действия, должен находиться в кабине транспортного средства. Оплата за 1 день действует только в течение 24-часового периода (не календарный день). Годовая оплата действует в течение данного года до 31 января следующего года.

Республика Беларусь

В стране действуют временные ограничения нагрузок на оси транспортных средств в отношении автомобильных дорог с асфальтобетонным покрытием при температуре воздуха выше 25 ˚С в период с 20 мая по 31 августа 2016 г.

Ограничения в период с 20 мая по 31 августа 2016 г не распространяются на транспортные средства, самоходные машины, осуществляющие перевозки пассажиров, живых животных, цветов, грузов гуманитарной помощи, бетонных и асфальтобетонных смесей, опасных грузов, скоропортящихся грузов, семенного фонда и перевозки, связанные с предотвращением или ликвидацией чрезвычайных ситуаций.

Перечень скоропортящихся пищевых продуктов для автомобильных перевозок:

. Овощи

. Фрукты

. Мясо

. Свиной и говяжий жир

. Птица

. Яйца

. Рыба, моллюски и ракообразные

. Молоко свежее и пастеризованное

. Продукты из молока

. Масло, маргарин

. Сыры

. Масло растительное

. Фруктовые соки и концентраты

. Замороженные кремы

. Готовые блюда (пицца и т.д.)

. Пищевые продукты, перевозимые в рефрижераторах

Плата за проезд по автодороге М1 (Е30) транспортного средства высотой более 2100 мм и с количеством осей более 4 равна:

пункт «Федьковичи» — 15 евро;

пункт «Колосово» — 10 евро;

пункт «Крупки» — 10 евро;

пункт «Редьки» — 15 евро.

Российская Федерация

По информации АСМАП в соответствии с Порядком осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам, утвержденным приказом Минтранса РФ от 27 августа 2014 г. N 149 (вступил в силу с 30 апреля 2015 года), предусмотрено введение временных ограничений движения в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в частности:

в весенний период:

Временное ограничение движения в весенний период не распространяется:

на международные перевозки грузов;

на пассажирские перевозки автобусами, в том числе международные;

на перевозки продуктов питания, животных, лекарственных препаратов, горюче-смазочных материалов, семенного фонда, удобрений, почты и почтовых грузов;

на перевозку грузов, необходимых для предотвращения и (или) ликвидации последствий стихийных бедствий или иных чрезвычайных происшествий;

на транспортные средства Министерства обороны Российской Федерации.

Продолжительность временного ограничения движения в весенний период не должна превышать 30 дней. Срок ограничения продлевается в случае неблагоприятных природно-климатических условий, но не более чем на 10 дней, с внесением соответствующих изменений в акт о введении ограничения.

Временное ограничение движения в весенний период осуществляется путем установки соответствующих дорожных знаков, ограничивающих нагрузки на оси транспортного средства.

В период введения временного ограничения движения в весенний период движение по автомобильным дорогам транспортных средств с грузом или без груза, нагрузки на оси которых превышают предельно допустимые нагрузки, установленные актом о введении ограничения, осуществляется

в соответствии с законодательством Российской Федерации, регулирующим правоотношения в сфере перевозки тяжеловесных грузов.

Временные ограничения движения в летний период вводятся в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, вызванного превышением допустимых температур.

Временные ограничения движения в летний период вводятся для транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных грузов на автомобильных дорогах с асфальтобетонным покрытием, с 15 июня по 15 августа при значениях дневной температуры воздуха свыше 32°С.

В летний период действия временных ограничений движения по автомобильным дорогам, включенным в акт о введении ограничения, движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных грузов, разрешается в период с 21.00 до 09.00.

Информация о введении ограничений в весенний и летний периоды за 30 дней до начала временного ограничения движения должна размещаться на официальном сайте Федерального дорожного агентства (ФДА) и сайтах, определенных органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации (в том числе информация, представляемая органами местного самоуправления и собственниками частных автомобильных дорог).

В России с 1 февраля 2014г. вступило в силу постановление Правительства от 24.12.2013 г. № 1007 «О сборе за проезд по автодорогам Российской Федерации автотранспортных средств, зарегистрированных на территории иностранных государств».

Размер сбора с иностранных перевозчиков за использование автомобильных дорог Российской Федерации зависит от продолжительности пребывания автотранспортного средства на территории России и составляет:

385 руб. — за 1 сутки;

1154 руб. — за 1 неделю;

5000 руб. — за 1 месяц;

60000 руб. — за 1 год.

При работе в странах ЕС и ЕЕC необходимо соблюдать нормативы ЕС в отношении длительности рабочей смены и перерывов при автомобильных перевозках. При перевозках в, из или через страны AETR, на всю поездку распространяются нормативы AETR. При пересечении страны, не входящей в ЕС, EES или AETR, необходимо соблюдать требования этой страны. При перевозках в и из такой страны действуют нормативы ЕС или AETR.

Страны EC: Бельгия, Кипр, Дания, Эстония, Финляндия, Франция, Греция, Ирландия, Италия, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Словакия, Словения, Испания, Великобритания, Швеция, Чешская Республика, Германия, Венгрия, Австрия.

Страны EES: Исландия, Лихтенштейн и Норвегия.

Страны AETR: Андорра, Азербайджан, Босния и Герцеговина, Болгария, Эстония, Македония, Югославия, Казахстан, Хорватия, Латвия, Литва, Молдова, Польша, Румыния, Россия, Швейцария, Словакия, Словения, Чешская Республика, Турция, Туркменистан, Венгрия, Узбекистан, Беларусь.

На автомобили и составы общим весом свыше 3,5 тонны распространяется следующее:

Общее ежедневное время в пути — 9 часов. Однако допускается не более двух смен в неделю продолжительностью в 10 часов, при этом не должно превышаться максимальное недельное рабочее время.

Рабочая смена водителя: 4,5 часа. Требование: перерыв в 45 минут после каждой рабочей смены. Допускается разделять перерыв в течение смены на отдельные периоды продолжительностью не менее 15 минут.

Ограничение времени работы водителя за рулем: 56 часов (6 максимальных дневных рабочих смен подряд), затем недельный отдых.

Отдых

«Отдых» означает непрерывный период времени не менее часа, свободно используемый водителем.

Дневной отдых означает 11 часов отдыха в течение 24-часового периода. Дневной отдых допускается сокращать до 9 часов не более 3-х раз в неделю, если это будет компенсировано, но конца следующей недели.

«Недельный» отдых означает 45 последовательных непрерывных часов отдыха после 6 последовательных дневных рабочих периодов.

Рассчитаем графики движения автомобиля с соблюдением положений о режиме труда и отдыха водителя (исходные данные — график движения, полученный с помощью программы AutoRout), приведем их в виде таблиц (таблица 2.11-2.12). При этом примем, что расстояние от региональной таможни до пункта выгрузки равно 30,0 км, а скорость движения при этом равна 40 км/ч.

Таблица 2.11.

График движения автомобиля при прямой перевозке

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Текущее время, ч:мин | Продолжительность, ч:мин | | | | | Пункт прохождения, автодорога | | Пробег в рейсе, км | | Технологическая операция |
|  | нахождения в рейсе | | | операции | |  | |  | |  |
| Движение по территории Германии | | | | | | | | | | |
| 08:00 | 00:00 | | | 00:00 | | г. Хамм | | — | | Подготовка к погрузке |
| 20:00 | 12:00 | | | 12:00 | | г. Хамм | | — | | Погрузка, оформление товаросопроводи-тельных документов |
| 20:32 | 12:32 | | | 00:32 | | Локальные дороги | | 40,4 | | Движение, 40,4 км |
| 20:32 | 12:32 | | | 00:00 | | г. Дортмунд | | 40,4 | | Прибытие в региональную таможню |
| 24:00 | 16:00 | | | 03:28 | | г. Дортмунд | | 40,4 | | Проведение таможенных операций, отдых водителя |
| 24:00 | 16:00 | | | 00:00 | | г. Дортмунд | | 40,4 | | Конец дня |
| Итого за I день: пробег 40,4 км, время движения 0 ч 32 мин | | | | | | | | | | |
| 20:32 | | 36:32 | 20:32 | | г. Дортмунд | | 40,4 | | Проведение таможенных операций, отдых водителя | |
| 24:00 | | 40:00 | 03:28 | | Е 34, Е 30, локальные дороги | | 451,1 | | Движение, 406,7 км | |
| 24:00 | | 40:00 | 00:00 | | Е 30 | | 451,1 | | Конец дня | |
| Итого за II день: пробег 410,7 км, время движения, 3 ч 28 мин | | | | | | | | | | |
| 01:02 | | 41:02 | 01:02 | | Е 30 | | 573,5 | | Движение, 122,4 км | |
| 01:47 | | 41:47 | 00:45 | | Е 30 | | 573,5 | | Отдых водителя | |
| 01:59 | | 41:59 | 00:12 | | Е 30 | | 598,2 | | Движение, 24,7 км | |
| Движение по территории Польши | | | | | | | | | | |
| 06:17 | | 46:17 | 04:18 | | Е 30, Локальные дороги | | 912,9 | | Движение, 314,7 км | |
| 17:17 | | 47:17 | 11:00 | | Е 30 | | 912,9 | | Отдых водителя | |
| 21:47 | | 51:47 | 04:30 | | Е 30, Локальные дороги | | 1200,3 | | Движение, 287,4 км | |
| 22:32 | | 52:32 | 00:45 | | Е 30 | | 1200,3 | | Отдых водителя | |
| 23:41 | | 53:41 | 01:09 | | Е 30 | | 1274,3 | | Движение, 74,0 км | |
| 24:00 | | 54:00 | 00:19 | | Е 30 | | 1274,3 | | Пограничный и таможенный контроль | |
| 24:00 | | 54:00 | 00:00 | | Е 30 | | 1274,3 | | Конец дня | |
| Итого за III день: пробег 823,8 км, время движения, 11 ч 11 мин | | | | | | | | | | |
| 01:11 | | 55:11 | 01:11 | | Е 30 | | 1274,3 | | Пограничный и таможенный контроль | |
| Движение по территории РБ | | | | | | | | | | |
| 04:33 | | 58:33 | 03:21 | | Е 30 | | 1575,1 | | Движение, 300,8 км | |
| 05:18 | | 59:18 | 00:45 | | Е 30 | | 1575,1 | | Отдых водителя | |
| 06:18 | | 60:18 | 01:00 | | Е 30 | | 1664,9 | | Движение, 89,8 км | |
| 17:18 | | 71:18 | 11:00 | | Е 30 | | 1664,9 | | Отдых водителя | |
| 19:36 | | 73:36 | 02:18 | | Е 30 | | 1871,4 | | Движение, 206,5 км | |
| 20:06 | | 74:06 | 00:30 | | Е 30 | | 1871,4 | | Таможенный контроль | |
| Движение по территории РФ | | | | | | | | | | |
| 22:18 | | 76:18 | 02:12 | | Е 30, локальные дороги | | 2013,2 | | Движение, 136,8 км | |
| 23:03 | | 77:03 | 00:45 | | Е 30 | | 2013,2 | | Отдых водителя | |
| 24:00 | | 78:00 | 00:57 | | Е 30, локальные дороги | | 2077,4 | | Движение, 69,2 км | |
| 24:00 | | 78:00 | 00:00 | | Е 30 | | 2077,4 | | Конец дня | |
| Итого за IV день: пробег 803,1 км, время движения, 9 ч 48 мин | | | | | | | | | | |
| 03:33 | | 81:33 | 03:33 | | Е 30 | | 2288,0 | | Движение, 210,6 км | |
| 04:18 | | 82:18 | 00:45 | | Е 30 | | 2288,0 | | Отдых водителя | |
| 04:55 | | 82:55 | 00:37 | | Е 30, Е 95, локальные дороги | | 2326,3 | | Движение, 38,3 км | |
| 04:55 | | 82:55 | 00:00 | | г. Москва | | 2326,3 | | Прибытие в региональную таможню | |
| 24:00 | | 102:00 | 19:05 | | г. Москва | | 2326,3 | | Проведение таможенных операций, отдых водителя | |
| 24:00 | | 102:00 | 00:00 | | г. Москва | | 2326,3 | | Конец дня | |
| Итого за V день: пробег 248,9 км, время движения, 4 ч 10 мин | | | | | | | | | | |
| 04:55 | | 106:55 | 04:55 | | г. Москва | | 2326,3 | | Проведение таможенных операций, отдых водителя | |
| 05:40 | | 107:40 | 00:45 | | г. Москва | | 2356,3 | | Движение 30,0 км | |
| 05:40 | | 107:40 | 00:00 | | 2356,3 | | Прибытие в пункт разгрузки | |  |  |
| 17:40 | | 119:40 | 12:00 | | г. Москва | | 2356,3 | | Выгрузка, оформление документов | |
| Итого за VI день: пробег 30,0 км, время движения, 0 ч 45 мин | | | | | | | | | | |
| Итого за рейс: пробег 2356,3 км, время движения, 29 ч 54 мин | | | | | | | | | | |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Исходя из данных, полученных в сети интернет принимаем время движения по морю 22 ч.

Таблица 2.12

График движения автомобиля при интермодальной перевозке

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Текущее время, ч:мин | Продолжительность, ч:мин | | | | Пункт прохождения, автодорога | | | Пробег в рейсе, км | Технологическая операция |
|  | нахождения в рейсе | | операции | |  | | |  |  |
| Движение по территории Германии | | | | | | | | | |
| 08:00 | 00:00 | | 00:00 | | г. Хамм | | | — | Подготовка к погрузке |
| 20:00 | 12:00 | | 12:00 | | г. Хамм | | | — | Погрузка, оформление товаросопроводитель-ных документов |
| 20:32 | 12:32 | | 00:32 | | Локальные дороги | | | 40,4 | Движение, 40,4 км |
| 20:32 | 12:32 | | 00:00 | | г. Дортмунд | | | 40,4 | Прибытие в региональную таможню |
| 24:00 | 16:00 | | 03:28 | | г. Дортмунд | | | 40,4 | Проведение таможенных операций, отдых водителя |
| 24:00 | 16:00 | | 00:00 | | г. Дортмунд | | | 40,4 | Конец дня |
| Итого за I день: пробег 40,4 км, время движения 0 ч 32 мин | | | | | | | | | |
| 20:32 | 36:32 | | 20:32 | | г. Дортмунд | | | 40,4 | Проведение таможенных операций, отдых водителя |
| 24:00 | 40:00 | | | 03:28 | | Локальные дороги | 443,5 | | Движение, 403,1 км |
| 24:00 | 40:00 | | | 00:00 | | Локальная дорога | 443,5 | | Конец дня |
| Итого за II день: пробег 403,1 км, время движения 3 ч 28 мин | | | | | | | | | |
| 00:13 | 40:13 | | | 00:13 | | Локальные дороги | 468,7 | | Движение, 25,2 км |
| 00:13 | 40:13 | | | 00:00 | | г. Киль | 468,7 | | Прибытие в порт |
| 17:00 | 57:00 | | | 16:47 | | г. Киль | 468,7 | | Ожидание парома, отдых водителя |
| 20:00 | 60:00 | | | 03:00 | | г. Киль | 468,7 | | Регистрация пассажиров и автомобилей, погрузка на паром |
| 20:00 | 60:00 | | | 00:00 | | г. Киль | 468,7 | | Отправление парома |
| 24:00 | 64:00 | | | 04:00 | | Балтийское море | 468,7 | | Перемещение по морю, отдых водителя |
| 24:00 | 64:00 | | | 00:00 | | Балтийское море | 468,7 | | Конец дня |
| Итого за III день: пробег 25,2 км, время движения 0 ч 13 мин | | | | | | | | | |
| 18:00 | 82:00 | | | 18:00 | | Балтийское море | 468,7 | | Перемещение по морю, отдых водителя |
| 18:00 | 82:00 | | | 00:00 | | г. Клайпеда | 468,7 | | Прибытие парома |
| 21:00 | 85:00 | | | 03:00 | | г. Клайпеда | 468,7 | | Выгрузка из парома |
| Движение по территории Литвы | | | | | | | | | |
| 24:00 | 88:00 | | | 03:00 | | Локальные дороги | 747,9 | | Движение, 279,2 км |
| 24:00 | 88:00 | | | 00:00 | | Локальная дорога | 747,9 | | Конец дня |
| Итого за IV день: пробег 279,2 км, время движения 3 ч 00 мин | | | | | | | | | |
| 00:40 | 88:40 | | | 00:40 | | Локальные дороги | 809,9 | | Движение, 62,0 км |
| 02:10 | 90:10 | | | 01:30 | | Локальная дорога | 809,9 | | Пограничный и таможенный контроль |
| Движение по территории РБ | | | | | | | | | |
| 03:00 | 91:00 | | | 00:50 | | Локальные дороги | 880,1 | | Движение, 70,2 км |
| 03:45 | 91:45 | | | 00:45 | | Локальная дорога | 859,9 | | Отдых водителя |
| 07:51 | 95:51 | | | 04:06 | | Локальные дороги,  Е 30 | 1225,5 | | Движение, 345,4 км |
| 08:21 | 96:21 | | | 00:30 | | Е 30 | 1225,5 | | Таможенный контроль |
| Движение по территории РФ | | | | | | | | | |
| 08:45 | 08:45 | | | 08:45 | | 08:45 | 08:45 | | 08:45 |
| 19:45 | 107:45 | | | 11:00 | | Е 30 | 1250,4 | | Отдых водителя |
| 24:00 | 112:00 | | | 04:15 | | Е 30 | 1514,6 | | Движение, 264,2 км |
| 24:00 | 112:00 | | | 00:00 | | Е 30 | 1514,6 | | Конец дня |
| Итого за V день: пробег 766,7 км, время движения 10 ч 15 мин | | | | | | | | | |
| 00:15 | 112:15 | | | 00:15 | | Е 30 | 1530,1 | | Движение, 15,5 км |
| 01:00 | 113:00 | | | 00:45 | | Е 30 | 1530,1 | | Отдых водителя |
| 03:25 | 115:25 | | | 02:25 | | Е 30, Е 95, локальная дорога | 1680,4 | | Движение 150,3 км |
| 03:25 | 115:25 | | | 00:00 | | г. Москва | 1680,4 | | Прибытие в региональную таможню |
| 24:00 | | 136:00 | | 20:35 | | г. Москва | 1680,4 | | Проведение таможенных операций, отдых водителя |
| 24:00 | | 136:00 | | 00:00 | | г. Москва | 1680,4 | | Конец дня |
| Итого за VI день: пробег 290,1 км, время движения 2 ч 40 мин | | | | | | | | | |
| 03:25 | | 139:25 | | 03:25 | | г. Москва | 1680,4 | | Проведение таможенных операций, отдых водителя |
| 04:10 | | 140:10 | | 00:45 | | г. Москва | 1710,4 | | Движение 30,0 км |
| 04:10 | | 140:10 | | 00:00 | | г. Москва | 1710,4 | | Прибытие в пункт разгрузки |
| 16:10 | | 152:10 | | 12:00 | | г. Москва | 1710,4 | | Выгрузка, оформление документов |
| Итого за VII день: пробег 30,0 км, время движения, 0 ч 45 мин | | | | | | | | | |
| Итого за рейс: пробег 1710.4 км, время движения, 20 ч 53 мин | | | | | | | | | |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Таким образом, по результатам анализа финансовых показателей деятельности ООО «ТРАНССЕРВИС» можно сделать вывод о высоком уровне управления финансами.

В целом ООО «ТРАНССЕРВИС» характеризуется низкой ликвидностью. С экономической точки зрения это означает, что предприятие может столкнуться с серьезными проблемами погашения задолженности поставщикам.

С целью снижения себестоимости автотранспортных услуг и выхода на инновационный путь развития ООО «ТРАНССЕРВИС» необходимо внедрить систему «АвтоТрекер».

**[Смотрите также:   Дипломная работа по теме "Историческая реконструкция как метод научного исследования"](https://sprosi.xyz/works/diplomnaya-rabota-po-teme-istoricheskaya-rekonstrukcziya-kak-metod-nauchnogo-issledovaniya/" \t "_blank)**

3. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ. ОЦЕНКА ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ВНЕДРЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

.1 Расчет затрат на реализацию мероприятий

Для сокращения расходов ГСМ и выхода на инновационный путь развития предложено внедрение в системе транспортной логистике программно-аппаратного комплекса компании «Sky Systems», позволяющего вести более полный контроль за транспортом АвтоТрекер.

АвтоТрекер (AutoTracker) — многофункциональная, интеллектуальная навигационная система, позволяющая в реальном времени контролировать местонахождение автомобиля с помощью встроенной системы спутниковой навигации, состояние его ключевых узлов и агрегатов, автоматически реагировать на заданные события, получать команды и отправлять сообщения с помощью встроенного модема.

Одним из главных элементов системы «АвтоТрекер» является регистратор расхода топлива.

Регистратор предназначен для установки на автомобили различных типов и служит для регистрации расхода топлива и пробега автомобиля. Данные, накопленные регистратором за время поездки автомобиля, переписываются в ЭВМ и обрабатываются специальной программой.

Предполагается, что в качестве пользователей (операторов) центра наблюдения данный программный продукт будут эксплуатировать диспетчеры, разбирающиеся в специфических вопросах прикладной области; владеющие стандартными операциями по работе на персональном компьютере типа IBM РС в операционной системе Windows ХР.

Рабочие места диспетчеров системы представляют собой персональные компьютеры, на которые устанавливается программа АТ-Наблюдатель или АТ-Администратор, соответственно. Для работы в системе достаточно обычного ПК офисного класса и устойчивого соединения с сервером АвтоТрекер по локальной сети или через Интернет.

Диспетчер (наблюдатель)- центральная фигура системы. Наблюдатели непосредственно осуществляют контроль за вверенными им автомобилями, составляют маршруты и графики движения, загружают их в бортовые блоки автомобилей и следят за их выполнением в реальном времени. В любой момент времени наблюдатель может найти нужный ему автомобиль (или несколько сразу) на карте, считать их бортовые журналы, связаться с водителем по телефону или прослушать обстановку в салоне. При возникновении нештатных ситуаций (нарушении маршрута, графика движения, перечня запрещённых/обязательных операций), злонамеренных действиях водителя или нарушении работы бортового блока наблюдатель немедленно получает соответствующие предупреждения.

Вторая сторона деятельности наблюдателя — контроль за итоговыми показателями работы автотранспорта. Программа АТ-Наблюдатель позволяет генерировать широкий набор отчётов о пробеге автомобилей, расходовании топлива, погрузках-разгрузках, стоянках, допущенных нарушениях маршрутного задания и т.п. Эти отчеты могут использоваться для объективного начисления заработной платы водителям, списания топлива и других операций учёта, которые традиционно производились, в основном, на основе устных отчётов водителя. Сверка данных, представленных водителями, с показаниями системы позволяет быстро выявить недобросовестных сотрудников и пресечь многие каналы хищений и злоупотреблений.

На первом этапе необходимо провести анализ рынка ДНС (диспетчерских навигационных систем) и показать, почему мы в качестве инновационного решения взяли продукт компании «Русские навигационные технологии» — «АвтоТрекер»

Состояние рынка оценивалось по числу участников — разработчиков диспетчерских навигационных систем, степени охвата территории, годом выхода на рынок, количеством установленного терминального оборудования.

По данным анализы рынка ДНС в лидерах оказались компания «Навигатор Технолоджи» с головным офисом, расположенным в г. Орле, и представляющая комплексное решение для диспетчеризации и управления транспортными средствами «Навигатор-С», а также компания «Русские навигационные технологии» из г. Москвы, представляющая на данном сегменте рынка систему дистанционного мониторинга и управления транспортными средствами «АвтоТрекер» (см. таблицу 3.1 и рис. 3.1)

Таблица 3.1

Долевое распределение рынка бортового терминального оборудования

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Поставщик решения | Название решения | Доля рынка терминалов |
|  | 1 | 2 | 3 |
| 1. | НТЦ «Навигатор Технолоджи» (г.Орел) | «Навигатор-С» | 12,0% |
| 2. | «Русские навигационные технологии» (г. Москва) | «АвтоТрекер» | 9,6% |
| 3. | ООО «ТрансПрибор» (г.Челябинск) | «АВТОСКОП» | 7,2% |
| 4. | ООО «Ритм» (г. Санкт-Петербург) | «VOYAGER» | 7,2% |
| 5. | ООО «Конти Саттелит» (г. Москва) | «NaviFleet» | 6,0% |
| 6. | ЗАО НПП «Транснавигация» (г. Москва) | «АСУ-НАВИГАЦИЯ» | 5,8% |
| 7. | ЗАО «ИТС-Софт» (г. Москва) | «Position Report» | 4,8% |
| 8. | Компания «М2М телематика» (г. Москва) | Семейство Business Navigator® | 3,3% |
| 9. | ООО «Юником трейдинг», (г. Москва) | CityPoint, EuroPoint, Euronavigacija.lt | 3,2% |
| 10. | ООО «ПРОМТЕХ АСУ» (г. Санкт-Петербург) | «СКАУТ» | 2,4% |
| 11. | Остальные поставщики терминалов |  | 38,5% |
|  | ВСЕГО |  | 100% |

Рис. 3.1. Распределение рынка бортового оборудования для ДНС

Исследуемое предприятие, ООО «ООО «ТРАНССЕРВИС» », в качестве ДНС выбрало продукт компании «Русские навигационные технологии» — «АвтоТрекер», позволяющую оптимизировать работу автопарка и контролировать нецелевое использование средств. По расчётам специалистов, возможная экономия для транспортных подразделений компании может составить 23,5%.

Система « АвтоТрекер» отслеживает работу каждого автомобиля в реальном времени и оперативно выявляет любые отклонения от путевого задания, ошибки и злоупотребления водителей. Своевременная информация об этом позволяет немедленно устранять нарушения и не допускать их впредь.

На втором этапе необходимо определиться с функциями руководства подразделения механизации ООО «ООО «ТРАНССЕРВИС» » в результате внедрения спутниковой навигационной системы управления автотранспортом (см. табл.3.2)

Для того, чтобы уточнить состав служебных функций, которые должен выполнять управленческий и обслуживающий персонал, и распределить эти функции между отдельными исполнителями и структурными единицами, необходимо составить матрица РАЗУ

Матрица РАЗУ может охватывать как весь персонал предприятия, так и персонал в отдельных направлениях (блоках).

Таблица 3.2

Руководители и подразделения предприятия механизации

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование блока | Функции, закрепленные за блоком | Возглавляющий блок руководитель и подчиненные ему отдельные специалисты и подразделения | Численность, чел. |
| «Общее руководство» | Функции общего руководства, управления процессом установки навигационной спутниковой системы «АвтоТрекер», . | 1.Начальник Управления Механизации 2.Мастер участка управления автотранспортом | 1  1 |
| «Оперативное управление автотранспортом» | Выполняет функции оперативно-календарного управления автотранспортом в результате внедрения  спутниковой навигационной системы; выполнения графика обновления и управления системой; | Мастер участка 1.инжнеры 2.вспомогательные рабочие 3.наладчики 4.диспетчеры | 5 15  2 5 |
| Итого | | | 29 |

В строках матрицы записываются служебные функции (основные задачи), которые необходимо выполнять для нормальной деятельности предприятия. Служебная функция — наиболее весомый и регулярно выполняемый комплекс работ. Служебные функции, закрепленные за каким либо подразделением, вносятся в положение об этом подразделении. Служебные функции, закрепленные за каким-либо должностным лицом, отражаются в должностной инструкции этого лица.

В столбцах матрицы указывают подразделения и (или) отдельных исполнителей. Для малого предприятия обычно указываются все подразделения и отдельные руководители (исполнители). Для средних и крупных предприятий составляют несколько матриц РАЗУ для каждого направления (блока) в отдельности. В этом случае по столбцам будут находиться только те подразделения, руководители и исполнители, которые входят в рассматриваемый блок.

На пересечении строки и столбца показывается степень участия конкретного подразделения или лица в выполнении конкретной служебной функции. Для этого применяют следующие условные обозначения: У- утверждение документов; К — контроль исполнения и координация; Р- разработка соответствующих документов; С- непосредственное выполнения действия; И- информационное обеспечение.

Таблица 3.3

Матрица разделения административных задач

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Служебные функции | Начальник отдела механизации | Мастер участка механизации | Наладчик и диспетчер «АвтоТрекер» |
| 1. Контроль поставки спутниковой навигационной системы | Р |  |  |
| 2. Оперативно-календарное управление автотранспортом в результате установки навигационной системы | У | Р |  |
| 3. Установка системы «АвтоТрекер» |  | Р,И | С |
| 7.Мероприятия по ликвидации сбоев в работе спутниковой навигационной системы | У | К,Р,И, | С |
| 8.Проведение мероприятий по проверке эффективности работы оборудования | С |  |  |
| 9.Контроль соблюдения техники безопасности на рабочих местах водителей по эксплуатации системы  «АвтоТрекер» | К | К |  |
| 10. Проведение мероприятий, направленных на предотвращение аварий и ЧП | У | Р,И | С |

Процесс внедрения:

Техника, участвующая в проекте (200 ед.), разделена на 2 группы:

) с установкой только датчика топлива (91ед.-подъемные механизмы, автоцистерны, землеройная, строительная техника). Эти машины не требуют тщательного наблюдения за перемещением в связи со спецификой своей работы;

) с установкой датчика топлива и бортового комплекта (109 ед.- тягачи, самосвалы, бортовые а/м, АБС, автобусы), из них 41- с датчиком подъема.

3.2 Расчет эффекта от внедрения мероприятий

Сотрудники компании готовы устанавливать оборудование на 8 машин в день. Следовательно, весь проект займёт около 25 дней (будет начат 1.06.012 и закончен 25.06.12). Весь объём работ включает 2 основные операции: закупка оборудования, которая займёт 1 день и сама установка спутниковой навигационной системы (25 дней), поэтому нет необходимости в создании сетевого графика выполнения работ.

Так как техническое обслуживание техники проводится в среднем для 8 единиц в сутки (по 2 автомобиля с каждой автоколонны), то, продлевая установленное время ТО на необходимые 1-2,5 часа для монтажа, можно избежать лишних затрат.

Затраты на осуществление проекта по данным калькуляции для первой группы машин представлены в таблице 3.4

Таблица 3.4

Затраты на осуществление проекта для группы машин, использующих только датчик топлива

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Статья затрат | Цена за единицу, руб. | Кол-во, шт. | Сумма, руб. |
| Подключение топливного датчика на автомобиле. Настройка блока. | 2 200,00 | 91 | 200 200,00 |
| Установка датчика кузова | 687,50 | 41 | 28 187,50 |
| Всего | — | — | 228 387,50 |

Затраты на осуществление проекта для второй группы машин представлены в таблице 3.4.

Таблица 3.5

Затраты на осуществление проекта для группы машин, использующих датчик топлива и бортовой комплект

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Статья затрат | Цена за единицу, руб. | Кол-во, шт. | Сумма, руб. |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| Оборудование (бортовой комплект- БК), в т.ч.: бортовой модуль АТ-651 (SMS, GSM-D, GSM-V, GPRS); GSM антенна; GPS мини антенна; кабель питания бортового блока; резервный аккумулятор (12Вх0,8А); защитный корпус | 21 010,00  17 875,00 1 100,00 687,50 330,00 412,50 605,00 | 109 | 2 290 090,00 |
| Подключение топливного датчика на автомобиле. Настройка блока. | 2 200,00 | 109 | 239 800,00 |
| Монтаж бортового оборудования и пусконаладочные работы на единицу транспорта, без дополнительных датчиков и устройств | 3 300,00 | 109 | 359 700,00 |
| Всего | — | — | 2 889 590,00 |

Затраты на программное обеспечение и компьютеры представлены в таблице 3.6

Таблица 3.6

Затраты на осуществление проекта в части компьютеров и программного обеспечения

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Статья затрат | | Цена за единицу, руб. | Кол-во, шт. | | Сумма, руб. |
| 1 | | 2 | 3 | | 4 |
| Серверное программное обеспечение (ПО), в т.ч.: ПО «АвтоТрекер»; программа GWX Active-X Control 4;  GSM Модем; установка программного обеспечения «АвтоТрекер»; программный модуль учета топлива | | 162 525,00  81 125,00 10 450,00 7 700,00 8 250,00 55 000,00 | 1 | | 162 525,00 |
| Картографическое обеспечение, в т.ч.:  -карта г. Москвы 1:10000; -карта «Вся Россия» 1:1000000 | 17 394,00 1 664,00 15 730,00 | | | 1 | 17 394,00 |
| Программное обеспечение (AT-Vizor) с установкой и настройкой на четыре рабочих места | Входит в стоимость ПО | | | 4 | Входит в стоимость ПО |
| Компьютер 4000 Ггц, 1024 RAM | 16 000,00 | | | 4 | 64 000,00 |
| Всего | — | | | — | 243 919,00 |
|  |  |  |  |  |  |

Итоговые затраты по внедрению предложенного проекта представлены в таблице 3.7.

Таблица 3.7

Итоговые затраты по внедрению проекта

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Статья затрат | Сумма, руб. | Удельный вес в общей сумме затрат, % |
| 1 группа автомобилей (с датчиком топлива) | 228 387,50 | 6,79 |
| 2 группа автомобилей (с датчиком топлива и бортовым комплектом) | 2 889 590,00 | 85,95 |
| 3 Компьютеры и программное обеспечение | 243 919,00 | 7,26 |
| Всего | 3 361 896,50 | 100,00 |

Для наглядности структура затрат на осуществление проекта представлена на рисунке 3.2

Рис.3.2 Структура затрат на осуществление проекта

Таким образом, с целью снижения себестоимости автотранспортных услуг и выхода на инновационный путь развития ООО «ТРАНССЕРВИС» необходимо внедрить систему «АвтоТрекер».

Система «АвтоТрекер» отслеживает работу каждого автомобиля в реальном времени и оперативно выявляет любые отклонения от путевого задания, ошибки и злоупотребления водителей. Своевременная информация об этом позволяет немедленно устранять нарушения и не допускать их впредь. Применение АвтоТрекер обеспечивает решение следующих основных задач, стоящих перед любым автотранспортным предприятием:

—       Повышение качества транспортных услуг.

—       Обеспечение максимальной эффективности работы автотранспорта

—       Укрепление трудовой дисциплины водителей и смежных с ними сотрудников.

—       Повышение безопасности перевозок.

—       Получение исчерпывающей и достоверной информации о работе каждого автомобиля.

Отметим, что затраты на осуществление проекта составляют 3 361 896,50 рублей.

.3 Оценка экономической эффективности мероприятий

На следующем этапе произведём расчёт экономической эффективности реализуемого проекта.

Предполагается, что организация в течение ближайших 10 лет будет развиваться, увеличивая объемы работ, и экономия средств на ГСМ за этот период соответственно составит по расчётам финансовых экспертов компании 12100815,7; 14200000; 14900000; 15600000; 16300000; 17000000; 17700000; 18400000; 19100000; 19800000 (руб.).

Таблица 3.8

Экономия от внедрения системы «АвтоТрекер»

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Затраты на ГСМ, прогноз экспертов | До внедрения проекта, руб. | После внедрения проекта, руб. | Экономия | |
|  |  |  | тыс. руб. | % |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 2017 | 52612243 | 40511427 | 12100815,7 | 23,0 |
| 2018 | 61739130 | 47539130 | 14200000 | 23,0 |
| 2019 | 64782609 | 49882609 | 14900000 | 23,0 |
| 2020 | 67826087 | 52226087 | 15600000 | 23,0 |
| 2021 | 70869565 | 54569565 | 16300000 | 23,0 |
| 2022 | 73913043 | 56913043 | 17000000 | 23,0 |
| 2023 | 76956522 | 59256522 | 17700000 | 23,0 |
| 2024 | 80000000 | 61600000 | 18400000 | 23,0 |
| 2025 | 83043478 | 63943478 | 19100000 | 23,0 |
| 2026 | 86086955 | 66286955 | 19800000 | 23,0 |

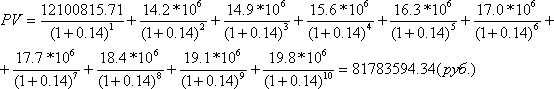
На основании данной таблицы производим расчёт показателя NPV

https://sprosi.xyz/works/wp-content/uploads/examples/diplomnye-raboty-42/903158-image001.gif  https://sprosi.xyz/works/wp-content/uploads/examples/diplomnye-raboty-42/903158-image002.gif

где IC — стартовые инвестиции, руб.

Очевидно, что если: NPV > 0, то проект следует принять;

NPV < 0, то проект следует отвергнуть;= 0, то проект ни прибыльный, ни убыточный



https://sprosi.xyz/works/wp-content/uploads/examples/diplomnye-raboty-42/903158-image004.gif

Проект принимается, так как 78421697,84 > 0.

Метод расчета индекса рентабельности инвестиций

Этот метод является, по сути, следствием метода расчета NPV. Индекс рентабельности (PI) рассчитывается по формуле:

https://sprosi.xyz/works/wp-content/uploads/examples/diplomnye-raboty-42/903158-image005.gif

Очевидно, что если:

РI> 1, то проект следует принять;

РI<1, то проект следует отвергнуть;

РI=1, то проект не является ни прибыльным, ни убыточным /6/.

https://sprosi.xyz/works/wp-content/uploads/examples/diplomnye-raboty-42/903158-image006.gif

Проект следует принять, так как 24,33 > 1.

Метод определения срока окупаемости инвестиций

Срок окупаемости — тот срок, за который доходы покроют расходы. Предполагается, что после этого проект приносит только прибыль.

https://sprosi.xyz/works/wp-content/uploads/examples/diplomnye-raboty-42/903158-image007.gif

https://sprosi.xyz/works/wp-content/uploads/examples/diplomnye-raboty-42/903158-image008.gif

Срок окупаемости предложенного проекта составит в среднем 3-4 месяца.

Таким образом, на основании рассчитанных показателей можно сделать вывод о высокой эффективности реализуемого проекта по внедрению спутниковой навигационной систему «АвтоТрекер» (см. таблиц 3.9)

Таблица 3.9

Экономический результат в первый год реализации проекта

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | До внедрения проекта | После внедрения проекта | Отклонение | |
|  |  |  | Абсолютное | Относительное, % |
| Количество автомобилей, участвующих в проекте | — | 200,00 | — | — |
| Коэффициент выпуска автомобилей на линию | 0,93 | 0,93 | — | — |
| Общий пробег, тыс. км. | 11743,56 | 11743,56 | -2758 | -23,0 |
| Объем перевозок, тыс. тонн | 1825,60 | 1825,60 | — | — |
| Себестоимость, тыс. руб., из них: — ГСМ, — фонд оплаты труда водителей | 52415,01 6157,10 | 40314,01  6157,10 | -12101 — | -23,0 — |
| Капитальные вложения, тыс. руб. | — | 3361,90 | — | — |
| Срок окупаемости вложений, мес. | — | 3,30 | — | — |

Как показывает таблица 3.9, проект внедрения системы контроля «АвтоТрекер» влечет за собой снижение доли затрат на ГСМ, соответственно, доходы и прибыль возрастают, а себестоимость уменьшается. Срок окупаемости проекта 3,3 месяца, при этом капитальные вложения составляют 3 361,90 тыс. рублей.

Итак, по результатам испытаний предлагаемого оборудования, выявлено, что экономия ГСМ составляет в среднем 23,0%.

Оценка инновационного проекта осуществлялась следующими методами: метод расчета чистой приведенной стоимости, метод расчета индекса рентабельности инвестиции, метод определения срока окупаемости инвестиций.

Показатель чистого приведенного дохода (NPV) характеризует современную величину эффекта от будущей реализации инвестиционного проекта. NPV равняется 78 421 698 руб., проект следует считать прибыльным.

В отличие от показателя NPV индекс рентабельности (PI) является относительным показателем. Он характеризует уровень доходов на единицу затрат, т.е. эффективность вложений. Индекс доходности проекта составляет 24,3. Это означает, что за расчетный период экономический эффект от реализации проекта в 24,3 раза превышает связанные с проектом затраты.

Срок окупаемости инвестиций — один из самых широко распространенных методов в мировой практике. Его применение целесообразно в ситуации, когда в первую очередь важна ликвидность, а не прибыльность проекта, либо когда инвестиции сопряжены с высокой степенью риска. По показателю дисконтированного срока окупаемости затраты окупятся за 3,3 месяца.

На основании проведённого анализа можно заключить, что данный проект будет прибыльным и устойчивым по всем рассчитанным показателям.

Результатом данного проекта станет получение дополнительной прибыли, которая возможно пойдёт на инновационные цели предприятия. Данный проект может быть рекомендован к реализации ООО «ТРАНССЕРВИС».  
ЗАКЛЮЧЕНИЕ

С развитием рыночной экономики в России автомобильный транспорт становится одной из наиболее быстро меняющихся и растущих отраслей транспорта. Социально-экономические реформы предъявили к автотранспортной отрасли новые требования по эффективности, гибкости и качеству работы.

Грузовые перевозки, являясь затратной частью экономики в условиях изменения системы хозяйственных связей, интеграции российской экономики в мировой рынок должны обеспечивать высокое качество доставки грузов с минимальными транспортными и внешними издержками. Для достижения этой цели перевозчику необходимо:

правильно использовать на практике требования нормативно-правовой документации, технических стандартов и условий при организации перевозочного процесса;

учитывать характерные особенности перевозимого груза и транспортное оборудование, обеспечивающее сохранность груза при осуществлении грузовых операций;

грамотно проектировать технологические процессы грузовых перевозок, графики работы автомобилей, погрузочной техники и водителей;

уметь оптимизировать работу парка автомобилей, знать пути повышения эффективности его работы;

эффективно организовывать работу по планированию и управлению производственной деятельностью автотранспортной организации;

использовать современные средства мониторинга работы автомобилей;

обеспечивать безопасность перевозочного процесса.

Развитие грузовых автомобильных перевозок в ближайшее время будет основываться на создании эффективных систем доставки грузов, работающих на логистических принципах с использованием технологии «точно-вовремя». Развитие телематики, расширение ее доступности даже для небольших автотранспортных предприятий позволит постоянно контролировать перевозочный процесс, в режиме реального времени следить и при необходимости корректировать графики продвижения грузов на всем пути его следования от отправителя до получателя. Увеличение объема мультимодальных перевозок позволит в критических регионах снизить экологическую нагрузку на окружающую среду, расширит географические границы работы перевозчика, подвижной состав которого будет доставляться в этом случае на отдельных участках маршрута другими видами транспорта.

Автомобильный транспорт, предоставляя услуги по перевозке грузов как промышленным гигантам, так и отдельному физическому лицу по современным магистралям в международном сообщении и в экстремальных условиях бездорожья, по мере своего развития будет становиться все более надежным, удобным и безопасным средством доставки сырья, промышленной и сельскохозяйственной продукции.

Объектом исследования стала организация ООО «ТРАНССЕРВИС» — одно из ведущих транспортных предприятий Московского региона.

По результатам анализа финансовых показателей деятельности ООО «ТРАНССЕРВИС» можно сделать вывод о высоком уровне управления финансами.

В целом ООО «ТРАНССЕРВИС» характеризуется низкой ликвидностью. С экономической точки зрения это означает, что предприятие может столкнуться с серьезными проблемами погашения задолженности поставщикам.

С целью снижения себестоимости автотранспортных услуг и выхода на инновационный путь развития ООО «ТРАНССЕРВИС» необходимо внедрить систему «АвтоТрекер».

Система « АвтоТрекер» отслеживает работу каждого автомобиля в реальном времени и оперативно выявляет любые отклонения от путевого задания, ошибки и злоупотребления водителей. Своевременная информация об этом позволяет немедленно устранять нарушения и не допускать их впредь. Применение АвтоТрекер обеспечивает решение следующих основных задач, стоящих перед любым автотранспортным предприятием:

—       Повышение качества транспортных услуг.

—       Обеспечение максимальной эффективности работы автотранспорта

—       Укрепление трудовой дисциплины водителей и смежных с ними сотрудников.

—       Повышение безопасности перевозок.

—       Получение исчерпывающей и достоверной информации о работе каждого автомобиля.

Отметим, что затраты на осуществление проекта составляют 3 361 896,50 рублей.

По результатам испытаний предлагаемого оборудования, выявлено, что экономия ГСМ составляет в среднем 23,0%.

Оценка инновационного проекта осуществлялась следующими методами: метод расчета чистой приведенной стоимости, метод расчета индекса рентабельности инвестиции, метод определения срока окупаемости инвестиций.

Показатель чистого приведенного дохода (NPV) характеризует современную величину эффекта от будущей реализации инвестиционного проекта. NPV равняется 78 421 698 руб., проект следует считать прибыльным.

В отличие от показателя NPV индекс рентабельности (PI) является относительным показателем. Он характеризует уровень доходов на единицу затрат, т.е. эффективность вложений. Индекс доходности проекта составляет 24,3. Это означает, что за расчетный период экономический эффект от реализации проекта в 24,3 раза превышает связанные с проектом затраты.

Срок окупаемости инвестиций — один из самых широко распространенных методов в мировой практике. Его применение целесообразно в ситуации, когда в первую очередь важна ликвидность, а не прибыльность проекта, либо когда инвестиции сопряжены с высокой степенью риска. По показателю дисконтированного срока окупаемости затраты окупятся за 3,3 месяца.

На основании проведённого анализа можно заключить, что данный проект будет прибыльным и устойчивым по всем рассчитанным показателям.

Результатом данного проекта станет получение дополнительной прибыли, которая возможно пойдёт на инновационные цели предприятия. Данный проект может быть рекомендован к реализации ООО «ТРАНССЕРВИС».

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

1.       Аксенов, И.Я. Единая транспортная система: Учебник для вузов. М.: Высшая школа, 2015.

2.       Альбеков, А.У. Проблемы логистики торговли средствами производства. Ростов-на-Дону: РГЭА, 2016.

.        Альбеков, А.У., Грибов, Е.М. Закономерности развития транспортно-складской логистики на региональном уровне (на примере Ростовской области). Ростов-на-Дону: РГЭА, 2015.

.        Альбеков, А.У., Федько,В.П., Митько, О.А. Логистика коммерции. Серия “Учебники, Учебные пособия”. Ростов-на-Дону: Феникс, 2015.

.        Альтшуллер, А. Основные принципы работы экспедиторской компании — оператора мультимодальных перевозок// Международный экспедитор, №2(8), 2016.

.        Багаева, Н. Логистика — как основной инструмент экспедирования// Международный экспедитор, №1(7), 2011.

7.       Баранчеев, В., Стрижов, С. Анализ и оценка маркетингового потенциала предприятия. // Маркетинг. — 2015. — № 5.

8.       Бауэрсокс, Доналд Дж., Клосс Дейвид, Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Пер.с англ.-М.: ЗАО “Олимп-Бизнес”, 2011.

.        Бережной В.И. Методы и модели логистического подхода к управлению автотранспортным предприятием. Ставрополь: Ставропольский гос.тех.ун-т, “Интеллект-сервис”, 2007.

.        Бережной, В.И., Бережная, Е.В. Методы и модели управления материальными потоками микрологистической системы автопредприятия. Ставрополь: “Интеллект-сервис”, 2006.

.        Внешнеторговые транспортные операции и логистика. Учебное пособие./ Д.С. Николаев и др. М.: “Анкил”, 2013

.        Гаджинский, А.М. Практикум по логистике. М: Информационно-внедренческий центр “Маркетинг”,2009.

.        Глобальные логистические системы: Учебное пособие / В.И. Сергеев, А.А. Кизим, П.Я. Эльяшевич. СПб.: Издательский дом “Бизнес-пресса”, 2015.

.        Голиков, Е.А. Маркетинг и логистика. М.: Издательский дом “Дашков и К”, 2015.

15.     Голубков, Е.П. Основы маркетинга. — М.: Финпресс, 2015.

16.     Гордон, М.П. Опыт взаимодействия снабженческо-сбытовых и транспортных организаций по перевозкам грузов. Обзорная информация. М.: ЦНИИИТЭИМС, 1973.

.        Гордон, М.П., Карнаухов, С.Б. Логистика товародвижения. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Центр экономики и маркетинга, 2008.

.        Залманова, М.Е. Логистика: Учебное пособие. Саратов: СГТУ, 2010.

.        Киршина, М.В. Коммерческая логистика. М.: Центр экономики и маркетинга, 2010.

21.     Ковалев, А.И., Войленко, В.В. Маркетинговый анализ. — М.: Центр экономики и маркетинга, 2012

22.     Колобов, А.А., Омельченко, И.Н. Основы промышленной логистики: Учеб. пособие. М.: Изд-во МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2015.

.        Костоглодов, Д.Д., Савиди, И.И., Стаханов, В.Н. Маркетинг и логистика фирмы. М.: Изд-во Приор,2015.

.        Ламбен, Ж.-Ж. Стратегический маркетинг. — СПб.: Наука, 2006

.        Логистика: Учеб. пособие / Под ред. Б.А. Аникина. М.: ИНФРА-М, 2012.

.        Лукинский, В.С., Бережной,В.И., Бережная, Е.В., Цвиринько, И.А. Логистика автомобильного транспорта: концепции, методы, модели. М.: Финансы и статистика, 2015.

.        Малашенко, Н.П., Федько, В.П. Организация и пути совершенствования разработки планов грузовых перевозок и планов снабжения: Учебное пособие. Новосибирск: НГУ, 2011.

.        Миронов, В. Интеграция в мировую логистическую сеть// “Логистика”, №4, 2011, с.8

.        Миротин, Л.Б., Ташбаев, Ы.Э. Логистика для предпринимателя: основные понятия, положения и процедуры: Учеб. пособие. М.: Инфра-М, 2015.

.        Михайлова, О.И. Введение в логистику. Учебн.-метод. пособие. М: Издательский дом “Дашков и К”, 2009.

.        Мхитарян, К. Р. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности. Учеб. пособие. Ростов-на-Дону: ЮРГИ, 2015.

.        Неруш, Ю.М. Логистика: Учебник для ВУЗов. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2015.

.        Николайчук, В.Е. Логистика в сфере распределения. СПб.: Питер, 2015.

.        Николайчук, В.Е. Логистика. СПб.: Питер, 2013.

.        Новиков, О.А., Уваров, С.А. Логистика: Учебное пособие. СПб.: Изд. Дом “Бизнес-пресса”, 2012.

.        Основы логистики: Учеб. пособие/ Под ред. Л.Б. Миротина и В.И. Сергеева. М.: ИНФРА-М, 2011.

.        Практикум по логистике: Учеб. пособие. 2-е изд., перераб. и доп. / Под ред. Б.А. Аникина. М: ИНФРА-М, 2015.

.        Родкина, Т.А. Информационная логистика. М.: “Экзамен”, 2014.

.        Рынок и логистика /Под ред. М.П. Гордона. М.: Экономика, 2010.

.        Саркисов, С.В. Управление логистикой: Учеб. пособие. М.: Бизнес-школа “Интел-Синтез”, 2015.

.        Семененко, А.И. Предпринимательская логистика. СПб.: Политехника,1997.

.        Сергеев, В.И. Логистика в бизнесе: Учебник. М.: ИНФРА-М, 2015.

.        Смехов, А.А. Логистика и транспорт. М.: Транспорт, 2010.

.        Смехов, А.А. Основы транспортной логистики: Учеб. пособие. М.: Транспорт, 2014.

.        Современная логистика: Пер. с англ. — 7-е изд./Джонсон Дж., Вуд Д. Ф., Вордлоу Д. Л., Мерфи-мл. П. Р.Вильямс, М.: ИНФРА-М 2012.

.        Стаханов, В.Н., Саввиди, И.И., Костоглодов, Д.Д. Маркетинг и логистика фирмы: Учеб. пособие. Ростов-на-Дону, 2009.

.        Стаханов, В.Н., Тамбовцев, С.Н. Промышленная логистика: Учеб. пособие. М.: Издательство “Приор”, 2015.

.        Транспортная логистика: Учеб. пособие/Миротин Л.Б., Тышбаев Ы.Э. и др. М.: Брандес, 2009.

.        Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: Учеб. пособие. Серия “Экономика и управление”. Ростов-на-Дону: ИЦ “МарТ”, 2014.

.        Чудаков, Л.А. Логистика: Учебник. М.: Издательство РДЛ, 2011.

.        Шумаев, В.А. Логистика товародвижения. М.: Издательский дом “Новый век”, 2013..        Экономика и организация внешнеторговых перевозок: Учебник/ Под ред. К.В. Хлопова. М.: Юристъ, 2012..        Экономическая география России: Учебник/ Под ред В.И. Видяпина, М.В. Степанова. М.: ИНФРА-М, Российская экономическая академия, 2010.

|  |
| --- |
| [Вернуться в библиотеку по экономике и праву: учебники, дипломы, диссертации](http://учебники.информ2000.рф/index.shtml)  [Рерайт текстов и уникализация 90 %](http://учебники.информ2000.рф/rerait-diplom.shtml)  [Написание по заказу контрольных, дипломов, диссертаций. . .](http://учебники.информ2000.рф/napisat-diplom.shtml) |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ФИТНЕС на ДОМУ**](http://учебники.информ2000.рф/fit1.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**КНИЖНЫЙ МАГАЗИН**](http://учебники.информ2000.рф/chitai.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**ТОВАРЫ для ХУДОЖНИКОВ и ДИЗАЙНЕРОВ**](http://учебники.информ2000.рф/kar.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**АУДИОЛЕКЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/lectr.shtml) |  |

|  |  |
| --- | --- |
| [**IT-специалисты: ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ**](http://учебники.информ2000.рф/otu.shtml) |  |