Выпускная квалификационная работа

**Повышение эффективности функционирования логистической компании в сфере автоперевозок на примере ООО "Национальные Транспортные Системы" г. Новосибирск**

2014

***Оглавление***

Введение

1. Теоретические аспекты деятельности транспортно-логистических компаний в сфере автоперевозок

1.1 Понятие и сущность автоперевозок и правовое регулирование в РФ

1.2 Состояние рынка грузоперевозок в РФ

1.3 Организация грузоперевозок

1.4 Показатели эффективности автотранспортного предприятия

2. Коммерческая деятельность ООО "Национальные транспортные системы" в условиях современного рынка

2.1 Характеристика и основные показатели хозяйственной деятельности

2.2 Состояние деятельности по реализации транспортно-экспедиционных услуг

2.3 Организация работы с клиентами

2.4 Организация работы по отправке грузов

3. Направления совершенствования организации грузоперевозок в ООО "Национальные Транспортные Системы"

3.1 Пути совершенствования организации перевозок

3.2 Оценка эффективности предложенных мероприятий по работе транспорта

Заключение

Библиографический список

# ***Введение***

Транспорт является необходимым условием материального производства, выполняет общегосударственные и внутрипроизводственные функции, имеет общеэкономическое, социальное, культурное и политическое значение в развитии общества. Межотраслевой характер транспорта оказывает непосредственное влияние на темпы развития общественного производства, ускоряя или замедляя их, на размещение производительных сил, на объемы производства и потребления материальных благ, на удовлетворение потребностей населения в услугах пассажирского транспорта. Надежная и бесперебойная работа транспорта повышает эффективность работы всех отраслей экономики и социальной сферы. Своевременная доставка материальных ресурсов, сохранность их в пути следования, сроки и стоимость транспортировки существенно влияют на эффективность деятельности субъектов рынка и на формирование цены продукции.

В последние годы транспортный рынок России демонстрирует положительную динамику развития. Растет количество операторов, готовый предоставить качественный сервис. Пока это в основном международные компании, которые открывают свои представительства в России и стремятся завоевать новый рынок. Высокими темпами развиваются информационные технологии, в области логистики, повышается профессиональный уровень персонала логистических провайдеров и транспортных компаний. Тем не менее, участники рынка сталкиваются с серьезными проблемами, требующими скорейшего решения.

На фоне постоянно растущих цен на топливо ужесточение требований к организации и осуществлении транспортной логистики, а также характерных погодных условий для нашей страны, которые, как правило, не способствуют повышению эффективности процесса доставки, особенно актуальной задачей становится поиск вариантов снижения транспортных затрат. Одним из факторов, влияющих на величину транспортного бюджета, является уровень оптимальности транспортной сети.

В процессе коммерческой деятельности субъекты рынка постоянно соприкасаются с необходимостью транспортного обслуживания, что сопровождается:

 поиском и выбором транспортных средств (предприятий) для перевозки товаров;

 заключением договоров на выполнение транспортных операций;

 подготовкой товаров к перевозке, включая упаковку, маркировку;

 оформлением товаросопроводительной документации;

 передачей товаров транспортным предприятиям для доставки товарополучателям;

 выполнением погрузочно-разгрузочных операций в пунктах отправления и получения товаров;

 экспедированием и страхованием грузов в пути следования;

Поиск рациональных путей транспортного обслуживания, направлений перевозок и способов доставки товаров, форм и методов организации, управления перевозочным процессом является важным фактором в коммерческой деятельности субъектов рынка.

Вышеизложенные доводы определяют актуальность темы выпускной квалификационной работы.

**Цель работы** - разработка мероприятий по повышению экономической эффективности ООО "*Национальные Транспортные Системы"* в сфере транспортно-экспедиционной работы.

Для достижения поставленной цели были поставлены и решены **задачи**:

1. Определена роль транспорта в коммерческой деятельности субъектов рынка;
2. Рассмотрены виды транспорта, применяемого для доставки грузов и дана им характеристика;
3. Дана оценка деятельности ООО "*Национальные Транспортные Системы"* по транспортно-экспедиционному обслуживанию клиентов;
4. Предложены пути совершенствования деятельности ООО "*Национальные Транспортные Системы*" *п*о транспортно-экспедиционному обслуживанию клиентов.

Объектом исследования выпускной квалификационной работы является транспортно-экспедиционное обслуживание субъектов рынка.

Предметом исследования является коммерческая деятельность ООО "*Национальные Транспортные Системы*" по транспортно-экспедиционному обслуживанию клиентов.

Объектом наблюдения выпускной квалификационной работы является ООО "*Национальные Транспортные Системы*".

Источниками информации для выполнения работы послужили монографии, учебные пособия, законодательные акты, нормативная и справочная литература, периодическая печать, материалы учета и отчетности предприятия, информация других организаций.

Анализ показателей хозяйственной деятельности был проведен по методике Савицкой Г.В. Фляйшер К. и других. Так же при проведении PESTEL и SWOT-анализа были использованы труды следующих авторов: Азоев Г.Л., Кныш М.И., Светуньков С.Г., Литвинов А.А., Федько В.П., Федько Н.Г. и др. Особенную ценность для выпускной квалификационной работы представляют труды: Бойкова В.П., Ф. Энджел, Алешина И.В. и других.

Структура и содержание работы обусловлены целями и задачами исследования, выпускная квалификационная работа состоит из введения, трех глав, заключения и списка использованных источников.

перевозка логистический транспортный рынок

# ***1. Теоретические аспекты деятельности транспортно-логистических компаний в сфере автоперевозок***

# ***1.1 Понятие и сущность автоперевозок и правовое регулирование в РФ***

Транспорт (от transporto - перемещаю) - отрасль материального производства, осуществляющая перевозки людей и грузов. В понятие транспорт включают совокупность путей сообщения и подвижных перевозочных средств и его инфраструктуру, обеспечивающую нормальное функционирование [11].

Транспорт, как кровеносные сосуды в организме, обеспечивает нормальное функционирование страны. Посредством транспорта перемещают продукцию из мест производства в места потребления, от источников сырья к производственным предприятиям, устанавливают межрегиональные и международные связи. От стабильной и эффективной работы всех видов транспорта во многом зависит успех коммерческой деятельности. Один и тот же товар в пути движения до потребления неоднократно подвергается перевозкам автомобильным, железнодорожным, водным и воздушным транспортом, поэтому коммерческим работникам в области транспортной логистики, необходимы знания по оформлению передачи товаров транспортным организациям; получению их по прибытии в пункте назначения; эффективности использования различных видов транспорта; организации транспортно-экспедиционных операций; подготовке товаров к перевозке и оплате и т.д.

Транспортные условия учитывают при установлении хозяйственных связей, определении периодичности поставок товаров, обеспечении ритмичности и своевременности их доставки, нормировании товарных запасов, определении потребности в складских площадях, формировании издержек обращения, повышения качества обслуживания клиентов. Транспортные расходы в торговле составляют пятую часть издержек обращения.

Всякий общественный процесс воспроизводства представляет собой движение общественного продукта через определенную систему взаимосвязанных фаз: производство, распределение, обмен, потребление. В потреблении продукт находит общественное признание, а процесс производства - свое конечное завершение. Потребление отделено от производства во времени и пространстве [11].

Обмен продуктами труда между различными районами страны, между отдельными отраслями и предприятиями, между различными собственниками продукции становится возможным благодаря транспорту. Товар в месте своего производства располагает потенциальной потребительной стоимостью. Чтобы она превратилась в реальную, действительно способную удовлетворить потребности, товар должен быть доставлен непосредственно потребителям. Следовательно, общественный процесс производства еще не закончен, и требуется дополнительный производственный процесс доставки продукта к месту потребления, где будет реализована его стоимость. Этот процесс в сфере обращения выполняет транспорт.

Доставка продукта потребителю обеспечивает реализацию его стоимости, возмещает произведенные затраты и возобновляет цикл производства. Затраты живого и овеществленного труда, обеспечивая материально-вещественный процесс передвижения в сфере обращения, увеличивают стоимость перевозимой продукции. Поэтом, чем меньшее количество живого и прошлого труда требуется для перевозки товаров, тем большая доля его может участвовать в создании новых потребительных стоимостей и ниже будет цена продукции.

Транспорт является важнейшей отраслью экономики страны. Он осуществляет экономические связи между районами и предприятиями и имеет инфраструктурный характер, так как его услугами пользуются все субъекты хозяйственной деятельности. Транспорт является необходимым условием материального производства, выполняет общегосударственные и внутрипроизводственные функции, имеет общеэкономическое, социальное, культурное и политическое значение в развитии общества. Межотраслевой характер транспорта оказывает непосредственное влияние на темпы развития общественного производства, ускоряя или замедляя их, на размещение производительных сил, на объемы производства и потребления материальных благ, на удовлетворение потребностей населения в услугах пассажирского транспорта. Надежная и бесперебойная работа транспорта повышает эффективность работы всех отраслей экономики и социальной сферы. Своевременная доставка материальных ресурсов, сохранность их в пути следования, сроки и стоимость транспортировки существенно влияют на эффективность деятельности субъектов рынка и на формирование цены продукции.

Транспорт, являясь важной отраслью экономики, должен развиваться пропорционально росту валового внутреннего продукта, т.е. в соответствии с динамикой спроса на транспортные услуги. Развитие транспорта в России должно опережать темпы экономического роста, так как имеется много малоосвоенных территорий, и чтобы добраться до их богатств, следует обеспечить с ними транспортную связь. Транспорт в этих условиях является если не двигателем, то "колесами" экономического освоения новых районов [16].

Особенности транспорта как отрасли:

. Транспорт как отрасль хозяйства не создает новых продуктов, но относится к сфере материального производства и участвует в формировании цены товара. Транспортную продукцию нельзя накапливать и складировать. Продукция транспорта - услуга. В ее стоимости велик удельный вес заработной платы (в 1,5-2 раза выше, чем в промышленности).

. Материально-техническая база имеет две составляющие: стационарно функционирующие объекты (депо, станции, пристани, порты, пути и т.п.) и подвижной состав (локомотивы, вагоны, суда, автомобили и т.п.). Иногда их называют пассивной и активной частями основных фондов.

1. Особую роль на транспорте играет управленческий фактор. Технические средства транспорта (постоянные устройства, подвижной состав) пространственно разобщены и в то же время тесно взаимосвязаны. Транспорт характеризуется высокой степенью кооперирования и координации своей деятельности и предъявляет строгие требования к работникам и транспортной технике для обеспечения непрерывности перевозочного процесса.
2. Процесс перевозок сопровождается повышенной потребностью в энергоносителях, расходуемых на преодоление сопротивления той среды, в которой осуществляется движение. Доля затрат на топливо и электроэнергию занимает до 20% в себестоимости транспортной продукции.
3. Транспортная отрасль функционирует на огромных пространствах суши, воздушного бассейна, водных магистралей. Этим обусловливается прямая зависимость транспорта от естественно - географических факторов.
4. Для транспорта характерна повышенная опасность, сопровождающаяся аварийными ситуациями и отрицательным влиянием на окружающую природную среду и человека. Доля транспорта в загрязнении окружающей природной среды оценивается в 40-50%.
5. Социально-экономическая природа транспорта обусловила высокую степень концентрации хозяйствующих субъектов. Стремление к монополизации присуще транспорту больше, чем в других отраслях.
6. Транспортный рынок является олигопольным, т.е. он представлен несколькими видами транспорта и большим числом потребителей услуг. В некоторых регионах России один вид транспорта (железнодорожный или водный) представляет собой естественную монополию, другие используются лишь по концам маршрутов. В таких условиях предпочтительно взаимодействие, а не конкуренция различных видов транспорта [20].

Автоперевозки, бесспорно, являются самым востребованным и популярным видом перевозок грузов, особенно когда речь идёт о малых и средних расстояниях. Автоперевозки считаются одним их самых недорогих и быстрых способов доставки грузов [20].

Преимущества автоперевозок: автоперевозка грузов имеет ряд значительных преимуществ и отличительных характеристик в сравнении с другими видами транспортных перевозок. Прежде всего, автоперевозка это возможность доставки груза от "двери до двери" такой вид перевозки позволяет снизить риски и общие транспортные затраты.

Автоперевозка является самым экономичным видом транспортировки грузов, особенно если речь идет о транспортировки груза на небольшие расстояния.

При автоперевозки используется более гибкая и удобная система планирования маршрута и схема доставки, что позволяет существенно увеличить скорость доставки грузов в отличии например от авиаперевозки.

Например, железнодорожные грузовые перевозки могут включать в себя некоторые промежуточные операции - сортировка вагонов, погрузка на платформы, выгрузка контейнеров с платформ и др., что ощутимо тормозит процесс грузоперевозки и соответственно скорость доставки будет несколько ниже, чем при перевозки автомобильным транспортом. Ещё одним немаловажным преимуществам является высокая сохранность груза.

Итак, преимущества автоперевозки это:

. Возможность доставки груза от двери до двери,

. Высокая маневренность, гибкость, динамичность,

. Высокая скорость доставки груза,

. Возможность использовать различные маршруты и схемы доставки,

. Широкие возможности выбора наиболее подходящего перевозчика,

. Невысокие тарифы (когда речь идёт о небольших расстояниях).

Недостатки автоперевозки, прежде всего, автоперевозка невыгодна на дальних расстояниях, так как себестоимость перевозки существенно увеличивается. Автоперевозка по сравнению с другими видами перевозок приносит наибольший вред окружающей среде.

Следует отметить, что автоперевозки не самый безопасный вид перевозки грузов, так как есть возможность хищения груза и угона автотранспортного средства. Так же существенными недостатками являются ограничения веса и габаритов груза, зависимость от погодных и климатически условий.

Итак, недостатки автоперевозки это:

. Высокая себестоимость перевозки на больших расстояниях,

. Зависимость от погодных и дорожных условий,

. Недостаточная экологическая чистота,

. Возможность хищения груза и угона автотранспортного средства,

. Ограничения географии доставки грузов. Перевозку можно осуществить только в пределах материка.

Несмотря на все выше перечисленные недостатки, автоперевозки являются очень популярным и востребованным видом перевозки, а зачастую и единственным способам доставки грузов. Для многих компаний перевозчиков автоперевозки являются основным направлением деятельности, причём именно автоперевозки приносят большую часть доходов.

Государственная транспортная политика Российской Федерации предусматривает активное государственное регулирование деятельности автотранспортных предприятий по формированию и функционированию рынка транспортных услуг. Регулирование осуществляется путем лицензирования перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом и решения вопросов по обеспечению безопасности дорожного движения. Основной нормативной базой являются нормативные документы. Перечень нормативных документов, регламентирующих деятельность Российской транспортной инспекции:

) Устав автомобильного транспорта;

) Закон "О лицензировании отдельных видов деятельности";

) постановление Правительства Российской Федерации "О лицензировании отдельных видов деятельности";

) постановление Правительства Российской Федерации "Об утверждении положения о Российской транспортной инспекции Министерства транспорта РФ";

) Закон "О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при проведении государственного контроля (надзора)";

) Закон "О безопасности дорожного движения";

) постановление Правительства Российской Федерации "Об утверждении положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок";

) Закон "Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях";

) Приказ "О введении путевой документации для индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозочную деятельность на автомобильном транспорте";

) Приказ № 27 от 09.03.1995 г." Об утверждении Положения об обеспечении безопасности дорожного движения в предприятиях, учреждениях, организациях, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов";

) Приказ Минтранса № 15 от 30.03.1994 г. "Об утверждении требований об обеспечении безопасности дорожного движения, предъявляемые при лицензировании перевозочной деятельности на автомобильном транспорте";

) Правила технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта, "Автомобильные средства. Требования к техническому состоянию по условиям БД. Методы проверки";

) Положение о техобслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта;

) постановление Госкомстата "Об утверждении унифицированных форм первичной учетной документации по учету работы автомобилей и других транспортных средств";

) постановление Минтруда РФ "Об утверждении Положения о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобилей";

) Правила перевозки грузов автомобильным транспортом;

) Правила перевозки опасных грузов;

) Положение об обеспечении безопасности перевозок пассажиров автобусами;

) Приказ Минтранса Российской Федерации "Об утверждении квалификационных требований к специалистам юридических лиц и предпринимателям, осуществляющим перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом";

) Положение о порядке аттестации лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов предприятий транспорта (утверждено совместным Приказом Минтранса и Минтруда РФ;

) Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам РФ;

) Таможенный кодекс РФ.

В целях формирования единой политики и совершенствования нормативной правовой базы по вопросам квалификации специалистов юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозочную деятельность на автомобильном транспорте, были приняты Квалификационные требования к специалистам юридических лиц и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом.

# ***1.2 Состояние рынка грузоперевозок в РФ***

Влияя на экономическое развитие страны, транспорт относится к приоритетным отраслям экономической инфраструктуры и подлежит государственному регулированию: организация рынка транспортных услуг, разработка концепции и стратегии развития различных видов транспорта, регулирование ценообразования на транспорте, налоговое, инвестиционное, нормативное и правовое регулирование. В ведении Министерства путей сообщения находится железнодорожный транспорт, а Министерство транспорта объединяет другие виды транспорта

В процессе товародвижения, физическое перемещение товаров возможно только с помощью транспорта. В этих целях используются различные виды транспорта.

Автомобильный транспорт является самым распространенным и удобным средством перевозок товаров. Им перевозят вчетверо больше грузов, чем железнодорожным, речным и морским транспортом вместе взятыми. Все товары на пути движения от производственных предприятий до розничных неоднократно перевозят автомобильным транспортом (до 6 раз). Им подвозят грузы к магистральному транспорту, доставляют на оптовые склады и в розничную торговую сеть.

На автомобильный транспорт приходится около 80% объема перевозок грузов в России. Средняя дальность перевозок 24 км. Автомобильный транспорт занимает монопольное положение во внутригородских и местных перевозках. Повышение эффективности работы автомобильною транспорта зависит от структуры и технического состояния подвижного состава.

Автомобили можно разделить на: грузовые, пассажирские и специальные. К грузовым относятся универсальные бортовые и специализированные автомобили: рефрижераторы, автоцистерны, фургоны, автосклады, лесовозы, панелевозы и т.п. К специальным - автокраны, компрессоры, пожарные, санитарные, коммунальные и другие средства для выполнения различных функций.

Автомобили различают по грузоподъемности (т): особо малой - от 0,4 до 1; малой - от 1,0 до 2,5; средней - от 2,5 до 3,5; повышенной - от 3,5 до 5; большой - от 5 до 10; особо большой - свыше 10 т.

В условиях развития малых и средних предприятий увеличивается потребность в автомобилях малой грузоподъемности.

Развитие транспортных услуг приведет к увеличению доли специализированного подвижного состава (за рубежом составляет до 90% всего парка), а также повышению скорости движения транспорта.

Перевозки грузов автотранспортом на расстояние до 500 км выполняются в 7 раз быстрее, чем железнодорожно-автомобильным смешанным сообщением, и в 3 раза быстрее, чем прямым железнодорожным. Эффективнее перевозить автотранспортом на это расстояние большегрузные контейнеры.

По роду двигателя автомобили бывают внутреннего сгорания, карбюраторные, дизельные, газобаллонные, газотурбинные, электрические. Для работы в труднодоступных условиях используют автомобили повышенной проходимости. Иногда их объединяют в автопоезда, если большой объем груза следует перевезти в одном направлении.

Развитие автомобильного транспорта в России сдерживает низкое качество дорог: твердое покрытие (цементобетонное и асфальтированное) имеет только половина дорог. Густота автодорожной сети в России 45 км на 1000 км2 территории, что в 2 раза ниже, чем в Канаде, и в 15 раз, чем в США. В Японии этот показатель равен 3257 км.

Автомобили лучше других транспортных средств пригодны к освоению малых грузопотоков, так как имеют небольшую грузоподъемность и обеспечивают быструю и регулярную доставку товаров в розничные предприятия. Величина партии единовременной поставки товаров, определяемая грузоподъемностью транспортных средств, скорость и регулярность доставки существенно влияют на размеры товарных запасов и издержки обращения в розничных организациях.

В перевозках грузов по железной дороге более эффективны укрупненные поставки (20-60т), обеспечивающие полное использование подъемной силы вагона. Многие же предприятия торговли реализуют товары в незначительных объемах, и поступление их в больших размерах неизбежно приведет к образованию излишних товарных запасов и к замедлению оборачиваемости оборотных средств.

Использование автомобильного транспорта значительно уменьшает размеры поставок и обеспечивает торговую деятельность при минимальных размерах товарных запасов и складской площади для их хранения. При этом грузоотправители освобождаются от необходимости накапливать продукцию в больших размерах перед отправкой покупателям, как это имеет место при перевозках товаров железнодорожным транспортом.

Пространственное размещение объектов транспорта и непрерывный характер их функционирования обусловливают наличие региональных органов управления с делегированием федеральных полномочий.

В системе МГТС это дороги и отделения дорог, на речном транспорте - бассейновые управления пути, на морском - морские администрации портов, на воздушном - региональные управления.

На автомобильном транспорте региональные органы управления создают администрации, которые выполняют функции по распределению централизованных финансовых и материальных ресурсов, разработке и контролю уровня тарифов на местные перевозки, участию в выдаче лицензий на транспортные виды деятельности, управлению объектами и предприятиями федеральной формы собственности и т.д.

В Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему. Выгодное географическое положение позволяет России получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг, в том числе от осуществления транзитных перевозок по своим коммуникациям.

Современное развитие транспортного комплекса России проходит на фоне замедления роста объемов коммерческих перевозок грузов, в том числе и мультимодальных. Эксперты отмечают, что характеристики экономической эффективности транспорта практически не улучшаются.

Замедление темпов роста сегмента грузоперевозок в 2012 г. стало следствием снижения динамики промышленного производства в стране до 2,6% и сокращения объемов сельскохозяйственного производства на фоне вялого спроса на продукцию российских производителей на внешних рынках и снижения темпов. В 2013 г. ситуация на российском рынке транспортных услуг заметно ухудшилась вследствие усиления негативных тенденций в российской экономике. Сокращение инвестиций, стагнация промышленного производства, а также снижение объемов экспорта - все это негативно сказалось на динамике грузопотока и в целом на результаты работы транспортного комплекса [39].

По данным МЭР РФ, за 9 месяцев 2013 г. объем коммерческих перевозок, выполняемых всеми видами транспорта (кроме трубопроводного и железнодорожного транспорта не общего пользования), снизился почти на 3%. Несмотря на повышение дальности перевозок, зафиксировано сокращение грузооборота более чем на 2% (рис. 1.) [30].



Рис. 1. - Динамика коммерческих перевозок грузов и грузооборота транспорта всех отраслей экономики РФ, 2008-2013 гг., % [30].

При этом следует отметить, что некоторый рост объемов перевозок обеспечивается преимущественно автомобильным и речным транспортом при отрицательных показателях работы железнодорожного транспорта. Исходя из показателей роста грузооборота и динамики тарифов, в 2013 г. темп роста рынка транспортных услуг в текущих ценах снизится до 2,2% (то есть ниже уровня инфляции) по сравнению с 10,7,% годом ранее. По оценке РБК. research, совокупный объем рынка достигнет 1807 млрд. руб. ($56,5 млрд.) [30].

Наиболее высокие темпы роста ожидаются в сегментах перевозок грузов автомобильным и внутренним водным транспортом, доходы компаний, осуществляющих перевозки железнодорожным транспортом, вырастут в пределах 2%. В сегменте услуг по обработке грузов в портах и аэропортах рост оценивается в 4-5%. В таких сложных условиях вынуждены работать и искать способы повышения эффективности своей деятельности транспортно-экспедиторские компании.

Транспортно-экспедиторский бизнес в России в современных условиях еще находится в стадии развития, а его ведение происходит в условиях жесточайшей конкурентной борьбы за клиентов и грузопотоки, происходящей как внутри отрасли, так и с фактическими перевозчиками различных видов транспорта. Как следствие этого - отсутствие входных барьеров на данный рынок и высочайший уровень предпринимательского риска.

Среди основных проблем на рынке перевозок автотранспортом перевозчики выделяют ограниченность по весу и объему доставки груза, сравнительно высокую себестоимость перевозок, возможность хищения груза, риск угона ТС, ДТП, неблагоприятные метеоусловия.

В тоже время, главным преимуществом автомобильного транспорта сегодня является его универсальность. С его помощью могут перевозиться любые грузы. Разветвленная сеть дорог позволяет доставлять груз максимально быстро. Грузовой автотранспорт одновременно может доставлять груз нескольким клиентам. На пути следования по составленному маршруту может осуществляться поэтапная выгрузка товара заказчику. Ни один из других видов транспорта такими логистическими возможностями не располагает.

Предприятия автомобильного транспорта ведут агрессивную политику по расширению грузовой базы, привлекая грузы, которые ранее перевозились железнодорожным транспортом. Прежде всего, с железной дороги уходят грузы, перевозимые на небольшие расстояния.

Железнодорожный транспорт не позволяет осуществлять доставку груза от двери до двери, который на сегодняшний день является наиболее удобным потребителей.

Увеличивается средняя дальность коммерческой перевозки грузов: во II квартале 2012 г. этот показатель впервые превысил отметку в 70 км. Обостряется конкуренция на рынке контейнерных отправок, транспортировки скоропортящихся, продовольственных, тарно-штучных и других номенклатур на расстояниях до 2000 км. Прогнозируется, что в среднесрочной перспективе данная тенденция сохранится (рис. 2).



Рис. 2 - Динамика коммерческих грузоперевозок и грузооборота автомобильным транспортом всех отраслей экономики РФ, 2008-2013 гг., млн. т, млрд. т-км. [29].

Рынок автоперевозок характеризуется высоким уровнем конкуренции, на нем представлены сотни тысяч компаний и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих международные, внутрироссийские и внутригородские коммерческие перевозки.

В таких условиях, одним из приоритетных направлений развития транспортно-экспедиторских компаний является формирование и распространение новых транспортных (перевозочных) и транспортно-логистических технологий, обеспечивающих повышение качества и доступность транспортных услуг.

Изменения в объемах грузоперевозок в 1-м квартале 2013 года по сравнению с 1-м кварталом 2012 г имеют положительную динамику (рис.3), согласно данным Федеральной службы государственной статистики РФ.



*Рис. 3 - Изменение перевозок грузов и грузооборота в I полугодии 2013 г. к I полугодию 2012 г*.

В настоящее время в России отраслевыми видами транспорта перевозится не более 70% от общего объема грузового потока: почти треть всех грузов переваливается собственным транспортом предприятий - производителей. В 2012 г. размер рынка транспортных услуг России по грузообороту увеличится на 35%.

Характеристика рынка грузоперевозок представлена в табл.1 [29].

Таблица 1

Экономические показатели рынка грузоперевозок

|  |  |
| --- | --- |
| Характеристики | Данные |
| размер рынка | российский рынок грузоперевозок в 2012 году оказал тенденцию к росту в среднем по видам перевозок на 17,9 %, доля отрасли составила 7,9 % |
| масштаб конкуренции производителей | крупнейшие компании, предлагающие ЖД перевозки: "Желдорэкспедиция" - 12, 8 %, Ратэк - 3,5 %, первая грузовая компания - 2,7, Шерл - 2,1, Байттранзитконтинет - 1,9, Логистикс - 2,2 и другие |
| темпы роста рынка | в соответствии с прогнозом роста промышленного производства, рост грузоперевозок может составить в 2013 году до 5 % |
| стадия жизненного цикла | зрелость, услуга давно существует на рынке, но альтернативы нет, поэтому спрос не изменяется в связи с появлением нового вида перевозок |
| количество организаций | на рынке грузоперевозок множество организаций. По данным ДубльГис в Новосибирске 326 организаций, оказывающих грузоперевозки железнодорожным транспортом |
| потребители | производственные и торговые организации, количество которых постоянно изменяется |
| вход и выход из отрасли | выход из отрасли затруднен в связи с обязательствами перед клиентами |
| каналы распространения | продажи через Интернет, прямые продажи с дополнительным сервисом |
| технологии | ежегодно происходит усовершенствование технологий обслуживания клиентов |
| уровень доходности отрасли | высокий, так как достаточно трудно найти альтернативу перевозок железнодорожным транспортом, особенно на дальние расстояния больших объёмов грузов |

В отрасли постоянно происходит изменение количества перевозчиков и клиентов, так как одни появляются, другие уходят с рынка, однако, в среднем количество клиентов колеблется не значительно. Рассмотрим основные движущие силы на рынке (табл.2).

Таблица 2

Анализ движущих сил рынка грузоперевозок

|  |  |
| --- | --- |
| Движущие силы | Влияние на отрасль |
| изменения в долгосрочных тенденциях экономического роста отрасли | виды услуг грузоперевозок не изменяются много лет, так как альтернативного транспорта не появилось |
| технологически изменения | модернизация компьютерных и программных продуктов значительно упрощают и ускоряют процесс обслуживания клиентов, исключает простой транспорта и задержку груза в пути. |
| маркетинговые изменения | данный фактор оказывает влияние на отрасль. Маркетинговые программы позволит значительно укрепить рыночные позиции в отрасли, особенно в продвижении услуг и формировании лояльности клиентов |
| развитие транспортных магистралей и состояния дорог | Даёт возможность осваивать новые регионы, использовать новые виды транспорта для этих регионов, ускорять доставку, так как качественные дороги исключают пробки на магистралях, увеличить среднюю скорость движения |

Итак, анализ движущих сил показал, что большее влияние на отрасль оказывают такие факторы как: развитие транспортных магистралей, улучшение состояния дорог, но это достаточно долговременно реализуемый фактор.

Этот фактор на исследуемый экономический объект может оказать как отрицательное, так и положительное, так как при строительстве новых дорог, может возникнуть альтернативное предложение в этом регионе. Положительную влияние имеет: стабильность и рост спроса на грузоперевозки и совершенствование обслуживания покупателей (оформление заказов по интернет, расчет с помощью интернет - банкинга и т.д.).

В структуре рынка прогнозируется усиление позиций автомобильного транспорта как за счет роста физических объемов перевозимых грузов на коммерческой основе, так и расширения сегмента грузоперевозок автотранспортными предприятиями.

Анализ индексной динамики развития транспортной отрасли на фоне макроэкономических показателей экономики страны свидетельствует о стабилизации тенденции ее роста, начиная с 2003 г. При этом активный рост стройиндустрии обеспечивает не менее четверти всего грузового потока.

Активно расширяются условия инвестиционной привлекательности отраслевого рынка, как для российских, так и для иностранных инвесторов, в первую очередь, по сферам грузовых перевозок - контейнерные, по видам транспорта - автомобильный и железнодорожный.

Согласно данным источника оценки компании за 2012 г "Тройка Диалог" и "*UFG Asset Managementкомпании" доля, занимаемая транспортной отраслью в ВВП составила 9%.*

Темпы роста объемов грузопотоков и объективная необходимость повышения уровня обслуживания контрагентов приводят предприятия к пониманию необходимости минимизировать издержки, связанные с перевозкой грузов. Минимизация таких издержек достигается при помощи организационных мероприятий в комплексе с внедрением автоматизированных систем управления перевозками. Это позволяет:

 увеличить объемы перевозимых грузов при неизменном количестве задействованных транспортных средств;

 снизить удельную стоимость единицы перевезенного груза за счет более эффективной комплектации транспортных средств;

 снизить долю холостых пробегов в общем пробеге транспортных средств;

 повысить качество и точность выполнения заказов на перевозку;

 сократить затраты на персонал;

 автоматически формировать товаросопроводительную и путевую документацию;

 получать актуальную отчетность по различным показателям эффективности для принятия управленческих решений.

Логистика транспортного процесса, обеспечивающая оптимизацию доставки грузов, с точки зрения их владельцев, состоит из трех, следующих друг за другом, этапов:

 поиск и выбор участников процесса доставки груза, то есть составление цепочки транспортных операций в соответствии с имеющимися требованиями транспортировки;

 информационно-правовое обеспечение транспортного процесса;

 контроль выполнения требований транспортировки со стороны всех участников транспортного процесса.

Технический прогресс не стоит на месте и с каждым днем появляется все больше и больше программных продуктов, которые облегчают работу организаций. В данном параграфе диплома представлены некоторые из программно - информационных продуктов. Но в работе используется "1С - Логистика: Управление перевозками". Система предоставляет возможность:

 позиционировать транспортно - логистическое подразделение предприятия как центр финансовой ответственности, что позволяет обоснованно принимать решение о привлечении сторонних организаций к выполнению тех или иных работ в цепи перевозки. Также появляется возможность осуществлять внутренний хозрасчет, обоснованно формируя цены на транспортно - логистические услуги, оказываемые различным подразделениям предприятия (отдел сбыта, отдел снабжения и т.д.);

 использовать разнотипные и разнородные виды транспортных средств (от авиа до курьера) на разных этапах логистической цепи;

 управлять процессом перевозки собственными или привлеченными силами;

 регистрировать грузы как в виде товара (в соответствии с товарной спецификацией), так и в виде обезличенных грузовых единиц (паллет, мест);

 учитывать и контролировать процесс перевозки на всех его этапах.

16 декабря 2011 года в Женеве был подписан протокол, согласно которому Россия присоединяется к Всемирной торговой организации (ВТО).

Одним из пунктов соглашения стало условие: страна должна ратифицировать ряд других документов относительно экспорта, импорта, а также других процессов доступа товаров и услуг на российский рынок.

Безусловно, такие изменения затронут транспортно - логистическую сферу. Более того, некоторые из нормативных актов напрямую направленны на регулирование процессов на этом рынке.

Сейчас нередко возникают споры о последствиях вступления России в ВТО. Например, очевидно, что у отечественного транспортно-логистического рынка огромный потенциал развития: его емкость за 2009 год составила 30 млрд евро, т. е всего порядка 5% соответствующего рынка Европы (615 млрд евро).

По оценке РБК. research, в 2011 году совокупный объем российского рынка транспортно - логистических услуг увеличился на 14,3% относительно 2010 года, достигнув 1810 млрд руб. (порядка 44,4 млрд евро).

Несмотря на эти оптимистические показатели, нельзя забывать о проблемах: за последние 10 лет автомобильный парк в нашей стране вырос на 75%, а сеть дорог лишь на 15% (по данным сайта Avtostat.ru). Подобная ситуация требует государственного вмешательства, обдуманных и выверенных действий правительства, а уж в рамках ратификации документов для вступления в ВТО или вне их - это отдельный вопрос.

Вступление в ВТО увеличит риски для бизнесменов. Так, согласно правилам торговой организации, цены на погрузочно-разгрузочные работы будут приравнены к мировым, увеличатся и цены на топливо. Так что же ожидает российских перевозчиков в этой новой инфраструктуре и как, по возможности, если не предотвратить, то хотя бы минимизировать возможные негативные последствия.

# ***1.3 Организация грузоперевозок***

Организация грузовых перевозок - это сложный комплексный процесс, включающий в себя подбор транспортного средства, составление оптимального маршрута следования, контроль ведение погрузочно-разгрузочных работ, оформление документации, расчет расхода топлива, и другие важные процедуры. Впрочем, клиенту вовсе не обязательно знать все эти тонкости, ведь, доверяя организацию перевозок грузов транспортной компании клиент снимает с себя все заботы о доставке и сохранности груза.

Уровень качества как критерий конкурентоспособности представляет собой относительную характеристику, основанную на сравнении показателей качества оцениваемой услуги и аналога.

Качество услуги - это совокупность свойств и характеристик услуги, обусловливающих её способность удовлетворять установленные или предполагаемые потребности.

Для оценки качества услуг в производственно-хозяйственной деятельности предприятий используется определенная система показателей, которые дают возможность определять и контролировать его уровень.

Абсолютный уровенькачества той или иной услуги находят исчислением выбранных для его измерения количественных показателей, не сравнивая их с соответствующими показателями аналогичных услуг.

Определение абсолютного уровня качества услуг является недостаточным, так как сами по себе абсолютные значения показателей качества не отражают меры его соответствия требованиям потребителей. Поэтому одновременно определяют относительный уровень качества отдельных видов услуг, сравнивая его показатели с абсолютными количественными показателями качества услуг, которые определяются потребителем [34].

Таким образом, уровень качества услуг под влиянием научно-технического прогресса и требований потребителей должен постоянно расти.

Конкурентоспособность является интегральной характеристикой услуги, обусловливающей возможность ее сбыта. На конкурентоспособность услуги оказывают влияние ее качество, цена, удобство технического обслуживания, его способность соблюдать договорные сроки и иные факторы.

Приоритетность факторов конкурентоспособности зависит от уровня социально-экономического развития общества, характеристик рынков, на которых реализуется услуги, особенностей конкретных потребителей.

Как свидетельствуют результаты исследований международных экономических институтов, для глобального рынка, интеграция в который является одной из главных задач развития отечественной экономики, в ХХI веке приоритетным фактором в конкурентоспособности продукции и услуг будет оставаться качество.

Область применения системы в логистических процессах торгово-производственных предприятий схематично может быть представлена следующим образом (рис.4).

Автоматизация позволяет сокращать расходы на транспорта за счет: оптимальной загрузки транспорта; оптимизации маршрутов посещения адресов; точного учета показателей вагоноотправки (длительность, пробег, затраты и т.д.), а так же повышение лояльности клиентов за счет: точного выполнения доставки с учетом временных окон; сокращения времени формирования вагоноотправок; устранение "человеческого фактора" при принятии решений.

Для поиска интересующей информации о работе и спектре предоставляемых услуг организации клиенты могут пользоваться: корпоративным сайтом www.jde.ru, бесплатной горячей линией, Дубль Гис.



Рис. 4. Схема применения современных программных продуктов в организации перевозок, на примере "1С-Логистика: Управление перевозками".

Таким образом, транспорт в России является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, объединяющий все районы страны и позволяющий получать значительные доходы от экспорта транспортных услуг. Достоинствами грузовых перевозок: выполняют общегосударственные и внутрипроизводственные функции, ускоряет потребление материальных благ, осуществляет своевременную доставку и сохранность грузов, надежная и бесперебойная работа транспорта повышает эффективность работы всех отраслей экономики и социальной сферы. Транспорт органично вписывается в производственные и торговые процессы, поэтому важно рассмотреть организации работы с клиентами грузоперевозчиков с организациями сферы производства и торговли, как основными клиентами транспортных компаний.

# ***1.4 Показатели эффективности автотранспортного предприятия***

Автотранспортные предприятия (АТП) осуществляют планирование, организацию и выполнение перевозок грузов и пассажиров, техническое обслуживание (ТО), текущий ремонт (ТР) и хранение автомобильного подвижного состава.

На автомобильном транспорте различают себестоимость по видам перевозок и по видам деятельности. При этом выделяются индивидуальная и отраслевая себестоимости. Индивидуальная себестоимость формируется на автотранспортном предприятии и отражает конкретные расходы по осуществлению перевозок или услуг. Отраслевая себестоимость представляет собой среднюю себестоимость продукции по отрасли и определяется делением расходов всех ПАТ отрасли на общий объем перевозок. При определении себестоимости перевозок учитываются расходы, связанные с перемещением грузов и пассажиров, однако не все элементы транспортного процесса находят отражение в себестоимости автомобильных Перевозок. К ним относятся расходы на погрузочно-разгрузочные работы, ремонт и содержание автомобильных дорог, организацию и; обеспечение безопасности движения подвижного состава. При выборе эффективного вида транспорта по, осуществлению перевозок грузов в себестоимости необходимо учитывать и эти элементы транспортного процесса.

Полная себестоимость перевозок в руб. на единицу продукции определяется по формуле:

Спол= (Сэк+Сдор+Спр) /W (1),

где Сэк - сумма эксплуатационных расходов подвижного состава

Сдор - сумма расходов по ремонту и содержанию дорог, руб.;

Спр - сумма расходов на выполнение погрузочно-разгрузочных работ, руб.;- объем транспортной продукции (ткм, пасс. - км, платньк километры).

Расчет эксплуатационных расходов. Эксплуатационные расходы включают в себя переменные и постоянные расходы, а также заработную плату водителей.

Переменные расходы рассчитываются на 1 км пробега и включают затраты на топливо для автомобилей, смазочные и1 другие эксплуатационные материалы, затраты на восстановление износа i ремонт шин, затраты на ТО и ТР подвижного состава, амортизационные отчисления по подвижному составу.

Постоянные расходы рассчитываются в рублях на 1 авт-ч работы и включают: расходы на амортизацию подвижного состава.

Производительность труда измеряется выработкой - количеством продукции; произведенной в единицу времени, и трудоемкостью - количеством времени, затрачиваемого на единицу продукции. В первом случае рост производительности труда определяется увеличением количества продукции в единицу времени, во втором - уменьшением затрат рабочего времени на изготовление каждого изделия. Различают производительность индивидуального, коллективного и общественного труда [5].

На уровне ПАТ наиболее характерным способом определения производительности труда является измерение количества продукции, изготовленной в единицу времени одним работником, выработки продукции или затрат рабочего времени на единицу продукции г - трудоемкостью единицы продукции. Таким образом, производительность труда отдельного работника или коллектива работающих характеризуется двумя показателями, которые связаны между собой обратной взаимозависимостью.

Выработка продукции в единицу времени на одного работающего:

выр=Q/T` (2),

где Q - объем произведенной продукции;

Т - рабочее время, затраченное на производство продукции, чел. - ч; смены; дни.

Трудоемкость единицы продукции:

тр =T/Q. ` (3),

Соотношение между выработкой dWвыр и трудоемкостью dWтр определяется по формулам:

выр= dWтр/ (100 - dWтр) \*100 (4),

где dWвыр - рост выработки при снижении трудоемкости на dWтртр - снижение трудоемкости при росте выработки на dWвыр,%

Точность измерения производительности труда влияет на экономическую обоснованность плана по труду, степень использования резервов. Без показателя производительности труда невозможно установить плановую численность работников производственного коллектива и плановый фонд заработной платы, оценить эффективность затрат живого труда, эффективность использования трудовых ресурсов. Натуральный метод измерения производительности труда работников автотранспорта отличается наибольшей простотой и позволяет учитывать особенности организации различных видов перевозок (грузовых, автобусных, таксомоторных). Наиболее точно объем производства характеризуется натуральными измерителями. На ПАТ, осуществляющих перевозки однородных грузов в неизменных условиях, используют натуральные измерители производительности труда - объем перевозки грузов (в тоннах) и грузооборот (в тонно-километрах).

Показатели производительности труда работников автомобильного транспорта в натуральном измерении дают представление об организации производственного процесса, степени механизации погрузочно-разгрузочных работ и т.п. Однако определение производительности труда в натуральном измерении применимо только при выполнении однородной работы в одинаковых условиях.

К сожалению, данный метод нельзя использовать при расчете сводных показателей производительности труда на грузопассажирских предприятиях и в автобусно-таксомоторных парках, а также в масштабе неспециализированных управлений и, тем более, министерства.

Существенным недостатком натуральных показателей считается и то, что они не отражают влияния на производительность труда таких важных и качественных особенностей отдельных транспортных работ и процессов, как:

) расстояние перевозки;

) грузоподъемность и вместимость подвижного состава, его технический уровень и состояние;

) характер (класс) грузов.

Поэтому натуральные показатели производительности труда на автомобильном транспорте не могут использоваться в качестве основных.

На автомобильном транспорте однородные условия при перевозке грузов встречаются сравнительно редко. Большинство ПАТ выполняют работу разнообразным подвижным составом на различные расстояния и перевозят неоднородный груз в разных условиях. Поэтому продукция грузовых ПАТ по затратам труда весьма неоднородна. Использование натуральных показателей для определения производительности труда особенно затруднено на смешанных ПАТ, которые имеют различные типы подвижного состава и осуществляют разные виды грузовых и пассажирских перевозок. Поэтому в таких случаях производительность труда определяют в условно натуральных измерителях, т.е. в приведенных тонно-километрах:

пр=Рткм\*к1\*АЧр\*к2\*Рпкм\*к3\*Lобщ\*к4\*Lпр (5),

где Рткм - объем работы грузовых автомобилей, работа на которых оплачивается за 1 т перевезенного груза, ткм;

АЧр - время работы на линии грузовых автомобилей, работа на которых оплачивается по часовому тарифу, ч;

Рпкм - объем работы автобусов, работа на которых оплачивается за перевезенного пассажира, пасс. - км;общ - общий пробег автобусов, работа на которых оплачивается по часовому тарифу, км;пл - платный пробег таксомоторов, км;

К1=60, к2=0,4,, к4=8 - поправочные коэффициенты для перевода и приведенные тонно-километры соответственно времени работы на линии автомобилей, работа на которых оплачивается по часовому тарифу, объемов работы автобусов в пассажирокилометрах и километрах платного пробега легковых таксомоторов;

к3=0,65 - поправочный коэффициент для перевода общего пробега автобусов, работа на которых оплачивается по часовому тарифу, км.

Показатели производительности труда в приведенных тонно-километрах позволяют сопоставить выработку одного работника на различных ПАТ и проанализировать работу предприятия за ряд лет. Однако этот метод определения производительности труда условный и не дает точного представления о действительных затратах труда при различных видах перевозок.

Метод измерения производительности труда в приведенных тонно-километрах представляет разновидность условно-натурального и трудового методов измерения объема продукции. При измерении производительности труда в приведенных тонно-километрах в результате использования коэффициентов приведения различных Видов перевозок, отражающих трудоемкость их выполнения, обеспечивается учет специфики грузового и пассажирского автотранспорта и дается возможность суммировать и сравнивать показатели Их работы. Показатели выработки в Приведенных тонно-километрах дают обобщенную характеристику производительности труда на автопредприятиях всех типов.

Основные недостатки, присущие данному методу, связаны с наличием определенного несоответствия между действительными трудовыми затратами и коэффициентами приведения к тонно-километрам объемов работ грузовых "почасовых" автомобилей, автобусов и легковых такси. Они состоят в следующем:

 коэффициенты не позволяют учитывать влияние расстояния перевозок, грузоподъемности подвижного состава, дорожных условий и других особенностей транспортного процесса;

 не учитываются затраты труда водителей на выполнение погрузочно-разгрузочных и транспортно-экспедиционных работ;

 коэффициенты не обеспечивают сравнимость показателей производительности труда в приведенных тонно-километрах на автомобильном и других видах транспорта в связи с различиями в методике определения коэффициентов приведения выполненной работы.

Метод измерения производительности труда по валовому доходу позволяет наиболее полно учесть все виды продукции автомобильного транспорта, включая не только перевозки, но и другие выполняемые с его помощью работы и услуги (погрузочно-разгрузочные, транспортно-экспедиционные и т.д.).

В настоящее время основным показателем производительности труда работников ПАТ считается выработка на одного работника в стоимостном выражении, исчисленная по общей сумме доходов за все виды услуг. Применение этого метода дает возможность не только определить объем производственной деятельности предприятия с разнородной по составу продукцией или разным характером выполняемых работ, но и рассмотреть динамику объема производства и производительности труда по группе предприятий.

С помощью стоимостного измерителя производительности труда на автомобильном транспорте при увеличении работ, выполняемых ПАТ (экспедиционные и другие услуги) и не учитываемых в объемах перевозок, можно более объективно оценить уровень и динамику производительности труда в целом по отрасли и отдельным предприятиям. Вместе с тем он имеет свои недостатки. Валовой доход предприятия определяют по тарифам, которые полностью не отражают затраты общественно необходимого труда на выполнение того или иного вида транспортной работы. В тарифах, например, заложены пониженные размеры затрат на перевозку самосвалами массовых навалочных грузов на расстояние до 10 км. Это ставит различные ПАТ в несопоставимые условия и является причиной искажения уровня производительности труда независимо от условий работы трудового коллектива. Кроме того, выработка в стоимостном измерении не может быть использована для оценки производительности труда отдельных категорий работников автомобильного транспорта.

Вместе с тем при использовании показателей выручки или дохода для измерения объема транспортной работы сохраняется большинство недостатков, свойственных стоимостным показателям продукции промышленности. Эти отрицательные черты проявляются более отчетливо в связи с особенностями действующих на автомобильном транспорте тарифов на перевозку грузов и пассажиров.

Наряду с частными недостатками, которые присущи каждому из методов измерения производительности труда в автомобильном транспорте, они имеют и некоторые общие методологические недостатки. Основным из них является то, что они не отражают всей трудоемкости работ, связанных с выполнением полного перевозочного процесса.

Поэтому для измерения производительности труда целесообразно применять трудовой метод, при котором уровень производительности труда определяется отношением нормативных затрат труда на1 весь объем произведенной продукции к средне-\* списочной численности работников. При этом разнородная продукция приводится к единому измерителю посредством общественно необходимых затрат\*живого труда на производство единицы продукции. Объем произведенной продукции в затратах живого труда:

Ртр = сумма (с\*Р) (6),

где с - норматив общественно необходимых затрат живого труда на производство единицы i-го вида продукции, нормо-час;

Р - объем произведенной продукции i-гo вида в натуральных измерителях.

Применение нормо-часов предполагает наличие нормативов затрат живого труда на все виды изготовляемой продукции. Это связано с рядом трудностей.

Преимуществами использования трудового метода измерения производительности труда являются точная характеристика эффективности живого труда с помощью трудоемкости, зависимость трудоемкости от факторов ее роста, применение единых методов измерения, анализа и планирования производительности труда от рабочего места до отрасли в целом,.

Однако при определении производительности труда на автомобильном транспорте не учитываются трудовые затраты на выполнение погрузочно-разгрузочных работ, эксплуатацию и содержание дорожного хозяйства и капитальный ремонт автомобилей и агрегатов.

Существующая система измерителей производительности труда на автомобильном транспорте не в полной мере соответствует предъявляемым требованиям и нуждается в дальнейшем совершенствовании.

# ***2. Коммерческая деятельность ООО "Национальные транспортные системы" в условиях современного рынка***

# ***2.1 Характеристика и основные показатели хозяйственной деятельности***

ООО "*Национальные Транспортные Системы*" расположено по адресу: г. Новосибирск, ул. Станционая, 30 а. Форма собственности - частная.

ООО "*Национальные Транспортные Системы*" предлагает полный спектр услуг в организации грузоперевозок, погрузочно-разгрузочных работ и услуг спецтехники, а именно:

 предоставляет качественный подвижной состав.

 ведет контроль за исполнением заказов.

 располагает большим парком специальной и строительной техники - в наличии собственный и привлеченный транспорт.

 осуществляет грузовые автоперевозки (внутригородские и междугородние): грузовыми автомобилями российских и иностранных марок от 1,5 до 25т. разной кубатуры.

На данный момент с ООО "*Национальные Транспортные Системы*" сотрудничает более 50 юридических лиц, с разными объемами заказов и разной категории фирм - будь то крупная компания или индивидуальный предприниматель. Транспортная компания сотрудничает с каждым клиентом и приветствует заключение договоров на долгосрочное либо разовое обслуживание. Для постоянных клиентов разработана система скидок.

Предприятие осуществляет перевозки по Алтайскому краю, Новосибирской, Томской, Омской областям в универсальных и рефрижераторных 3, 5, 20, 30 и 40-футовых контейнерах продуктов питания и промышленных грузов, а также доставляет во все пункты назначения лесоматериалы, длинномерные и сыпучие грузы. Имеет лицензию на осуществление перевозочной деятельности и статус таможенного перевозчика.

Проведем анализ внешней среды ООО "*Национальные Транспортные Системы*" по СТЭП-факторам (социальным, технологическим, экономическим, политическим, правовым), представлен в табл.3.

Таблица 3

Характеристика внешней среды ООО "Национальные Транспортные Системы" по СТЭП-факторам

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Фактор | Состояние фактора и тенденции развития | Характер влияния на организацию ("+"положительное; "-"отрицательное) | Возможная реакция организации |
| 1. Социальный | | | |
| 1.1 Безработица | Высокая, но есть тенденция к сокращению | "+" Создание рабочих мест; "-" Отсутствие постоянного покупателя услуг | Повысить производительность труда, поиск новых рынков |
| 1.2 Социально-культурный фактор | Достаточно низкий, постепенно растет | "-" привлечение дополнительных инвестиций в область, что тесно связано с транспортной системой области. | Введение определенных льгот для разных категорий потребителей |
| 2. Технологический | | | |
| 2.1 Технико-экономическая оснащенность подвижного состава | Слабая, но существует тенденция к обновлению | "-" выходят из строя многие единицы подвижного состава | Дополнительное вложение средств в обновление транспортного парка |
| 3. Экономический | | | |
| 3.1 Уровень инфляции | Значительный, но возможна стабилизация | "-" Обесценивание денежных средств "+" При выплатах по долгосрочным займам | Предусматривать в договорах индексацию платежей |
| 3.2 Уровень потребительских доходов | Низкий уровень доходов, но наблюдается постепенный рост | "-" Влияет на уменьшение количество оказанных услуг | Снижение цен до возможного уровня на перевозки |
| 4. Политический | | | |
| 4.1 Транспортная стратегия РФ | Удовлетворительное, разработка стратегий и перспектив развития коммуникаций | "+" Стимулирование государством транспортных предприятий; "-" Регулирование транспортных предприятий | Поиск стабильных потребителей, обеспечение стабильности деятельности |
| 4.2 Экономическая политика | Построение рыночной экономики, медленно, удовлетворительно, постепенно приходит в порядок | "+" Рост спроса на транспортные услуги "-" Постоянные изменения в структуре хозяйственной деятельности | Поиск стабильных потребителей, обеспечение стабильности деятельности |
| 5. Правовой | | | |
| 5.1 Состояние законодательства |  |  | Выход на новые рынки и удержание старых |

Анализ современных тенденций и проблем развития транспортной инфраструктуры и основных фондов указывает на то, что они приняли системный характер и требуют комплексного подхода к их решению.

Прогнозируемое возрастание спроса на перевозки всех видов транспорта с одной стороны, и негативные явления в транспортной системе в целом и отдельных ее подотраслях с другой, создают угрозу общеэкономическому росту России в целом и отдельных ее регионов, ослабления позиций России на мировом рынке транспортных услуг.

На международных транспортных рынках в условиях постоянного ужесточения технических требований к транспортным средствам следствием является снижение конкурентоспособности отечественных перевозчиков.

Анализ разъяснил положение и состояние предприятия во внешней среде. Это дало возможность откорректировать стратегические аспекты развития компании.

При проведении анализа непосредственного окружения ООО "Национальные Транспортные Системы" в первую очередь необходимо рассмотреть потребителей данной организации, которые оказывают очень сильное влияние на нее. Специфика производимых услуг такова, что ООО "Национальные Транспортные Системы" не является производителем товаров народного потребления, поэтому подавляющее число потребителей - это, прежде всего, юридические лица различных организационно-правовых форм.

На долю же физических лиц, пользующихся услугами ООО "Национальные Транспортные Системы" не приходится и 2% от общего объема оказанных услуг.

В Новосибирской области постоянными потребителями организации являются следующие предприятия, нуждающиеся в транспортных услугах: муниципальные унитарные предприятия г. Новосибирска.

Необходимо при анализе потребителей учитывать и тот факт, что более половины из всех предлагаемых услуг оказываются не на региональном, а на федеральном рынке (за 3 квартала этого года 46% транспортных перевозок было реализовано в Новосибирской области и 54% за ее пределами).

С 2007 года наблюдается устойчивый рост потребления услуг ООО "Национальные Транспортные Системы" за пределами Новосибирской области. Причем изменяется и география потребителей, отмечается тенденция сокращения регионов, куда осуществляются поставки. Но это нельзя считать отрицательным фактором, так как прекращается взаимодействие с регионами РФ, значительно удаленными от Новосибирской области. В условиях, когда ООО "Национальные Транспортные Системы" испытывала проблемы с оказанием своих услуг, договора заключались с любыми организациями независимо от их месторасположения, причем со многими из них были бартерные отношения. Теперь же в результате конъюнктурных изменений, когда спрос на их услуги заметно возрос, ООО "Национальные Транспортные Системы" может само определяться в отношении тех регионов, где продолжать оказывать свои услуги. Естественно, теперь предпочтение отдается соседним и близлежащим регионам.

Далее рассмотрим основных поставщиков ООО "Национальные Транспортные Системы" (табл.4).

Таблица 4

Поставщики ООО "Национальные Транспортные Системы"

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование услуг поставщика | Наименование Поставщика | Закупочная цена |
| Шины | Оптовая компания "SDFN" Компания "АвтоТрансСервис" | 14000 руб. /шт. |
| Запчасти | ОАО "Мечел" | договорные |
| Бензин и дизельное топливо | ООО "Газпромнефть" | 25 руб. /литр |
| Грузовики | Компания "АвтоТрансСервис" | Нет данных |

Данная таблица показывает, что все наиболее важные источники "сырья" для оказания основных видов услуг (транспортные перевозки) на ООО "Национальные Транспортные Системы" приходится закупать за пределами региона, что приводит к повышению цен на услуги из-за высоких транспортных расходов. За последнее время организация сменила двух стратегически важных поставщиков оборудования.

При анализе микроокружения ООО "Национальные Транспортные Системы" также следует изучить конкурентов. В Новосибирской области у предприятия есть конкуренты, но ни одна из местных транспортных организаций, не охватывает такую широкую географию перевозок. Но, тем не менее, непосредственными конкурентами являются Транспортное предприятие "Энергия", Транспортное предприятие "ТЭК", Транспортное предприятие ИП Иванов В. И, Транспортное предприятие "Путь". Рассмотрим ценовую конкуренцию между этими организациями (табл.5).

Таблица 5

Сравнение цен по товарной номенклатуре между конкурентами

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Название транспортного предприятия | Перевозка грузов в пределах Новосибирска, руб. | Перевозка грузов в пределах Новосибирской области, руб. |
| ООО "Национальные Транспортные Системы" | 800 - 2500 | 3000 - 20000 |
| Транспортное предприятие "Энергия" | 880 - 3000 | 2500 - 40000 |
| Транспортное предприятие "ТЭК" | 880 - 2100 | 2500 - 18000 |
| Транспортное предприятие ИП Иванов В.И. | 840 - 4000 | 3000 - 25000 |
| Транспортное предприятие "Путь" | 800 - 5000 | 3500 - 35000 |

Исходя из вышеприведенной таблицы видно, что ООО "Национальные Транспортные Системы" не является лидером по уровню цен, и многие конкуренты устанавливают цены ниже их уровня, что, естественно, не может не сказываться на уровне спроса. Это результат обусловлен высокой себестоимостью услуг по сравнению с конкурентами, так как приходится завозить материалы из других регионов, а также уже длительное время неизменной технологией и медленно обновляемым оборудованием.

Ситуация по ценовой конкуренции позволяет организации незначительно отставать, а по некоторым услугам по сравнению с конкурентами и превосходить их за счет того, что в регионе значительно дешевле рабочая сила. Но высокий уровень спроса на услуги ООО "Национальные Транспортные Системы" ценовые преимущества, а номенклатура услуг на ООО "Национальные Транспортные Системы" выше, чем у конкурентов. Объемы перевозок превышают в 1,6 и 2 раза соответственно Транспортное предприятие "Энергия", ООО "Тэк", поэтому эти организации не удовлетворяют потребности своих потребителей и ООО "Национальные Транспортные Системы" успешно действует на этой территории, предоставляя до 24% транспортных услуг.

Далее, при анализе других факторов микроокружения исследуем рынок рабочей силы Новосибирской области. Численность экономически активного населения и численность занятых в экономике в Новосибирской области сокращается. Сравнивая динамику безработицы в Новосибирской области со средними данными по Российской Федерации, видим, что уровень общей безработицы в области выше средних по стране показателей, а уровень зарегистрированной безработицы - ниже.

Среди зарегистрированных безработных высока доля женщин. Работающее население Новосибирской области характеризуется высоким уровнем образования. Доля лиц с высшим и средним образованием среди занятого населения заметно выше средних по Российской Федерации показателей.

Вообще, в нашем случае, эта компонента оказывает малое воздействие на ООО "Национальные Транспортные Системы", так как на ближайшие 3 года планируется увеличить персонал только на 7 человек.

При оценке привлекательности отрасли отметим тот факт, что в регионе относительно высокими оценками в инвестиционном рейтинге оказалась транспортная (7 место) составляющая. Это не случайно, так как территория области характеризуется высокой хозяйственной и транспортной сетью. Из составляющих транспорт элементов ООО "Национальные Транспортные Системы" наиболее взаимодействует с Новосибирским филиалом Сбербанка РФ, в котором имеются расчетные счета организации и через который происходят все финансовые операции, а также Новосибирским отделением социального страхования. Ключевые факторы успеха - это характерные для отрасли факторы, с наличием которых связано успешное ведение бизнеса в этой отрасли.

Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических и других целей. Такая важность транспорта в России - один из ключевых факторов успеха для предприятий. Выбор России в пользу рыночной экономики, сделанный в начале 90-х годов, и начавшиеся реформы существенно изменили условия работы транспорта и характер спроса на транспортные услуги. Этот фактор успеха объясняется тем, что сегодня в сложившихся экономических условиях необходимо уточнение приоритетов развития транспортной системы и задач государства в области развития транспорта и поддержки транспортных предприятий.

Таким образом, воздействие государственной политики на деятельность ООО "Национальные Транспортные Системы" сегодня носит позитивный характер, т.к. государство поддерживает развитие транспортных предприятий и это является ключевым фактором успеха в отрасли.

Составим матрицу SWOT-анализа внутренней среды ООО "Национальные Транспортные Системы" (табл.6).

Таблица 6

Матрица SWOT-анализа внутренней среды ООО "Национальные Транспортные Системы"

|  |  |
| --- | --- |
| Сильные стороны высококвалифицированный персонал; устойчивое положение на рынке данных услуг; авторитет на рынке; рост значимости автомобильного транспорта. | Слабые стороны зависимость от услуг других организаций (в основном поставщиков топлива); нехватка оборотных средств; устаревшее оборудование и транспорт. |
| Возможности позитивные контакты с отечественными и европейскими транспортными предприятиями; 2. выход на всероссийский рынок транспортных услуг. | Угрозы снижение прибыли, из-за роста себестоимости услуг по сравнению с конкурентами; угроза появления новых конкурентов. |

Как было указано ранее, основными стратегическими целями компании является:

 достижение высоких показателей работы в отрасли;

 расширение организации до всероссийского уровня.

Данная стратегическая направленность является эффективной и реальной в перспективе для организации по следующим показателям:

. Соответствие стандартам: показатели соответствия стандартам устанавливают соответствие качества транспортных услуг и процессов соответствующим нормам. Эти показатели позволяют измерить степень соответствия услуг потребностям потребителя; количество возвратов; приверженность процедурам; результаты тестирования; эффективность бюджета; согласованность с законодательными и нормативными актами; а также характеристики, связанные с безопасностью, защищенностью и влиянием на здоровье. Таким образом, стратегические цели ООО "Национальные Транспортные Системы" соответствуют поставленным стандартам.

. Соответствие целям: показатели, характеризующие соответствие деловых процессов целям организации, фокусируются на взаимодействии участников делового процесса, а также на том, в какой степени это взаимодействие позволяет обеспечить достижение целей делового процесса. Эти показатели позволяют измерять такие факторы, как насколько хорошо услуга удовлетворяет или даже возбуждает потребителя. Таким образом, проведенные маркетинговые исследования ООО "Национальные Транспортные Системы" показали удовлетворительную оценку деятельности компании и доверие к ней.

. Стоимость процесса: показатели стоимости процесса связаны с расходованием ресурсов в рамках процесса производства транспортных услуг. Переменные затраты включают поставки, которые используются при производстве продуктов и услуг, а также факторы производства, такие как труд, машинное время, накладные расходы, интегрированные в процесс. Постоянные затраты напрямую не связанные с выполнением процессов, должны измеряться и управляться прямо. Так, в компании ООО "Национальные Транспортные Системы" имеется обоснованный бизнес план развития, где обосновывается экономико-техническая возможность развития компании в направлении стратегических целей.

Таким образом, проведенный SWOT-анализ показал, что ООО "Национальные Транспортные Системы" испытывает недостаток современных технологий для эффективной работы транспортного предприятия. Отсутствуют необходимые запасные части, что приводит к выходу из строя подвижного состава и как следствие сокращение его численности.

Рассмотрим внешнюю среду организации. На данном предприятии работает 36 сотрудников. Организационная структура представлена на рис.4. Структура управления линейно-функциональная (штабная). При такой структуре управления всю полноту власти берет на себя линейный руководитель, возглавляющий определенный коллектив.

Рис.4. Структура управления ООО "Национальные Транспортные Системы"

В данном случае функциональные структуры подразделения находятся в подчинении главного линейного руководителя. Свои решения они проводят в жизнь либо через главного руководителя, либо (в пределах своих полномочий) непосредственно через соответствующих руководителей служб-исполнителей.

Для более полной оценки проведем анализ основных показателей эффективности коммерческой работы ООО "Национальные Транспортные Системы" за 2012-2013 гг. (табл.7).

Таблица 7. Основные показатели эффективности деятельности ООО "Национальные Транспортные Системы" за период 2012-2013 гг.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Ед. измерения | 2012 г. | 2013 г. | Отклонение | |
|  |  |  |  | в сумме | в % |
| Оборот услуг | тыс. руб. | 10643 | 12529 | 1886 | 117,72 |
| Себестоимость реализованных услуг | руб. | 9535 | 10556 | 1021 | 110,71 |
| Валовая прибыль, сумма | тыс. руб. | 1108 | 1973 | 865 | 178,07 |
| Уровень к обороту | % | 10,41 | 15,75 | 5,34 | х |
| Издержки, сумма | тыс. руб. | 842 | 1503 | 661 | 178,50 |
| Уровень к обороту | % | 7,91 | 12,00 | 4,08 | х |
| Фонд оплаты труда, сумма | тыс. руб. | 489,6 | 536,5 | 46,9 | 109,58 |
| Уровень к обороту | % | 4,60 | 4,28 | -0,32 | х |
| Ср. оплата труда 1 работника в месяц | тыс. руб. | 22,7 | 24,8 | 2,2 | 109,58 |
| Прибыль (убыток) до налогообложения | тыс. руб. | 231 | 384,3 | 153,3 | 166,36 |
| Уровень к обороту | % | 2,17 | 3,07 | 0,90 | х |
| Налог на прибыль, сумма | тыс. руб. | 55,44 | 92,23 | 36,79 | 166,36 |
| Уровень к обороту | % | 0,52 | 0,74 | 0,22 | х |
| Чистая прибыль | тыс. руб. | 175,56 | 292,07 | 116,51 | 166,36 |
| Рентабельность предприятия | % | 1,65 | 2,33 | 0,68 | х |

Рост оборота услуг в 2013 году отмечается значительный для отрасли - на 17,72 %.

За анализируемые периоды наблюдается рост себестоимости реализованных услуг в 2013 году по сравнению с 2012 годом на 1021 тыс. руб. (10,71%). Данное увеличение произошло за счет роста цен посредников.

При анализе также было выявлено, что за анализируемые периоды возросли издержки. В 2013 году по сравнению с 2012 годом они увеличились на 78,5 %, что составляет 1503 тыс. руб. Следует отметить, что в 2013 году уровень к обороту издержек растет на 4,08 % по сравнению с 2012 годом.

Увеличение суммы издержек оценивается отрицательно и в 2012 году, и за 2013 год в условиях увеличения оборота всего на 17,72% издержки обращения растут на 78,5%, что является отрицательным, и, в свою очередь, приводит к росту уровня издержек обращения.

Фонд оплаты труда увеличился на 46,9 тыс. руб. (9,58 %) в 2013 году по сравнению с 2012 годом, при росте производительности труда на 17,72% данное увеличение расходов на оплату труда является положительным. Что касается уровня фонда оплаты труда к обороту, то в 2013 году наблюдается снижение на 0,32 % по сравнению с 2012 годом.

Благодаря росту фонда оплаты труда, увеличилась средняя заработная плата одного работника в месяц в 2013 году по сравнению с 2012 годом на 9,58 %. Увеличение произошло как за счет роста фонда оплаты труда, при стабильности численности в 2013 году.

Следует отметить, что в 2013 году по сравнению с 2012 годом увеличивается прибыль до налогообложения на 153,3 тыс. руб. или на 66,36 %.

При пропорциональном росте налога на прибыль и прибыли до налогообложения, чистая прибыль выросла относительно данных показателей, то есть в 2012 году на 36,69% и 2013 году на 66,36%.

Рост чистой прибыли в 2013 году привело к увеличению рентабельности на 0,68 % по сравнению с 2012 годом.

Таким образом, экономическую деятельность предприятия можно считать эффективной, так как основные показатели, определяющие её состояние, имеют тенденции к росту.

# ***2.2 Состояние деятельности по реализации транспортно-экспедиционных услуг***

Для оказания услуг создано 3 отряда, вводятся централизованные перевозки грузов, охватывающие 350 организаций и предприятий: первый автоотряд осуществляет перевозку мелкопартионных грузов малотоннажными бортовыми автомобилями по организациям и предприятиям города; второй автоотряд выполняет перевозку 3-5 тонных контейнеров с товарного двора специализированным подвижным составом; третий автоотряд осуществляет перевозку сыпучих грузов самосвалами (уголь, песок, щебень, отсев) для асфальтобетонных заводов.

Для оказания услуг в организации имеется автопарк, который состоит из следующих автомобилей задействованных на доставке продукции (табл.8).

Таблица 8

Автотранспортный парк ООО "Национальные Транспортные Системы"

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п\п | Марка и тип автомобиля; грузоподъемность | Сфера использования |
| 1 | Груз. Фургон ЗИЛ - БЫЧОК диз.3 тонны. | Сбыт, снабжение |
| 2 | Груз. Фургон ЗИЛ - БЫЧОК. диз.3 тонны. | Сбыт, снабжение |
| 3 | Груз. Фургон ГАЗ - ГАЗЕЛЬ.1,1 тонны. | Сбыт. |
| 4 | Груз. Фургон ГАЗ - ГАЗЕЛЬ.1,1 тонны. | Сбыт |
| 5 | Груз. Фургон ЗИЛ. дизель 6 тонн. | Сбыт, снабжение |
| 6 | Груз. Фургон ЗИЛ. дизель 6 тонн. | Сбыт, снабжение |
| 7 | Груз. Фургон ЗИЛ. дизель 7 тонн. | Сбыт, снабжение |
| 8 | Груз. Фургон МАЗ дизель 7 тонн. | Сбыт, снабжение |
| 9 | Тягач/полуприцеп МАЗ дизель 20 тонн. | Сбыт |
| 10 | Груз. Фургон ЗИЛ (бензин) 5 тонн. | Сбыт, снабжение |
| 11 | Груз. Фургон ЗИЛ (бензин) 5тонн. | Сбыт, снабжение |
| 12 | Груз. Фургон ЗИЛ (бензин) 5тонн. | Сбыт, снабжение |
| 13 | Груз. Фургон ЗИЛ (бензин) 5 тонн. | Сбыт, снабжение |
| 14 | Груз. Фургон ЗИЛ (бензин) 5тонн. | Сбыт, снабжение |
| 15 | Груз. Фургон ЗИЛ (бензин) 5тонн. | На списание |
| 16 | Груз. Фургон ЗИЛ (бензин) 5тонн. | На списание |
| 17 | Груз. Бортовой ЗИЛ 3 тонны | Снабжение, сбыт |
| 18 | Груз. Бортовой ЗИЛ 3 тонны | Снабжение, сбыт |
| 19 | Муковоз ЗИЛ | Снабжение |
| 20 | Муковоз МАЗ | Снабжение |
| 21 | Груз. Самосвал ЗИЛ | АХО |
| 22 | Груз. Самосвал ЗИЛ | На списание |
| 23 | Цистерна автозаправщик ЗИЛ | На списание |
| 24 | Груз. Бортовой УАЗ | АХО |
| 25 | Спец вахта ЗИЛ | Развозка работников |
| 26 | Автобус ПАЗ | Развозка сотрудников |
| 27 | Легковой ГАЗ - ВОЛГА | Управляющий |
| 28 | Груз. Фургон ИЖ | Транспортный отдел |
| 29 | Пассаж. ГАЗ - ГАЗЕЛЬ | Коммерческая служба |
| 30 | Полуприцеп ЗИЛ - СЗАП | На списание |

Как видно из представленной таблицы в обслуживании потребителей (доставка продукции) задействовано 14 автомашин (преимущественно с бензиновыми двигателями). Для доставки продукции в торговые точки города и оптовикам в городе используются мало-среднетоннажные автомашины (ЗИЛ 5 тонн, БЫЧОК 3 тонны, ГАЗЕЛЬ 1,2 тонны), а для доставки продукции оптовым посредникам в регионах используются крупнотоннажные автомобили (ЗИЛ, МАЗ 7-20 тонн).

Работу с клиентами ведут менеджеры по продаже. Они имеют уже достаточно обширную клиентскую базу, но на рынке возникают и исчезают предприятии, поэтому клиентская база находится в движении. Работу с уже существующими клиентами ведут диспетчеры, они должны знать: законодательные и нормативные правовые акты по оперативному управлению перевозками грузов и эксплуатации автотранспорта; Устав автомобильного транспорта; Правила перевозки грузов на автотранспорте; Основы транспортного законодательства, положения о режиме труда и отдыха водителей и т.д.

Все перевозки регулирует начальник логистического отдела организации автоперевозок.

Обслуживание клиентов осуществляется в ООО "Национальные Транспортные Системы" согласно утвержденных технологических процессов, и представляет собой следующий алгоритм (рис.5).

. Консультации специалистов. Первым этапом организации грузовых перевозок является выбор транспортного средства в соответствии с типом груза, его объемом и весом. Также специалисты производят расчет перевозки груза и ответят на все интересующие вопросы - оформление документации, маршрут и время в пути, экспедирование и организация грузовых перевозок в целом.

. Сдача груза на склад перевозчика, его подготовка к дальнейшей транспортировке, при необходимости использование дополнительных услуг, что предотвратит не желательную порчу груза. Измерение параметров сдаваемого груза, которые отображаются в акте приеме передаче отправления.

. Далее непосредственное оформление перевозочных документов (ТТН), выставление счета за оказываемую услугу. Составление договора совсем не обязательно, оформленная товаротранспортная накладная уже говорит о заключении договора на оказание услуг.



Рис.5. Алгоритм обслуживании клиентов ООО "Национальные Транспортные Системы"

. Оплата услуг перевозки. Если местом оплаты является г. Новосибирск, то к оформленной товаро - транспортной накладной распечатывается дополнительный лист, т.е. счет. Если же оплата будет производиться на станции назначения, то от клиента больше ничего не требуется.

. Планирование загрузки транспортных средств, то есть подача информации о том какие транспортные средства буду предоставлены для загрузки

. Загрузка груза в транспортное средство. Важно отметить, что в изначально в транспортное средство (вагон или автомобиль) загружаются более ранние груза, а затем все остальные. Дабы груза не пролеживали и были выполнены заявленные сроки доставки грузов. На данном этапе идет один из важных процессов организации грузовых перевозок - это погрузка груза.

. До момента прибытия транспортных средств, происходит информирование клиента о прибытии груза в их адрес (вагоны обзваниваются за два дня до прибытия в пункт назначения, фуры за час).

. Выгрузка транспортных средств грузов в пункте назначения.

. При выявлении малейших несоответствий при выгрузке составление претензионных актов (например, не прибыл груз, прибыло больше или меньше мест чем указано в транспортных накладных, порча упаковки и т.д.).

. Оформление перевозных и бухгалтерских документов (акты выполненных работ, счета фактуры, товаро-транспорная накладная), при предъявлении которых происходит выдача груза.

. Финальный этап обслуживания клиента - непосредственное получение груза на складе организации.

Расчет цен на эти услуги осуществляется следующим образом:

Цена на предприятии устанавливается с ориентацией на затраты (издержки + прибыль) и в тоже время она не превышает допустимый предел цены, которую может заплатить целевой потребитель (на спрос, учет эластичности).

Процесс ценообразования следующий:

. Экономист закладывает в издержки заработную плату (основную, дополнительную и сдельную), расходы всех основных и вспомогательных материалов, налоги, прочие затраты и надбавку добавляет к стоимости товара;

2. Полученная цена редактируется и утверждается директором.

Тарифная сетка корректируется под конкретную перевозку в сторону уменьшения либо увеличения тарифа и соответственно цены товара в зависимости от конкретного груза и дополнительных условий (район и место погрузки /выгрузки и т.д.)

Прайс-листы на товары с учетом транспортных расходов представлены в приложении 1-2. На предприятии существуют три вида прайс-листов, которые включают:

 Цены на товары с доставкой и с отсрочкой платежа;

 Цены на товары только с доставкой при предоплате и по факту;

 Цены на товары при самовывозе.

Основой успешной деятельности менеджера ООО "Национальные Транспортные Системы" является тщательное планирование своей деятельности. План менеджера представляет собой ничто иное, как тщательно составленное расписание контактов. Все контакты можно подразделить на три основные группы: телефонный звонок; знакомство (первый визит); визит постоянного клиента.

# ***2.3 Организация работы с клиентами***

Основными документами, регламентирующими отношения между клиентурой и предприятием, являются уставы и кодексы соответствующих видов транспорта. В них сформулированы обязанности, права и ответственность организаций, предприятий, пользующихся транспортом, изложены основные положения о перевозке грузов, конкретные условия (подготовка отдельных видов грузов к перевозке и подвижного состава, способы погрузки и крепления, обслуживание в пути и т.п.).

Со всеми клиентами заключаются договоры (приложение 1). В договоре кроме всех прочих условий большое внимание уделяется разработке и согласованию графика поставки товаров, место доставки и т.д.), представляющий собой соглашение, по которому перевозчик (исполнитель) принимает на себя обязательство по выполнению обусловленного объема перевозок собственными средствами от места отправления до места назначения в установленные сроки, а отправитель (заказчик) обязуется оплатить транспортные услуги по установленным тарифам (расценкам).

Взаимоотношения между участниками перевозочного процесса регулируются договорами на поставку грузов при постоянных перевозках и разовыми соглашениями - при случайных. В договорах согласовываются условия перевозок, права и обязанности участников перевозочного процесса, ответственность каждого за надлежащее выполнение возложенных обязательств. Договор является нормативно-правовым документом, гарантирующим исполнение его условий или восполнение ущерба, обусловленного невыполнением принятых обязательств.

В договорах предусматривают объемы перевозок, их периодичность, условия перевозок, обязанности сторон, порядок оплаты и форму расчетов, имущественную ответственность сторон за нарушение договорных обязательств.

Организации, заключившие друг с другом договоры, осуществляют контроль за исполнением взаимных обязательств. Для того, чтобы эта процедура была выполнима, обе стороны предъявляют письменное подтверждение исполнения договорных обязательств, а именно: наличие готовой продукции в размере, необходимом для поставки в сроки, указанные в договоре, наличие требуемой суммы для оплаты партии продукции и т.д. Причем, если организация заключила договоры с несколькими сторонами, то контроль осуществляется комплексно. Все участники сделок с данной организацией совместно проверяют вероятность выполнения договорных обязательств.

Одним из основных способов контроля является учет поставок предмета договора. Для этого обе стороны ведут количественный и суммовой учет. Двусторонний учет позволяет усилить контроль путем осуществления сверок по итогам отчетного периода. Формы учета обычно согласовываются сторонами при заключении договора. Особенно целесообразно вести такой учет и осуществлять сверки при частых поставках, при большом ассортименте поставляемых товаров.

В договоре предусматривается ответственность сторон за невыполнение или ненадлежащие исполнение договорных обязательств.

В договоре предусматриваются имущественная ответственность, позволяющая защищать права сторон и побудить виновную сторону к надлежащему, то есть к полному, своевременному выполнению обязательств.

Санкции устанавливаются в форме штрафа, неустойки, пени, возмещении убытков. Штраф устанавливается в процентном выражении или в определенной денежной сумме. Неустойка (единовременный платеж) взыскивается с поставщика за просрочку поставки или недопоставку товаров в процентном выражении к стоимости не поставленных в срок товаров (например: 10% за просрочку поставки). Пеня - это нарастающая неустойка, начисляемая за просрочку выполнения обязательств (например: 1 % за каждый день просрочки поставки товаров).

В случае обнаружения нарушения договорных обязательств, стороны применяют перечисленные имущественные санкции, предусмотренные в договоре или законодательством Российской Федерации. Для чего сторона, чьи права были нарушены направляет виновной стороне претензию, с указанием суммы ущерба, штрафа и т.д.

Другая сторона должна рассмотреть претензию в установленные в договоре или в законодательстве сроки и дать ответ.

Договоры в ООО "Национальные Транспортные Системы" заключает директор, контроль за их исполнением возложен на него и начальника логистического комплекса.

# ***2.4 Организация работы по отправке грузов***

Отправка грузов зависит от дальности перевозок. Рассмотрим географию оптовых покупателей, которым доставляются грузы (рис.6).



Рис.6. Структура клиентов ООО "Национальные Транспортные Системы" по месторасположению

Большую долю в структуре поставок занимают клиенты г. Новосибирска, так как здесь поставка осуществляется в гипермаркеты.

В область доставка осуществляется в 12 населенных пунктов, структура покупателей представлена на рис.7.



Рис.7. Географическое распределение клиентов ООО "Национальные Транспортные Системы", находящихся в Новосибирской области

Что касается междугороднего направления, то здесь большая доля приходится на Барнаул (рис.8).



Рис.8. Структура оптовых покупателей ООО "Национальные Транспортные Системы" междугороднего направления

Из рис.8 видно, что более всего грузов перевозится в г. Барнаул, почти в два раза меньше в г. Томск и г. Кемерово. Эти города имеют железнодожорожные пути, но находятся не на центральной железнодорожной магистрали, поэтому при доставке товаров в эти города требуется большее количество маневров. Вместе с тем, отгрузка товаров и доставка железнодородным транспортом занимает значительное время и стоит столько, сколько и доставка автомобильным транспортом. Однако скорость доставки при использовании автотранспорта выше, поэтому им пользуются чаще, в связи с чем предприятия, расположенные в этих городах пользуются услугами доставки, предлагаемых ООО "Национальные Транспортные Системы"

Согласно данных рис.2.5, больший удельный вес имеют ближние перевозки, а именно по Новосибирской области и городу, меньший - по Кемеровской, Томской областям, большое количество заявок на грузоперевозки поступает от предприятий, расположенных в других городах Сибири и Севера (60 %). От предприятий, находящихся в Новосибирске, они составили 40 %.

Данное предприятие доставляет грузы в другие города и по городу Новосибирску двумя способами: линейным (маятниковым) и кольцевым маршрутами. Линейный маршрут - это такой маршрут, при котором пробег автомобиля между двумя конечными пунктами многократно повторяется. Так доставляют грузы при крупном опте, занимая всю грузоподъёмность автомобиля таким покупателям как ООО "Продкорт", г. Томск, ООО "Айсберг" г. Кемерово и другие, линейным маршрутом доставляется 46% грузов.

Кольцевой маршрут - это пробег автомобиля по замкнутому контуру, где располагается несколько последовательно объезжаемых пунктов. После совершения кольцевого маршрута автомобиль возвращается в исходный пункт. Так доставляют грузы для мелких оптовиков и предприятий, находящихся в г. Новосибирске, таким способом доставляется 54 % грузов.

Выбор маршрута определяется путем территориального расположения предприятий. Если несколько предприятий располагаются неподалеку друг от друга, то применяется кольцевой маршрут. А если предприятие не имеет соседства с другими предприятиями, то применяется маятниковый маршрут. Наиболее выгодный маршрут - кольцевой, так как меньше затрачивается время на поставку продукции и топливо.

Данные о среднем километраже по доставке товаров оптовым покупателям и времени нахождения в пути за 2012 - 2013 годы представлены в табл.9.

Из таблицы видно, что значительно изменилась частота доставки товаров, что обусловлено большим количеством заказов, то есть объёмы разовой доставки изменились не значительно, а частота заказов увеличилась: в 2012 году поставки осуществлялись один раз в две недели, а в 2013 году - один раз в неделю. В целом же объёмы поставок значительно возросли: со 130,9 тн. до 206,3 тн. (рост 75,4 тн., или 157,6%).

Автомобили подаются на склад отправителя и получателя - при условии наличия подъездов для грузового транспорта и отсутствия запрещающих знаков на маршруте движения. В противном случае подвоз, либо получение груза происходит с автомобиля.

Таблица 9

Показатели деятельности предприятия по доставке товаров клиентам ООО "Национальные Транспортные Системы"

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Пункт назначения | Средний километраж, км | | Время доставки, час | | Частота поставок | | Объём разовых перевозок, тн | | Объём перевозок в год, тн | |
|  | 2012 | 2013 | 201 | 2013 | 2012 | 2013 | 2012 | 2013 | 2012 | 2013 |
| Кемерово | 450 | 470 | 18 | 20 | один раз в 2 недели | Один раз в неделю | 1,0 | 1,1 | 28,6 | 51,3 |
| Ленинск-Кузнецк | 500 | 530 | 22 | 24 | То же | То же | 1,5 | 1,5 | 33,2 | 54,5 |
| Томск | 390 | 410 | 16 | 18 | То же | То же | 1,1 | 1,2 | 27,2 | 48,3 |
| Барнаул | 420 | 430 | 18 | 20 | То же | То же | 1,3 | 1,3 | 31,9 | 51,7 |
| **Итого** |  |  |  |  |  |  |  |  | **130,9** | **206,3** |

Место выдачи обговаривается с водителями - экспедиторами дополнительно. Погрузка - выгрузка производится силами отправителя/получателя.

Дадим оценку работы отдела, для чего приведем показатели простоя транспорта под загрузкой/разгрузкой (табл.10).

Таблица 10

Анализ средних временных затрат простоя автомобилей под загрузкой/погрузкой ООО "Национальные Транспортные Системы"

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип автомобиля | Норма тив | Время простоя фактическое | Откло нения | Причины отклонения |
| Газель | 20 мин. | 25 мин | +5 | Неравномерность пола кузова автомобиля и разгрузочной площадки |
| Ниссан | 30 мин | 32 мин | +2 | Неравномерность пола кузова автомобиля и разгрузочной площадки |
| Хино | 30 мин | 25 мин | - 5 | Соответствие высоты пола автомобиля и разгрузочной площадки |

Из таблицы видно, что в основном дополнительного времени простоя под погрузкой или загрузкой практически нет, что можно объяснить хорошо поставленной работой транспортно-экспедиционного отдела в направлении автомобильных перевозок.

По результатам проделанной работы можно сделать следующие выводы:

организация доставки грузов оптовым покупателям на предприятии поставлена достаточно хорошо;

- в договорной работе отмечены недостатки в оформлении и внесении условий в содержание, что привело к различным потерям. А именно: отказы от своих обязательств грузоотправителей;

не на должном уровне организация перевозок, а именно погрузочно-разгрузочных работ, что подтверждают выявленные отклонения;

вместе с тем, намечается тенденция к позитивным изменениям.

Оценка эффективности использования подвижного состава представлена в табл. 11.

Таблица 11

Показатели эффективности использования подвижного состава ООО "Национальные Транспортные Системы" за 2012 - 2013 гг.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | годы | | отклонения | |
|  | 2012 | 2013 | в ∑ | в % |
| Средняя скорость движения, км/час | 35 | 27 | -8 | -22,9 |
| Средний объём разовых перевозок, тн. | 1,1 | 1,36 | 0,26 | +23,6 |
| Себестоимость перевозки одной тонны груза, руб. | 840 | 785 | - 55 | -7,5 |
| Издержки по доставке на 1 руб. стоимости товара, руб. | 0.15 | 0.135 | - 0, 20 | - 11,1 |
| Среднее время оформления документов в торговой точке, минут | 20 | 15 | - 5 | -15 |
| Коэффициент использования подвижного состава | 0,9 | 0,97 | + 0,07 | + 7,8 |
| Коэффициент выхода автомобилей в рейс | 0,88 | 0,94 | + 0,06 | + 6,8 |

Данные табл. 11 свидетельствуют о значительном росте эффективности использования подвижного состава в 2013 году. Так, рост среднего объёма разовых перевозок на 260 кг., привел к снижению себестоимости перевозки одной тонны груза и снижению издержек по доставке товаров на 1 рубль стоимости товара с 15 копеек до 13,5 копеек. Коэффициенты использования подвижного состава так же повысились, что обусловлено не только снижением частоты и времени простоя транспорта из-за поломок, но и уменьшением времени простоя транспорта в выходные дни, так как в 2013 году применяется скользящий график выхода на работу водителей.

В ООО "Национальные Транспортные Системы" счет выписывается на поставляемую партию товара вместе с товарно-транспортной накладной. Она является одним из основных товаросопроводительных документов при доставке товара автомобильным транспортом.

Водителю-экспедитору выписываются счета-фактуры для всех торговых предприятий по маршруту сразу, но водителю-экспедитору выдаётся сводная ведомость, в которой указано количество мест, после приёмке в них делается отметка о принятии товара в сводной ведомости, что сокращает время оформления документов.

Работа водителей собственного транспорта осуществляется по фотографии рабочего дня. Проведем анализ рабочего дня водителей автотранспортного отдела предприятия. Итоги "фотографии" рабочего дня водителей за месяц представлены в табл. 12.

Таблица 12

Итоги фотографии рабочего времени водителей ООО "Национальные Транспортные Системы"

|  |  |
| --- | --- |
| Виды работ | Водители грузовых машин (часы / %) |
| Работа за рулем | 88 (50%) |
| Ремонт и ТО | 11 (6,25%) |
| Ожидание работы | 77 (43,7%) |
| Итого | 00%) |

Как видно из представленной таблицы, 43,7 % рабочего времени водителей занимает ожидание работы. Учитывая, что ежедневно в доставке продукции по городу и оптовикам в городе (в среднем за месяц) используется 4 автомобиля (без учета 5 крупнотоннажных автомобилей) из 14 автомобилей задействованных в службе сбыта, ежедневно простаивают 5 автомашин (35,7%) и соответствующее число водителей.

Поэтому, схема закрепления за 1 единицей автотранспорта 1 водителя для предприятия не эффективна, учитывая небольшие объемы отгрузки. В тоже время простои оплачиваются как работа, причем составляющая заработной платы играет большую роль в общих затратах предприятия.

Руководству предприятия можно предложить схему частичного закрепления 1 водителя за 2 единицами автотранспорта с целью повышения эффективности использования рабочего времени водителей. Ожидаемое повышение эффективности использования рабочего времени составляет 30-40%.

Рассмотрим объемные показатели деятельности предприятия (табл.13).

Таблица 13

Технико-экономические показатели работы ООО "Национальные транспортные системы"

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | 2011 г. | 2012 г. | 2013 г. | Изменение (2013 от 2012 гг.) |
| Средне-списочное количество автомобилей, шт. | 15 | 24 | 28 | 4 |
| Средняя грузоподъемность, т | 11,1 | 11,1 | 11,07 | -0,03 |
| Автомобиле-дни в работе | 17793,75 | 20257,5 | 21352,5 | 1095 |
| Автомобиле-часыв движении | 624041,25 | 877132,5 | 1005457,5 | 128325 |
| Автомобиле-дни нахождения в исправном состоянии | 198934,1 | 22580,36 | 23800,92 | 1220,56 |
| Автомобиле-дни простоя в ТО и ТР | 3890,9 | 4429,64 | 4669,08 | 239,44 |
| Автомобиле-часы простоя под погрузкой, разгрузкой | 855360 | 1140480 | 1283040 | 142560 |
| Коэффициент использования пробега | 0,556 | 0,567 | 0,524 | -0,043 |
| Коэффициент использования грузоподъемности | 0,91 | 0,95 | 0,98 | 0,03 |
| Коэффициент технической готовности | 0,836 | 0,836 | 0,836 | 0 |
| Коэффициент выпуска автомобилей на линию | 0,75 | 0,75 | 0,75 | 0 |
| Среднее время в наряде за сутки, ч. | 13 | 13 | 13 | 0 |
| Количество ездок с грузом | 106946,7 | 142560 | 160385,9 | 17825,9 |
| Общий пробег, м | 10409343,75 | 14984472,75 | 15849960,75 | 865488 |
| Пробег с грузом, м | 5787595,1 | 8496196,04 | 8305379,4 | -190817 |
| Объем перевозок, т | 1078052,97 | 1500586,56 | 1741470, 19 | 240883,6 |
| Грузооборот, т/км. | 58355164,12 | 89430959,6 | 90183132,02 | 752172,4 |

Анализ основных технико-экономических показателей показывает наличие положительной динамики в развитии предприятия. Грузооборот растет, что говорит об эффективном использовании подвижного состава. Коэффициент грузоподъемности увеличивается, это связано с увеличением количества машин. Показатели улучшаются за счет улучшения работы всех служб компании.

В целом, предприятие работает достаточно успешно, так как основные показатели эффективности коммерческой деятельности ООО "Национальные транспортные системы" имеют тенденцию к росту.

Итак, в целом организация доставки товаров оптовым покупателям оценивается положительно, однако, при доставке товаров по городу очень часто возникали потери времени из-за пробок, поэтому, чтобы снизить время пробега по маршруту, большое внимание уделяется правильному оформлению документов, используемых при расчетах с покупателями. К ним в первую очередь относятся документы, удостоверяющие количество, качество и комплектность отгружаемых товаров, а также счет на оплату отгружаемых товаров.

# ***3. Направления совершенствования организации грузоперевозок в ООО "Национальные Транспортные Системы"***

# ***3.1 Пути совершенствования организации перевозок***

Предприятие не может выжить в конкурентной борьбе, если она не имеет четко определенных ориентиров, которые задают то, к чему она стремиться, чего хочет добиться своей деятельностью.

В результате анализа деятельности ООО "Национальные Транспортные Системы" была определена оптимальная стратегия дальнейшего развития предприятия. Она предполагает выход на новые рынки посредством расширения услуг, реализуемых предприятием, в частности расширения ассортимента и собственной сети.

Главной целью для предприятия при выполнении данной стратегии является - создание условий конкурентоспособности и менеджмента в долгосрочной перспективе.

Повысить конкурентоспособность и организацию деятельности предприятия. Для выполнения данной задачи необходимо осуществить следующие мероприятия:

 проведение рекламных мероприятий, необходимо для информирования потребителей об изменениях, происходящих в структуре и составе перечня услуг, о предоставлении скидок, оказании дополнительных услуг и т.д.;

 расширение ассортимента предлагаемых услуг. Это более полно удовлетворит потребности покупателей и привлечет большее их количество, что увеличит оборот;

 увеличение пропускной способности и качества обслуживания клиентов.

 введение расчета по кредитным картам, что увеличит пропускную способность компании и привлечет клиентов, так как это удобный способ расчета, при котором клиенту не нужно носить наличные.

В свете изложенного ООО "Национальные Транспортные Системы" целесообразно остановится на основных двух проблемах:

. Расширить ассортимент за счет предоставления услуг путем принятия заявок и документов по сети Интернет, что будет достигнуто путем подготовки специалистов и обработки собственными силами информации. Таким образом, для устранения данной проблемной ситуации ООО "Национальные Транспортные Системы" целесообразно закупить дополнительное оборудование.

Стоимость дополнительного оборудования, вернее программного продукта для размещения заказов на сайте и их обработки составляет 45 000 рублей.

При этом, других затрат предприятие не несет, но совершенствуется процесс обслуживания заказчиков, ускоряется оформление документов, так как часть из них заказчик автотранспорта заполняет сам, непосредственно оформляя заявку по интернет.

. Для расширения доли рынка открыть дополнительное направление, которое будет позиционироваться как - оказывающее услуги населению.

В качестве рекомендации по формированию и использованию финансовых ресурсов ООО "Национальные Транспортные Системы" предлагаю проект создания направления в деятельности предприятия ООО "Национальные Транспортные Системы" по оказанию автотранспортных услуг населению. Реализация этого проекта позволит занять неосвоенную до сих пор ООО "Национальные Транспортные Системы" рыночную нишу оказания услуг частным лицам. Дополнительных затрат это проект не требует, так как приемом заказов у населения будут заниматься менеджеры, имеющиеся в штате.

Рекомендуемые мероприятия подробнее. Предполагаемые виды услуг:

услуги по квартирным переездам, перевозу мебели, перевозка других хозяйственных грузов (дрова, уголь, сено и т.д.); розничная цена одной условной единицы услуги (3 часа работы автомобиля + 3 часа работы четырех грузчиков) 4,0 - 5,5 тыс. руб.; планируемый годовой объем производства услуг порядка 600 единиц;

услуги по перевозке коммерческих грузов; розничная цена (6 часов работы автомобиля + лебедка + 6 часов работы четырех грузчиков) 11,0 - 18,0 тыс. руб.; планируемый объем выпуска в год - 96 единиц;

услуги антикоррозийной обработки кузовных элементов автомобилей по технологии RUST-STOP (Canada); стоимость обработки одного автомобиля - 0,9 тыс. руб.; планируемый годовой объем работ - 3600 единиц.

Рынок сбыта - региональный. Конкурентоспособность фирмы обеспечится низкими внутрипроизводственными издержками, а также высокой культурой обслуживания клиентов - профессионализм грузчиков и водителей, соблюдение сроков и т.д.

При прогнозировании объемов продаж и сбытовых цен продукции фирмы учитывались следующие факторы (признаки) сегментации рынка предлагаемых ООО "Национальные Транспортные Системы" услуг (табл.14).

Таблица 14

Выбор целевых сегментов рынка

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Виды услуг ООО "Национальные Транспортные Системы" | Признаки сегментации 1 квартал 2 квартал | | | | | | |
|  | 1.1 | 1.2 | 1.3 | 1.4 | 2.1 | 2.2 | 2.3 |
| Перевозка бытовых грузов без использования автоприцепов | + | + |  | + | + |  | + |
| Перевозка бытовых грузов с использованием автоприцепов | + | + |  | + | + | + |  |
| Перевозка коммерческих грузов, в том числе с использованием автоприцепов | + | + | + | + | + | + |  |
| Антикоррозийная обработка легковых автомобилей | + | + | + | + | + | + |  |

. Тип потребителя по виду деятельности:

.1 мелкие фермеры и крестьянские хозяйства;

.2 предприниматели малого и среднего бизнеса;

.3 детсады, школы, техникумы, детдома, автошколы;

.4 частные лица;

. Уровень доходности потребителей:

.1 относительно высокий - до 15 тыс. руб. /чел. /мес.;

.2 средний - 5 тыс. руб. /чел. мес.;

.3 относительно низкий - до 2 тыс. руб. /чел. мес.

После концепции предлагаемых проектов необходимо провести предварительный анализ осуществимости данных проектов. Для этого проведём экспертную оценку факторов, которые способствуют проведению проектов.

# ***3.2 Оценка эффективности предложенных мероприятий по работе транспорта***

Для оценки эффективности предложенного направления, произведем анализ рынка и определим основные расходы, связанные с внедрением предложения. Важным этапом выявления целесообразности освоения нового направления является оценка потенциального рынка сбыта: его ёмкости, масштабности, перспектив роста.

Емкость рынка оценивается исходя из общего числа потенциальных потребителей на местном и региональных рынках и опыта оказания аналогичного вида услуг предпринимателями России. Тогда вероятное распределение долей рынка фирмы на каждом целевом сегменте допускаем в следующих значениях (табл.15). При этом учитывается как потенциальная емкость рынка сбыта, так и признаки его сегментации.

Таблица 15

Структура потенциального рынка сбыта ООО "Национальные Транспортные Системы"

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Емкость сегмента рынка | Перевозка бытовых грузов | Перевозка коммерческих грузов | | | Сервис |
|  |  | всего | без исп. лебедки | с исп. лебедки |  |
| 1. Емкость рынка: |  |  |  |  |  |
| Россия (усл. ед. /год) | 10000 | 150000 | 50000 | 100000 |  |
| 2. Потенциальный объем продаж (усл. ед. /год) | 900 | 100 | 50 | 50 | 4000 |
| 3. Доля рынка по потребителям: | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| фермеры | 40% |  | 20% | 20% |  |
| предприниматели | 45% |  | 45% | 55% |  |
| школы, детсады | 5% |  | 20% | 20% |  |
| частные лица | 10% |  | 15% | 5% |  |

Окончательный выбор объемов оказания услуг по грузоперевозкам и услуг автосервиса осуществлен с учетом данных конкурентного анализа и позиционирования рассматриваемых услуг на целевых сегментах рынка.

По результатам исследования потенциальных рынков сбыта продукции и услуг фирмы, а также выбранных производственной и коммерческой стратегий предприятия осуществляем выбор объемов производства и реализации продукции в разрезе ее номенклатурных единиц и этапов наращивания производственной мощности (табл.16).

Таблица 16. Прогноз объемов продаж продукции и услуг ООО "Национальные Транспортные Системы"

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Номенклатурная единица продукции | Объем продаж, шт. | | | Рыночная цена условной единицы услуг, тыс. руб. |
|  | II кв. 2014 г. | III кв. 2014 г. | IV кв. 2014 г. |  |
| Этапы загрузки мощности | 50% | 75% | 100% |  |
| Перевозка бытовых грузов | 38% | 56% | 75% | 4 - 5,5 |
| Перевозка ком. грузов | 12% | 18% | 24% | 11-18 |
| Автосервис (антикор.), ед. | 450 | 675 | 900 | 0,9 |

В соответствии с ценовой стратегией фирмы на услуги, выработанной при позиционировании на рынке в условиях конкуренции, прогнозные цены на единицу услуги выбираю не выше среднерыночных на аналогичные услуги. При изменении рыночной конъюнктуры в худшую для фирмы сторону у нее имеется достаточный запас прибыли в цене, что при необходимости позволит реализовать тактику ценовой дискриминации в конкурентной борьбе за сохранение своей доли рынка (плановых объемов продаж услуг).

В соответствии с инвестиционным замыслом, в апреле, мае, июне 2014 года предполагаемая реализация организационно-технических и финансовых мероприятий, направленных на подготовку условий производства и последовательный выход на полную мощность производства услуг, соответственно, по кварталам: 50%, 75%, 100%.

Состав операций подготовки производства, собственного производства, сбыта и реализации продукции представлен в таблице 17.

Таблица 17

Операционный график инвестиционного периода ООО "Национальные Транспортные Системы"

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование | Инвестиционные фонды | | | | | | | | |
|  | 2 кв. | | | 3 кв. | 4 кв. | 1 кв. | 2 кв. | 3 кв. | 4 кв. |
|  | 1м. | 2м. | 3м. |  |  |  |  |  |  |
| 1. Кредитование | + |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2. Заключение договоров с поставщиками оборудования | + |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 3. Заключение договоров с субподрядчиками | + |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 4. Реконструкция помещений |  | + |  |  |  |  |  |  |  |
| 5. Поставки оборудования |  | + |  |  |  |  |  |  |  |
| 6. Монтаж, наладка оборудования |  |  | + |  |  |  |  |  |  |
| 7. Расчеты с поставщиками |  | + |  |  |  |  |  |  |  |
| 8. Расчеты с субподрядчиками |  | + |  |  |  |  |  |  |  |
| 9. Заключение договоров с поставщиками материалов |  | + |  | + |  |  | + |  | + |
| 10. Поставки материалов |  |  | + |  |  | + |  | + |  |
| 11. Расчеты с поставщиками |  |  | + |  |  | + |  | + |  |
| 12. Заключение договоров на поставки готовой продукции |  |  |  | + |  | + | + | + | + |
| 13. Выход на 50% - ную мощность производства |  |  |  | + |  |  |  |  |  |
| 14. Выход на 75% - ную мощность |  |  |  |  |  | + |  |  |  |
| 15. Выход на 100% - ную мощность |  |  |  |  |  |  | + | + | + |
| 16. Расчеты с банком |  |  |  |  |  |  | + | + |  |

Объем реализации услуг фирмы по данному инвестиционному проекту прогнозируется исходя из производительности технологического оборудования, емкости выбранных рынков услуг по грузоперевозкам и услуг антикоррозийного покрытия автомобилей, а также установившихся средних рыночных цен на аналогичные услуги.

Договора-намерения с поставщиками оборудования и материальных ресурсов, а также с подрядными организациями заключены.

Объем продаж в натуральном выражении принимается из условия полной загрузки производственных мощностей предприятия по всем видам деятельности; розничная цена - по опыту пробных продаж аналогичных услуг на рынке другими предпринимателями.

Реальная производственная и сбытовая стратегия предприятия строится исходя из сезонности спроса на услуги, однако для упрощения и наглядности экономических расчетов в дальнейшем принимается равномерная по месяцам производственная программа, относительно которой исчисляются потребные издержки производства при условии полной загрузки мощностей предприятия.

Таблица 18

Прогноз оказания услуг ООО "Национальные Транспортные Системы" в год

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование продукции, услуг | Объем продаж (усл. ед.) | Себестоимость, ед. услуги, тыс. руб. | Цена ед. услуги, тыс. руб. | Выручка, тыс. руб. | Доход, тыс. руб. |
| 1. Квартирные переезды | 20 | 4,9 | 5,5 | 98 | 12 |
| Перевозка пианино | 10 | 4,1 | 4,5 | 41 | 4 |
| Сельхозгрузы | 100 | 3,5 | 4 | 350 | 50 |
| Итого | 230 |  |  | 489 | 66 |
| 2. Коммерческие грузоперевозки с использованием лебедки | 48 | 15,5 | 18 | 744 | 120 |
| Коммерческие грузоперевозки без использования лебедки | 48 | 9,1 | 11 | 436,8 | 91,2 |
| Итого | 96 |  |  | 1180,8 | 211,2 |
| 3. Услуги цеха антикоррозийного покрытия (кол-во автомобилей в год) | 3600 | 0,8 | 0,9 | 2880 | 360 |
| Всего оборот: |  |  |  | 3925,8 | 637,2 |

Таким образом за счет предложения нового направления, оборот увеличится на 3925,8 тыс. руб., а валовой доход на 637,2 тыс. руб.

Организационные решения по реализации данного инвестиционного проекта фирма планирует осуществить в форме развития существующих производственных и управленческих структур, без существенной ломки оправдавших себя подразделений. Дополнительных инвестиций в данный проект не предусмотрено, что было уже обосновано ранее, поэтому расчет окупаемости не требуется. Транспорт используется тот же, только более интенсивно, что исключает простой транспорта.

Определим рентабельность данного проекта и экономическую эффективность (табл. 19).

Таблица 19

Эффективность предложенных мероприятий

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Факт 2013 г | Проект 2014 г. | Изменения (+; - ) |
| Выручка, тыс. руб. | 12529 | 16454,8 | +3925,8 |
| Себестоимость, тыс. руб. | 10556 | 13844,6 | +3288,6 |
| Прибыль, тыс. руб. | 1973 | 2610,2 | +637,2 |
| Уровень рентабельности, % | 9,5 | 15,9 | +6,4 |

Таким образом, можно сделать вывод о том, что внедрение предлагаемого проекта целесообразно и необходимо, поскольку повышает не только эффективность процесса стратегического управления, но и системы в целом, а также способствует достижению поставленных целей.

# ***Заключение***

В результате проделанной работы можно сделать следующие выводы:

Исследование и анализ проблемы качества транспортно-экспедиционного обслуживания потребителей показали, что в основе существующих концепций обслуживания лежит утверждение: высокий уровень качества транспортных услуг достигается при условии обеспечения комплексного обслуживания. Иными словами, чем больше услуг будет оказано потребителям, тем выше будет уровень качества обслуживания. Вместе с тем в условиях рынка обслуживание с более широким ассортиментом предлагаемых услуг, чем это необходимо потребителю, обходится последнему дороже. Таким образом, основным фактором, определяющим качество доставки грузов, является время (сроки) доставки грузов, рассматриваемое как один из наиболее значимых параметров качества обслуживания потребителей. Качество доставки предполагает также скорость и регулярность поставки грузов, их сохранность при перевозке, а также ликвидацию излишних перегрузочных операций. Первые два параметра во многом определяют реакцию на изменения конъюнктуры рынка и уровень товарных запасов.

ООО "*Национальные Транспортные Системы*" сотрудничает более 50 юридических лиц, с разными объемами заказов и разной категории фирм. Транспортная компания сотрудничает с каждым клиентом и приветствует заключение договоров на долгосрочное либо разовое обслуживание. Для постоянных клиентов разработана система скидок.

Предприятие осуществляет перевозки по Алтайскому краю, Новосибирской, Томской, Омской областям. За анализируемые периоды наблюдается рост себестоимости реализованных услуг в 2013 году по сравнению с 2012 годом на 1021 млн. руб. (10,71%). Данное увеличение произошло за счет роста цен посредников по продаже услуг.

Фонд оплаты труда увеличился на 46,9 млн. руб. (9,58 %) в 2013 году по сравнению с 2012 годом, при росте производительности труда на 17,72% данное увеличение расходов на оплату труда является положительным. Благодаря росту фонда оплаты труда, увеличилась средняя заработная плата одного работника в месяц в 2013 году по сравнению с 2012 годом на 9,58 %. Увеличение произошло как за счет роста фонда оплаты труда, при стабильности численности в 2013 году.

Следует отметить, что в 2013 году по сравнению с 2012 годом увеличивается прибыль до налогообложения на 153,3 млн. руб. или на 66,36 %.

При пропорциональном росте налога на прибыль и прибыли до налогообложения, чистая прибыль выросла относительно данных показателей, то есть в 2012 году на 36,69% и 2013 году на 66,36%.

Рост чистой прибыли в 2013 году привело к увеличению рентабельности на 0,68 % по сравнению с 2012 годом.

Таким образом, экономическую деятельность предприятия можно считать эффективной, так как основные показатели, определяющие её состояние, имеют тенденции к росту.

Анализируя полученные результаты, выявлено увеличение интегрального показателя эффективности хозяйственной деятельности на 0,74. Наблюдается увеличение большинства количественных и сокращение качественных показателей. Поэтому необходимо выяснить, в какой степени прирост выручки от продаж (она увеличилась на 17,72 %) был обеспечен за счет интенсивных и экстенсивных факторов. В качестве интенсивных факторов выступают повышение производительности труда и увеличение фондоотдачи.

Таким образом, за счет интенсивных факторов по расчетным данным произошло снижение выручки на 34,35%.

В целом же предприятие работает достаточно успешно, так как основные показатели эффективности коммерческой деятельности ООО "Национальные Транспортные Системы" имеют тенденцию к росту.

При анализе внешней и внутренней среды ООО "Национальные Транспортные Системы" была составлена SWOT-матрица, позволяющая установить связи между угрозами, возможностями, силами и слабостями, и выработать набор стратегий дальнейшего функционирования ООО "Национальные Транспортные Системы".

В результате проведенного SWOT анализа была выявлена стратегия, за счет которой предприятие сможет повысить финансовые результаты с минимальными затратами. Это направление предполагает стратегию развития и усиления позиций на рынке. Также фирме необходимо срочно заняться поиском новых потребителей, это позволит укрепиться на рынке, а главное серьезно улучшить финансовое состояние. В данном случае следует применить стратегию концентрированного роста.

Таким образом, в результате анализа деятельности ООО "Национальные транспортные системы" была определена оптимальная стратегия дальнейшего развития предприятия. Она предполагает выход организации на новые рынки посредством расширения услуг, реализуемых предприятием.

В свете изложенного ООО "Национальные Транспортные Системы" целесообразно остановится на основных двух проблемах:

. Расширить ассортимент за счет предоставления услуг путем принятия заявок и документов по сети Интернет, что будет достигнуто путем подготовки специалистов и обработки собственными силами информации.

. Для расширения доли рынка за счет расширения перечня услуг и охвата рынка бытовых перевозок.

Реализация предложенных мероприятий обеспечит увеличение оборота на 3925,8 тыс. руб., а прибыли на 637,2 тыс. руб. Уровень рентабельности возрастет на 6 процентных пунктов и составит 16%.

# ***Библиографический список***

1. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть первая и вторая. - М.: Юрайт - М, 2012. - 404 с.

2. О сертификации продукции и услуг: Закон РФ "" №5151-1 от 10 июня 1993 // Российская газета. 1993. - 15 июн. С.1-4.

3. Правила перевозок грузов: Часть первая и вторая. - М.: Юрайт - М, 2013. - 210 с.

. Аванесов Ю.А. и др. Основы коммерции на рынке товаров и услуг/ Ю.А. Аванесов, А.Н. Клочко, Е. В Васькин. - М.: ТОО "Люкс Арт", 2011. - 176с.

. Астапов М. Развитие транспортной отрасли России: Развитие логистической инфраструктуры России [Текст] /Астапов М. // Логистика и управление цепями поставок. - 2011. - 03 (44). - С.7.

6. Бочкарев Андрей Планирование и моделирование цепи поставок. - М.: Альфа-Пресс, <http://www.chtivo.ru/chtivo=8&cmpid=30215.htm>2013. - 192 с.

. Воинов Н. Вступление России в ВТО: Будущее транспортно-логистического рынка: Анализ рынка [Текст] /Воинов Н. // Логистика-2013. - №5. - С.22-24.

. Волгин Владислав. Логистика хранения товаров. - М.: ИТК "Дашков и К" <http://www.chtivo.ru/chtivo=8&cmpid=423.htm>, 2008. - 368 с.

. Гаджинский А.М. Основы логистики. М.: Маркетинг, 2013. - 456 с.

. Голубчик, А.М. Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление, управление / А.М. Голубчик. - Москва: ТрансЛит, 2011. - 317 с.

. Григорьев М.Н. Логистика: продвинутый курс: учебник для магистров / Г.М. Григорьев, А.П. Долгов, С.А. Уваров. - 3-е изд., перераб. и доп. - М.: Юрайт, 2011. - 834 с.

. Дашков Л.П. и др. Коммерция и технология торговли /Л.П. Дашков, В.К. Памбухчиянц - М: Издательско-торговая корпорация "Дашков и Ко", 2013 - 417 с.

. Дегтяренко В.Н. и др. Организация перевозок грузов. - М.: Приор, 2012. - 448с.

. Дыбская В.В. Логистика складирования: Учебник /В.В. Дыбская. - М.: ИНФРА-М, 2011. - 559 с.

. Егоршев С.М. Тенденция развития логистических центров в Р. Ф [Текст]: Логистические центры в транспортном коплексе/ Егоршев С.М. // Логистика и управление цепями поставок. - 2011. - 06 (47). - С.22-23.

. Единая транспортная система: Учебник для вузов /Под ред.В.Г. Галабурды. - М.: Транспорт, 2009 - 303 с.

. Левиков Георгий. Логистика, транспорт и экспедирование. - М.: РосКонсульт <http://www.chtivo.ru/chtivo=8&cmpid=3473.htm>, Транслит <http://www.chtivo.ru/chtivo=8&cmpid=61764.htm>, 2013. - 224 с.

. Кардашин Л.И. Основы технологии товародвижения и организации торговли: учеб. пособие для вузов. /Л.И. Кардашин. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. - 133 с.

. Коган Л.А. Контейнерная транспортная система. - М.: Транспорт, 2010. - 254с.

. Костоглодов Д.Д., Харисова Л.М. Распределительная логистика. - М.: Экспертное бюро, 2012. - 127 с.

. Левиков Георгий. Логистика, транспорт и экспедирование. - М.: РосКонсульт <http://www.chtivo.ru/chtivo=8&cmpid=3473.htm>, Транслит <http://www.chtivo.ru/chtivo=8&cmpid=61764.htm>, 2008. - 224 с.

. Логистика: Учебное пособие / Под ред. проф. Б.А. Аникина. - М.: ИНФРА-М, 2010. - 344 с.

. Маргунова В. И Логистика: учебное пособие для студентов учреждений высшего образования по экономическим специальностям / В.И. Маргунова - Минск: Вышэйшая школа, 2011. - 507 с.

. Никифоров В.В. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок. - М.: Гроссмедиа, 2013. - 192 с.

25. Николин В.И. Автотранспортный процесс и оптимизация его элементов. М.: Транспорт, 2010. - 386 с.

. Савин В.И. Перевозки грузов автомобильным транспортом. Справочное пособие - М.: Наука, 2012. - 544 с.,

. Смехов А.А. Основы транспортной логистики: Учебник для вузов. - М.: Транспорт, 2010. - 412 с.

. Семененко А.И. Предпринимательская логистика. - СПб: Политехника, 2012. - 352 с.

. Сергеев В.И. Логистика в бизнесе. - М.: ИНФРА-М, 2010. - 608 с.

. Смехов А.А. Основы транспортной логистики. М.: Транспорт, 2010. - 308 с.

. Столяр Е. Система управления транспортировкой: Управление транспортировкой в цепях поставок [Текст] / Столяр Е. // Логистика и управление цепями поставок-2012. - 01 (48) - С.66.

. Теребекин А.В. Логистика: учебник для вузов / А.В. Теребекин. - М.: Дашков и К°, 2011. - 354 с.

. Технология перевозок грузов в условиях рыночной экономики: Сб. тр. /Под ред.В.А. Шарова. - М.: Транспорт. - 2013. - 111 с.

. Транспортная логистика. Учебное пособие под редакцией Миртина Л.Б. М.: Брандес, 2012. - 512 с.

. Тяпухин А. П.А. Проектирование товаропроводящих систем на основе логистики. /А.П. Тяпухин, А.И. Голощапова, Е.Н. Лындина. - М.: Издательство: Финансы и статистика, 2007. - 239 с.

. Шехтер Д., Логистика. Искусство управления цепочками поставок. / Д. Шехтер и др. - М.: Претекст <http://www.chtivo.ru/chtivo=8&cmpid=45442.htm>, 2008. - 230 с.

. Экономика и организация деятельности торгового предприятия/ под. общ. ред.А.Н. Соломатина - М.: ИНФРА - М, 2013 - 416 с.

. Новаторов, Э.В. Методы разработки и анализа процесса обслуживания в маркетинге услуг [Текст] / Э.В. Новаторов // Маркетинг в России и за рубежом №1. - 2001. - 4c. - Электронный доступ: www.dis.ru/library/market/archive/2014/1/344 <http://www.dis.ru/library/market/archive/2014/1/344>;

39. HTTP://www.vaz.ru

40. HTTP://www.Iadal 10.ru

41. HTTP://www.automag.ru

. Электронный доступ: www.aup.ru/books/m73/18 <http://www.aup.ru/books/m73/18>;

. Электронный доступ: www.d-ms.com.ua/articles/view/11 <http://www.d-ms.com.ua/articles/view/11>;

. 37. ГОСТ Р 51005-96 Услуги транспортные. Грузовые перевозки. Номенклатура показателей качеств

. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года. Электронный доступ: www.acrm.ru/press/Document. 2010-07-06.9433668762 <http://www.acrm.ru/press/Document.2004-07-06.9433668762>.

. ФСТ РФ Федеральная Служба по тарифам <http://www.fstrf.ru/tariffs/smi/21/print>;

|  |  |
| --- | --- |
| [**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) |  |

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