

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Южно-Уральский государственный университет»
(национальный исследовательский университет)
Высшая школа экономики и управления
Кафедра «Логистика и экономика торговли»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Завед. кафедрой
_____ А.Б. Левина 2018 г.

Организация и совершенствование транспортной логистики
ООО «Челябинский грузовой транспорт»
ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА
К ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЕ
ЮУрГУ-38.03.06.2018.1018.ПЗ ВКР

Руководитель работы, д.э.н.,
профессор
Ю.Г. Кузменко
_____ 2018 г.

Автор работы
студент группы ЭУ - 443
_____ А.О. Гашкова
2018 г.

Нормоконтроль,
ст.преподаватель Ю.С. Якун ина
_____ 2018 г.

Челябинск 2018

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ.....	8
1.1 Понятие сущность транспортной логистики и ее роль в общей системе предприятия	8
1.2 Оценка эффективности транспортной логистики.....	16
1.3 Сравнение отечественного и зарубежного опыта организации и совершенствования транспортной логистики	22
2 АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ ООО «ЧЕЛЯБИНСКИЙ ГРУЗОВОЙ ТРАНСПОРТ».....	30
2.1 Общая характеристика компании ООО «Челябинский грузовой транспорт».....	30
2.2 Анализ подвижного состава ООО «Челябинский грузовой транспорт».....	36
2.3 Анализ субподрядных организаций, конкурентов и клиентов компании ООО «Челябинский грузовой транспорт»	42
3 РЕКОМЕНДАЦИИ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ ООО «ЧЕЛЯБИНСКИЙ ГРУЗОВОЙ ТРАНСПОРТ»....	57
3.1 Оптимизация логистических бизнес-процессов	57
3.2 Оптимизация автопарка ООО «Челябинский грузовой транс порт»	63
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	74
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	76

АННОТАЦИЯ

Гашкова А.О. Организация и совершенствование транспортной логистики ООО «Челябинский грузовой транспорт». - Челябинск: ЮУрГУ, ЭУ - 443, 79 с., 4 ил., 19 табл., библиограф, список - 33 найм.

Выпускная квалификационная работа выполнена с целью разработки мер по совершенствованию транспортной логистики ООО «Челябинский грузовой транспорт».

В данной работе были подробно рассмотрены основные понятия, задачи и функции транспортной логистики, было проведено сравнение отечественного и зарубежного опыта организации и совершенствования транспортной логистики, был проведен анализ подвижного состава и анализ субподрядных организаций, конкурентов и клиентов ООО «Челябинский грузовой транспорт».

В результате данной выпускной квалификационной работы были разработаны рекомендации по совершенствованию транспортной логистики ООО «Челябинский грузовой транспорт».

ВВЕДЕНИЕ

Постоянное увеличение производственной и коммерческой деятельности предприятий приводят к увеличению потребности в качественных транспортно-логистических услугах, в том числе для грузовых перевозок.

На данном этапе транспортно-логистическое обслуживание перевозок обеспечено полной технической, экономической, информационной и правовой поддержкой для координации работы других функциональных звеньев логистической системы.

Конкуренция на рынке транспортных услуг требует новых подходов к повышению качества предоставляемых услуг, развитию транспортных отношений, созданию новых технологий.

На сегодняшний день, транспортные компании вынуждены предоставлять своим клиентам комплексные услуги, обеспечивающие потребителям снижение затрат и стоимости перевозки.

Интенсивный рост числа перевозок вызывает необходимость в разработке эффективных схем доставки грузов, которые позволят сократить не только время доставки, но и затраты связанные с доставкой. Для того чтобы обеспечивать комплексное качественное обслуживание грузоперевозок, необходимо, чтобы темп роста сопутствующих услуг соответствовал темпам роста транспортных услуг, иначе обеспечивать комплексное качественное обслуживание грузоперевозок будет невозможно, тем самым компании будет нести убытки связанные с потерей клиентов.

Транспортная логистика играет главную роль, которая связана не только с большой долей транспортных издержек в общей структуре логистических расходов, но и по причине того, что продвижение материального потока невозможно без транспортировки.

Целесообразность совершенствования транспортной логистики зависит от постоянно изменяющихся факторов внешней среды и от конкуренции складывающейся на рынке.

Анализ научных работ отечественных и зарубежных ученых в области

транспортной логистики подтверждают необходимость совершенствования механизма транспортно-логистического обслуживания грузовых перевозок.

В качестве основного метода познания использовано диалектикосистемный подход, согласно которому все процессы рассматриваются и анализируются во взаимосвязи.

Актуальность выбранной темы объясняется тем, что на сегодняшний день складывается жесткая конкуренция при выборе транспортных услуг, эффективного вида транспорта для доставки внешнеторговых грузов. В связи с этим деятельность транспортных фирм, в том числе и автотранспортных, должна отвечать предъявляемым повышенным требованиям к качеству транспортного обслуживания внешнеэкономической деятельности предприятий.

Объектом исследования данной выпускной квалификационной работы является: ООО «Челябинский грузовой транспорт».

Предметом исследования является: организация и совершенствование транспортной логистики ООО «Челябинский грузовой транспорт».

Цель данной выпускной квалификационной работы является характеристика организации транспортной логистики предприятия и разработка рекомендаций по совершенствованию транспортной логистики ООО «Челябинский грузовой транспорт».

Для достижения данной цели необходимо решить следующие задачи:

1. Рассмотреть теоретические аспекты транспортной логистики.
2. Проанализировать систему организации транспортной логистики ООО «Челябинский грузовой транспорт».
3. Определить основные направления по совершенствованию транспортной логистики ООО «Челябинский грузовой транспорт».
4. Оценить и обосновать экономическую эффективность разработанных мероприятий.

Данная выпускная квалификационная работа состоит из введения, трех разделов и заключения.

Первый раздел данной выпускной квалификационной работы является теоретическим, в нем рассматриваются основные теоретические аспекты транспортной логистики. Подробно рассматриваются понятия, функции и задачи транспортной логистики.

Второй раздел является аналитическим, в нем рассмотрена общая характеристика компании «Челябинский грузовой транспорт», проанализирован подвижной состав собственного автопарка компании, представлены анализы сравнения тарифов на услуги грузовой техники компании с аналогичными компаниями города Челябинска. Рассмотрены и проанализированы основные клиенты компании.

В третьем разделе данной выпускной квалификационной работы разработаны рекомендации по совершенствованию транспортной логистики компании «Челябинский грузовой транспорт» и рассчитан экономический эффект от их внедрения.

1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ

1.1 Понятие сущность транспортной логистики и ее роль в общей системе предприятия

Транспортная логистика играет главную роль, которая связана не только с большой долей транспортных издержек в общей структуре логистических расходов, но и по причине того, что продвижение материального потока невозможно без транспортировки. С формированием и развитием рыночных отношений сущность транспортировки грузов в нашем государстве значительно изменилось. Появилось новое понятие «транспортный сервис». Потребители транспортных услуг из различных способов транспортировки выбирают такие виды транспорта, которые могут обеспечить высокое качество логистического обслуживания с наименьшими затратами.

В сфере материального производства функцию распределения (перемещения) материальных потоков выполняет транспорт, который сам по себе представляет сложную многофункциональную отрасль народного хозяйства, содержащую различные типы транспорта, путей сообщения, сложную обслуживающую инфраструктуру и специфические методы управления. На базе этих предпосылок из общей логистики выделилось научно-прикладное направление, названное транспортной логистикой.

Существует несколько десятков определений понятия логистики как экономической деятельности. Наиболее широкая трактовка понимает под логистикой управление всеми видами потоков (материальными, людскими, энергетическими, финансовыми и др.), существующими в экономических системах. Управление любым объектом подразумевает сначала принятие решения, а затем его реализацию.

Транспорт - это своеобразный связывающий элемент, который находится между самими звеньями логистики и большая часть операций по доставке груза осуществляется с помощью него. Значительная роль транспорта в

логистике привела к возникновению отдельной отрасли в системе логистики - транспортной логистики - перемещение заказанного товара за требуемое время, оптимальным маршрутом в нужную точку с минимальными денежными затратами [5].

Транспорт представляют как систему, состоящую из двух подсистем: транспорт общего пользования и транспорт не общего пользования.

Транспорт общего пользования - отрасль народного хозяйства, которая удовлетворяет потребности всех отраслей народного хозяйства и населения в перевозках грузов и пассажиров [2].

Транспорт общего пользования обслуживает сферу обращения и население. Его часто называют магистральным.

Понятие транспорта общего пользования охватывает железнодорожный транспорт, водный транспорт (морской и речной), автомобильный, воздушный транспорт и транспорт трубопроводный.

Транспорт не общего пользования — внутрипроизводственный транспорт, а также транспортные средства всех видов, принадлежащие нетранспортным предприятиям, является, как правило, составной частью каких-либо производственных систем [3].

Транспортная логистика - оптимизация перемещения требуемого количества товара в нужную точку, определенным маршрутом за требуемое время и с наименьшими затратами.

Транспортная логистика координирует и выбирает наиболее эффективные варианты передвижения материальных потоков. Уделяет внимание сокращению затрат на все логистические операции: от закупки материалов и сырья до сбыта готовой продукции конечному потребителю. При этом рассматривает возможные варианты наценок на товар, который следует по определенному каналу логистических звеньев, и использование различных транспортных средств [10].

Значительная часть операций на пути движения материального потока от источника сырья до конечного потребления осуществляется с помощью

различных транспортных средств, при этом затраты на транспортирование достигают до пятидесяти процентов общих затрат на логистику.

Транспорт, являясь важным звеном логистической системы, должен быть достаточно гибким для обеспечения перевозочного процесса с удовлетворением изменяющегося спроса. Поэтому транспортная логистика рассматривается в аспекте эффективности работы отдельных видов транспорта и с точки зрения организации перевозок от двери грузоотправителя до двери грузополучателя.

Предметом транспортной логистики является комплекс задач, связанных с организацией перемещения грузов транспортом общего назначения [14].

Транспортная логистика в целом охватывает четыре основные области:

1. Контроль над операциями с товаром, возникающими на маршруте.
2. Следования груза, с применением различных средств коммуникации и новейших информационных технологий.
3. Процесс организации и планирования доставки груза с минимальными финансовыми расходами.
4. Предоставление необходимой информации для товаровладельца.

Применение транспортной логистики дает реальную возможность оптимизировать затраты при погрузке и разгрузке товаров, при согласовании определенных вопросов с отправителем и получателем груза.

В транспортную логистику входит ряд специальных функций, способных повысить эффективность работы предприятия:

1. Упаковка.
2. Переработка грузов.
3. Складирование.
4. Экспедирование.
5. Таможенное оформление.
6. Страхование рисков [7].

В сфере грузоперевозок использование логистики - это оптимальное решение по эффективной доставке товаров, возможности поставлять грузы в

пункты назначения максимально быстро при минимальных рисках, связанных с доставкой.

Главные принципы транспортной логистики - оптимизация и сокращение расходов, связанных с транспортной деятельностью. Эти показатели достигаются за счет экономии при перевозке грузов в больших масштабах, выбора оптимальных схем движения транспорта, качественного и быстрого оформления необходимых документов.

Учитывая вышеизложенное можно сказать, что транспортная логистика - это особый вид логистики, исследующий перемещение необходимого количества товара в нужную точку, оптимальным маршрутом, за требуемое время и с наименьшими затратами.

Транспортная логистика бывает внутренней и внешней. Первая обеспечивает внутрипроизводственные перевозки, а вторая — снабжение предприятий и сбыт готовой продукции.

Основная цель логистики заключается в максимальном использовании потенциала грузоподъемности подвижного состава и организации регулярных поставок без складов [6].

Задачи транспортной логистики предполагают несколько направлений координации транспортной деятельности в следующих областях:

1. Техническая - согласованность параметров различных типов транспортных средств в транспортно-логистической цепи (технические параметры перевозимого груза на различных видах транспорта).

2. Технологическая - применение единой технологии транспортировки, адаптированной для всех видов транспорта, который задействован в транспортно-логистической цепи (минимальное количество возможных перегрузок).

3. Экономическая - построение единой эффективной тарифной системы в транспортно-логистической цепи [19].

Задачи транспортной логистики в зависимости от направлений координации транспортной деятельности представлены в таблице 1.1.

Транспортная логистика позволяет решать множество разнообразных задач различной сложности и масштабов.

Таблица 1.1 - Задачи транспортной логистики

Направления координации транспортной деятельности	Задачи транспортной логистики
Техническая	<ol style="list-style-type: none"> 1. Выбор вида и типа транспортного средства. 2. Определение рациональных маршрутов доставки. 3. Определение необходимой мощности транспорта.
Технологическая	<ol style="list-style-type: none"> 1. Управление перегрузочными процессами и транспортно-складскими операциями в пунктах производства и у потребителей. 2. Обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса. 3. Оптимизация транспортного процесса при смешанных перевозках. 4. Организация технологии перевозки. 5. Координация транспортного и производственного процессов.
Экономическая	<ol style="list-style-type: none"> 1. Планирование и реализация транспортирования с учетом единых тарифов. 2. Совместное планирование транспортного процесса со складским и производственным процессами.

Техническая сопряженность в транспортном комплексе означает согласованность параметров транспортных средств как внутри отдельных видов, так и в межвидовом разрезе. Эта согласованность позволяет применять

модальные перевозки, работать с контейнерами и грузовыми пакетами [4].

В процесс разработки стратегии транспортно-логистического обеспечения предприятия входят следующие этапы:

1. Изучение вариантов доставки груза.
2. Изучение цен.
3. Накопление груза и его сортировка на складе.
4. Изучение и анализ поставщиков.
5. Использование разных видов транспорта.
6. Тесные взаимоотношения с wybranными перевозчиками.
7. Исследование и анализ затрат.
8. Внешние поставщики транспортных услуг, договоры с внешними источниками.
9. Задачи безопасности.

Одной из ключевых задач транспортной логистики считается организация технологии перевозки [9]. Транспортно-технологическим процессом называется перемещение груза от места его изготовления до места потребления [20]. И как любой производственный процесс, он включает в себя отдельные последовательно выполняемые операции, такие как:

1. Процесс перевозки грузов (товара) каким-либо видом транспорта.
2. Транспортно-экспедиционные операции, которые предшествуют перевозке и завершают ее.

К числу операций, которые являются обязательным компонентом процесса перевозки, относят:

1. Составление плана потребности определенного количества транспортных средств, составление и представление своевременных заявок на нужный транспорт.
2. Приведение груза в состояние, необходимое для транспортировки, подбор тары и упаковка товара или груза, маркировка тарных зон, обеспечение бирками и т.п.
3. Доставка и передача грузов на станции отправления, приемка и

вывоз со станции поступивших грузов и движение их на склады или в магазины торговой компании.

4. Документальное оформление приемки и сдачи грузов на станциях отправления и назначения, заполнение перевозочных и иных документов, оплата провозных и иных платежей, получение информации о поступивших грузах и т.д.

5. Погрузочно-разгрузочные работы, которые выполняются при сдаче/приемке грузов.

На рисунке 1.1 показана схема процессов перевозки грузов.

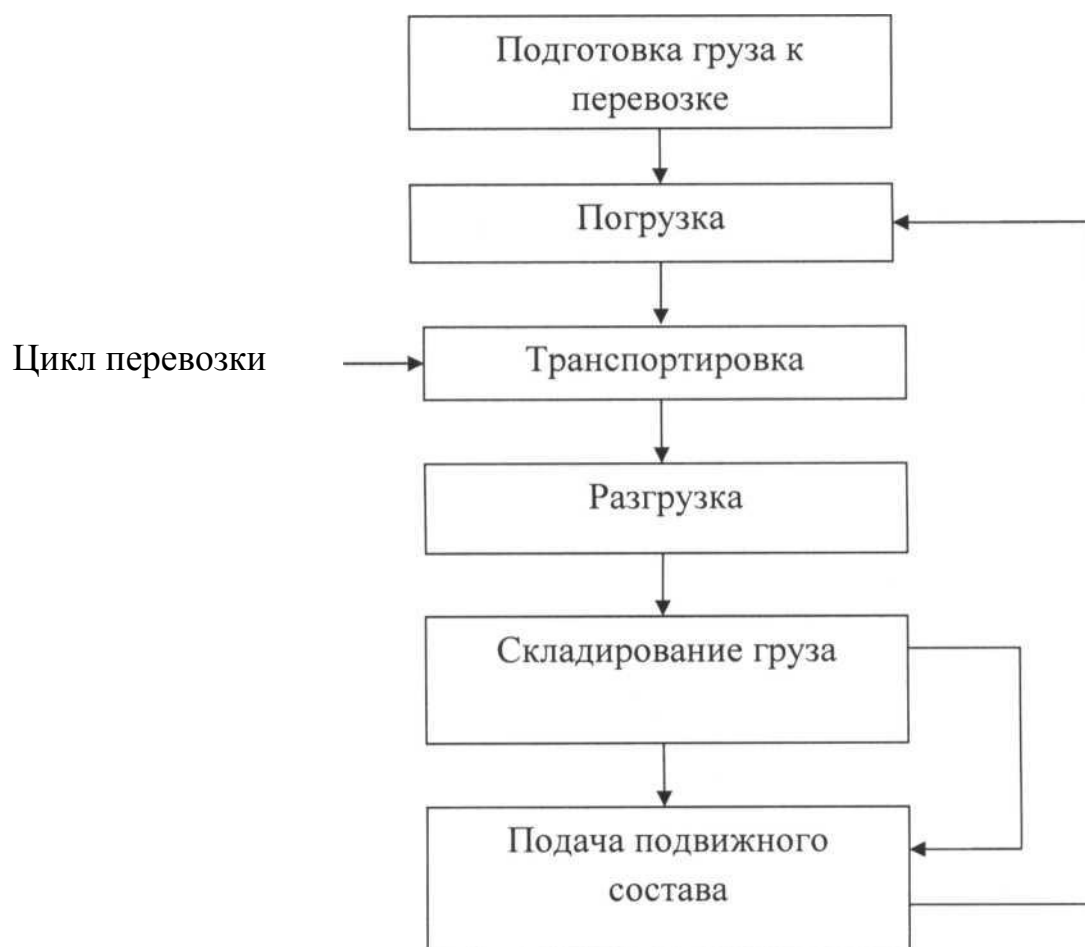


Рисунок 1.1 - Технологическая схема процесса перевозки грузов

Она обладает циклическим характером, то есть движение грузов происходит по повторяющимся производственным циклам, которые следуют один за другим. Цикл транспортного процесса - производственный процесс по перевозке груза, который охватывает этапы подачи подвижного состава под погрузку, транспортирование и разгрузку [8].

Различаются такие этапы процесса перевозки, как:

1. Доставка подвижного состава на погрузку.
2. Подготовка груза к отправке.
3. Хранение груза в месте производства и на промежуточных пунктах.
4. Складирование.
5. Экспедиторские операции и т.п.

В настоящее время транспортные компании на первый план выдвигают задачи оптимизации использования грузового транспорта и уменьшения времени его оборота [12].

Процесс перевозки - это совокупность операций, начиная от подготовки груза к отправлению и заканчивая его получением, сопряженных с передвижением груза в пространстве без изменения его размеров, геометрических форм и физико-химических свойств (этапы 1 - 2- 3- 4- 5 на рисунке 1.1).

Логистический аспект в процессе организации автомобильных перевозок содержит новое методологическое содержание, которое заключается в том, что главной составляющей частью перевозок должно быть проектирование рационального перевозочного процесса. Под этим подразумевается поиск наилучших технически возможных и организационных решений, которые обеспечивают наибольшую эффективность перевозки грузов от места их изготовления до места потребления [11].

Наличие единого оператора сквозного перевозочного процесса, осуществляющего единую функцию управления сквозным материальным потоком, создает возможность эффективно проектировать движение материального потока, добиваясь заданных параметров на выходе.

Результатом использования транспортной логистической системы для предприятия будет высокая вероятность выполнения "шести правил логистики" - нужный груз в нужном месте, в нужное время, в необходимом количестве, необходимого качества, с минимальными затратами [17].

Сущность транспортной логистики, ее стратегическая цель и задачи неразрывно связаны с развитием транспорта, с его огромным значением в человеческой жизни.

1.2 Оценка эффективности транспортной логистики

Эффективность является результирующим параметром транспортно-логистических процессов. Существует множество общих подходов к оценке эффективности процессов. Первоначально эффект можно определить как результат каких-либо причин, действий. Понятие экономического эффекта связано с определением разницы между результатами деятельности и затратами на достижение этих результатов [25].

В рамках проведения оценки эффективности транспортной логистики на предприятии вычисляют ряд взаимосвязанных показателей, не только необходимых для организации транспортно-логистических операций (погрузка-разгрузка, хранение, складирование, транспортировка), но и важных с точки зрения обеспечения безопасности этих операций.

В области грузовых перевозок понятие «качество» связано с измерением таких параметров транспортно-логистического процесса, как: соблюдение даты поставки, обеспечение сохранности груза, соблюдение комплексности обслуживания, наличие доставки «от двери до двери» [24].

Транспортные средства и транспортные коммуникации характеризуются высокой капиталностью. Поэтому вполне справедливым является утверждение большинства ученых - экономистов, о том, что высокая инвестиционная составляющая по транспорту оправдывается только при эффективном его использовании.

Постоянный рост объемов перевозок товаров автомобильным транспортом, в том числе принадлежащим торговым организациям и предприятиям, вызывает необходимость более эффективного его использования. К числу факторов, определяющих более эффективное использование автомобильного транспорта, относятся:

- 1) улучшение использования грузоподъемности транспортных средств;
- 2) повышение коэффициента сменности работы транспорта;
- 3) сокращение простоев;
- 4) улучшение использования пробега;
- 5) ускорение погрузочно-разгрузочных работ [23].

В структуре логистических затрат предприятия значительное место занимают затраты на транспортировку товаров - в среднем, от 15 до 35% от отрасли. В связи с этим особенно важна задача организации транспортировки товаров таким образом, чтобы затраты были минимальны, а эффективность и качество обслуживания - максимальным [21].

Для оценки эффективности транспортно-логистической системы необходимо произвести анализ эффективности транспортно-логистической системы компании в соответствии со следующими разделами:

1. Рассчитать количество транспортных средств, необходимых для доставки груза.
2. Проанализировать необходимость приобретения собственных транспортных средств или использования наёмного транспорта.
3. Определить оптимальное соотношение собственных и наемных транспортных средств.
4. Выбрать варианты аренды транспортных средств.

Количество используемых транспортных средств напрямую зависит от грузооборота - чем выше грузооборот, тем большее количество транспортных средств необходимо для доставки [20].

Рассчитать необходимое количество транспортных средств можно по формуле (1):

$$Q * K_n W \sim' \quad (1)$$

где n - количество транспортных средств, (штук);

Q - грузооборот, (тонны, паллетоместа);

K_n - коэффициент неравномерности грузооборота;

W - производительность транспортного средства [30].

Многие общественные явления - экономические, политические, социальные - испытывают на себе периодические колебания, вызванные наличием определенной цикличности, как в природном устройстве мира, так и в человеческой деятельности. Исключением не являются грузовые перевозки - они чаще всего неравномерны [13].

Различают неравномерность грузовых перевозок по времени и по направлению. Неравномерность перевозок по времени характеризуется коэффициентом неравномерности грузооборота. Коэффициент неравномерности грузооборота рассчитывается по формуле (2):

$$K_n = \frac{\text{Углах мес.}}{\text{Вср. год}} \quad (2)$$

Вср. год

где Углах мес. - максимально месячный объем перевозок за год;

Вср.год - среднемесячный объем перевозок за год.

Коэффициент неравномерности грузооборота, рассчитанный по формуле (2), всегда больше единицы и лишь в тех случаях, когда грузооборот является идеально равномерным, то коэффициент неравномерности грузооборота равен единице.

Неравномерность перевозок по времени связана с сезонным производством и потреблением многих видов продукции, неритмичной работой предприятий-грузовладельцев, наличием выходных и праздничных дней. Чем выше неравномерность перевозок во времени, тем большие

резервы всех ресурсов (материальных, трудовых, финансовых) должен иметь грузовой транспорт для выполнения своей функции.

Неравномерность перевозок по направлению характеризуется коэффициентом обратности. Коэффициент обратностиTM рассчитывается по формуле (3):

$$K_{обр} = \frac{V_{пор}}{V_{гр}} \quad (3)$$

где $V_{пор}$ - объем перевозок грузов в порожнем направлении;

$V_{гр}$ - объем перевозок грузов в грузовом (груженом) направлении.

Обычно грузовые и порожние направления достаточно устойчивы во времени, однако с изменением размещения производительных сил они могут меняться местами.

Неравномерность перевозок по направлениям связана со специализацией и кооперацией экономики в масштабах народного хозяйства и характером размещения производства и потребления. Районы страны, специализирующиеся на добывающей промышленности или на масштабном сельскохозяйственном производстве, вывозят больше грузов, чем ввозят, и наоборот, центры перерабатывающей промышленности и крупные города ввозят больше, чем вывозят. Чем больше неравномерность перевозок по направлениям, тем больше порожний пробег грузовых автомобилей и тем больше эксплуатационные расходы.

Коэффициент обратности чаще всего меньше единицы, но может равняться единице лишь в случае одинаковости густоты грузопотока по направлениям.

Чем ближе коэффициент неравномерности грузооборота и коэффициент обратности к единице, тем более рационально используются ресурсы грузового транспорта [16,17].

Производительность транспортного средства рассчитывается по формуле (4):

где W - производительность транспортного средства, (тонны/час, паллетоместа/час);

g - количество груза, которое может перевезти одновременно транспортное средство (грузоподъемность, вместимость), (тонны, паллетоместа);

$K_{и}$ - коэффициент использования транспортного средства;

$T_{ц}$ - время цикла (время на погрузку, доставку, разгрузку, возврат транспортного средства), (час.).

Коэффициент использования транспортного средства рассчитывают по формуле (5):

$$K_{и} = \frac{q}{g}, \quad (5)$$

где q - количество груза, загруженное в транспортное средство, (тонны, паллетоместа);

g - количество груза, которое может перевезти одновременно транспортное средство (грузоподъемность, вместимость), (тонны, паллетоместа).

Определив количество необходимых транспортных средств необходимо решить задачу о приобретении собственного транспорта, использования арендованного или использования услуг транспортно-логистических компаний. Для принятия обоснованного решения необходимо произвести оценку затрат.

При использовании собственного транспорта необходимо учитывать затраты на материалы (включая топливо, ГСМ, запчасти, технические средства, расходные материалы, специальную одежду и обувь), учесть амортизацию транспортных средств, отчисления в государственные фонды, рассчитать заработную плату персоналу и прочие расходы.

Для того чтобы определить сможет ли предприятие расплачиваться по обязательствам кредита необходимо определить коэффициент платежеспособности предприятия.

Платёжеспособность — это возможность предприятия вовремя и в полном

размере погашать имеющиеся обязательства перед контрагентами. С её помощью определяется финансовое состояние организации.

Чтобы контролировать способность погашать долги, предприятие должно регулярно анализировать показатель общей платёжеспособности. Расчёты ведутся по данным бухгалтерского учёта ежемесячно или раз в квартал. Компания самостоятельно выбирает периодичность оценки, учитывая при этом объём задолженности, размер оборота и прочие индивидуальные характеристики [32].

Для расчета коэффициента платёжеспособности предприятия используется бухгалтерский баланс предприятия. Бухгалтерский баланс - это документ, который отображает деятельность и финансовые доходы компании, а также источники получения этих доходов и их распределение.

Коэффициент платёжеспособности предприятия рассчитывается по формуле (6):

$$K_{пл} = \frac{\text{стр. 1100} + \text{стр. 1200}}{\text{стр. 1400} + \text{стр. 1500}} \quad (6)$$

где стр. 1100 - итого внеоборотные активы; стр. 1200 - итого оборотные активы; стр. 1400 - итого долгосрочных обязательств; стр. 1500 - итого краткосрочных обязательств.

В условиях перехода к рынку, когда цены на энергоносители, в том числе на бензин и дизельное топливо резко возросли, особое внимание должно быть обращено и на такой показатель, как расход топлива на 100 километров пробега автомобиля.

Этот показатель, как и другие, необходимо анализировать не только в динамике за несколько лет, но и сопоставлять с такими же показателями по другим родственным предприятиям, а также с нормативными данными. В частности, по всем маркам автомобилей имеются в числе других технических данных и такой показатель, как норма расхода горючего на 100 километров пробега.

Улучшению использования автомобилей в значительной степени способствует

применение рациональных приемов размещения грузов в кузове автомобиля, хорошо продуманная разработка маршрутов их доставки, выбор наиболее подходящего для перевозки конкретного товара типа автомобиля и его грузоподъемности [21].

Важное условие роста эффективности использования автотранспорта - повышение сменности его работы, чего можно добиться путем продления времени работы экспедиционных складов и диспетчерских служб, а также созданием условий для ночного завоза товаров в торговые предприятия.

При этом необходимо учесть, что эффективность перевозок зависит от большого количества факторов. Речь идет в первую очередь о том, что не все грузы в одинаковой степени используют грузоподъемность транспортных средств.

1.3 Сравнение отечественного и зарубежного опыта организации и совершенствования транспортной логистики

Для того чтобы определить разницу между организацией транспортной логистики на отечественных предприятиях и организации транспортной логистики зарубежом необходимо провести сравнение.

В таблице 1.2 представлено сравнение транспортной логистики в России и зарубежом.

Таблица 1.2 - Сравнение транспортной логистики в России и зарубежом.

Критерий сравнения	В России	В Зарубежных странах
Использование мультимодальных и интермодальных перевозок	Да	Да
Создание региональных транспортно-логистических центров	Нет	Да
Создание международных транспортно-логистических центров	Нет	Да
Управление грузовыми операциями с помощью ЭВМ	Да	Да
Использование системы штрих-кодирования	Да	Да

Определяющим этапом организации транспортных логистических структур на дорогах России стало создание и развитие транспортнораспределительных терминалов.

На современном этапе развития мировой экономики, сопровождающимся динамичным ростом объемов товародвижения в международном сообщении, особенно между Востоком и Западом Евразийского континента, совершенствование их транспортного обслуживания продолжает оставаться в центре внимания мирового сообщества.

Наряду с дальнейшим развитием традиционных морских перевозок, в последние десятилетия в качестве одного из способов радикального решения этой проблемы рассматривается формирование системы сухопутных транспортных коридоров, способных не только обеспечить ускорение товародвижения, но и существенно повысить эффективность внешнеэкономической деятельности стран, не имеющих непосредственного выхода к морю.

Анализ динамики и особенностей развития торговых взаимоотношений между восточными и западными регионами континента свидетельствует не только об их масштабности, но и о реальном значительном потенциале дальнейшего развития как устойчивой основы формирования транспортных потоков.

Важным направлением повышения эффективности перевозок за рубежом является развитие смешанных перевозок (мультимодальных) и интермодальных технологий на основе, прежде всего, средств контейнерной транспортной системы.

Тенденции развития международных мультимодальных перевозок зависят от следующих критериев:

1. Внутренние и внешние потребности в перевозках.
2. Наличие основных магистралей.
3. Наличие транспортно-логистических центров.
4. Развитие транзитного сообщения.
5. Состояние инфраструктуры.

Выбор модели мультимодальной перевозки груза в каждом конкретном случае определяется фактическими условиями перевозки, зависящими от категории груза, размера отдельных его партий, расстояния и направления перевозок, стоимости груза, сроков доставки, наличия у клиента подъездных путей и других факторов.

Современные технологические транспортные схемы используются в зависимости от объема, вида, необходимой скорости и уровня 24 транспортных затрат в своих определенных сферах, что в основном

сохранится и в дальнейшем.

Прямые железнодорожные повагонные перевозки всегда будут наиболее привлекательны при транспортировке массовых грузов (угля, руды и др.) большими партиями в адрес крупных клиентов.

Для особо срочных перевозок относительно небольших партий груза на сравнительно короткие и даже дальние расстояния приоритетными останутся прямые автомобильные перевозки.

Для остальных случаев наиболее совершенной транспортной схемой являются мультимодальные, в частности комбинированные, перевозки, представляющие собой наиболее современную транспортную технологию, удовлетворяющую основным требованиям, предъявляемым к транспорту, по качеству, стоимости и срокам доставки грузов за счет использования преимуществ каждого вида транспорта, участвующего в перевозке.

Эта технология позволяет сочетать гибкость автотранспорта с достоинствами железной дороги по точности, надежности, безопасности, стоимости транспортировки и реализовать принцип доставки груза «от двери к двери». Эффективность применения этой схемы подтверждается опытом США по осуществлению перевозок контейнеров по схеме «автомобиль - поезд - автомобиль» с установкой их на железнодорожных платформах в два яруса. Именно применение этой системы во многом способствовало резкому повышению производительности труда и эффективности перевозок на американских железных дорогах [1].

Повышенное внимание развитию комбинированных перевозок с использованием контейнеров уделяется и на железных дорогах России, где этот вид перевозок рассматривается в числе первоочередных мероприятий по привлечению дополнительного объема перевозок контейнеропригодных грузов.

За последнее десятилетие суммарные объемы перевозок грузов в контейнерах и транспортных пакетах на железнодорожном, морском и 25 внутреннем водном, а также и на автомобильном транспорте в России сократились в 5 раз.

Контейнеризация является генеральным направлением развития глобальной системы грузодвижения. Контейнеризация затрагивает не только транспорт, но всю инфраструктуру системы производства, хранения и распределения.

Одним из направлений развития мультимодальных перевозок в странах Западной Европы как одних из емких рынков сбыта в мире, возникла идея создания региональных транспортно-логистических центров, благодаря чему, объединив взаимосвязанные услуги не только по складированию товаров, но и их доставке и переработке, появляется возможность предоставления качественно нового уровня обслуживания.

Региональные транспортно-логистические центры, в России находятся на стадии становления. Необходимость их внедрения также обусловлена растущей потребностью в расширении рынка товаров и услуг. Благодаря интеграции материальных, информационных, финансовых, трудовых и технологических ресурсов при помощи логистических центров повышается оборачиваемость капитала, что будет способствовать эффективности и конкурентоспособности национальной экономики.

Наряду с формированием региональных распределительных центров в Западной Европе и США крупными компаниями, которые являются производителями товаров массового спроса, создаются международные логистические центры, осуществляющие накопление, переработку, сервисное обслуживание, распределение и поставку своих товаров во многие страны мира.

В России создание международных логистических центров в ближайшее время не планируется.

Одной из причин создания транспортно-логистических центров в зарубежных странах явилось желание местных исполнительных органов улучшить условия работы транспорта, разгрузить большегрузные 26

автомобили, направлявшиеся в населенные пункты; также предпринимались усилия по соединению различных видов транспорта с создаваемыми транспортно-логистическими центрами, объединению совмещенных автомобильно-железнодорожных и автомобильно-водных терминалов, складских площадей с хранилищами и перевалочными базами, ранее совмещенными с мастерскими и зонами обслуживания. Транспортно-логистические центры такого рода можно назвать концентрирующими грузопотоки.

Зарубежный опыт развития мультимодальных перевозок свидетельствует о том, что основу их формирования составляют мультимодальные терминальные комплексы и логистические транспортно-распределительные центры.

Управление грузовыми операциями, как в России, так и зарубежом осуществляется с помощью электронно-вычислительных машин. При погрузке груза утопленный цепной транспортёр длиной 376 м обеспечивает подачу на погрузчики до 360 поддонов или других грузовых единиц в 1 час, что соответствует загрузке 10 автомобилей. В конце зоны разгрузки каждой грузовой единице присваивается адресный номер, который в сочетании с номером вагона используется при кодировании груза. Вычислительная машина, управляющая цепным транспортёром, способна автоматически идентифицировать вагоны и адресовать грузы к местам назначения.

В будущем пункты отправления и назначения грузов будут автоматически определяться вычислительной машиной по штрих-кодovому ярлыку, имеющемуся на грузе. Таким образом, облегчается контроль над функционированием системы образования грузопотоков. Автотранспортная фирма Nedlloyd GmbH на 70 грузовых автомобилях развозит грузы с терминала по 56 направлениям к близлежащим пунктам в Кёльне, Бонне, Ахене и др. Из этих пунктов груз доставляется 1500 клиентам, находящимся в 43 местах назначения, включая и восточные земли Германии. Крупные

клиенты могут вывозить грузы по мере их накопления на терминале, для чего могут использоваться 75 седельных полуприцепов 25 тягачей.

Наряду с доставкой грузов в пункты назначения Германии Nedlloyd Cargo GmbH перевозит грузы в 40 пунктов, находящихся в 16 странах Европы. Для снятия части нагрузки с перегруженных автомобильных дорог фирма Nedlloyd Road Cargo GmbH сотрудничает с железной дорогой для выполнения части работы в смешанном сообщении. Регулярно между Северной Италией и различными пунктами Германии курсируют маршрутные поезда, грузы на которые между железнодорожными станциями и терминалом Кёльне-Ниле перевозятся автотранспортом.

В Европе в настоящее время обязательная система налогообложения недвижимости не способствует принятию решений о создании новых логистических центров, которые бы распоряжались резервными территориями. За каждый квадратный метр поверхности, предназначенной для хозяйственной деятельности, берётся высокая ставка, а случаи предоставления льгот местными властями слишком редки [31].

В России так же используется система штрих-кодирования, которая позволяет облегчить работу предприятия.

Основой модели мультимодальных перевозок в России является создание региональной логистической транспортно-распределительной системы, которая рассматривается в качестве компонента глобальной (национальной, мировой) макрологистической системы, имеющей самодостаточную логистическую инфраструктуру и участвующую в международном (национальном) разделении труда.

Региональная логистическая транспортно-распределительная система представляет собой совокупность функциональных и обеспечивающих подсистем, состоящую из многочисленных взаимодействующих и взаимосвязанных элементов и звеньев региональной товаропроводящей сети, интегрированных товароматериальным потоком и 28

обеспечивающих снижение совокупных издержек, связанных с продвижением товароматериальных потоков, при удовлетворении запросов клиентов в количестве и качестве товаров и услуг и достижении максимального синергетического эффекта для системы в целом.

Вывод по разделу один. В данном разделе были изучены основные понятия транспортной логистики, ее основные задачи, функции и ее классификация. Также в данной главе были подробно рассмотрены подходы к оценке эффективности транспортной логистики предприятия. В данной главе были рассмотрены отечественные и зарубежные подходы к организации и совершенствованию транспортной логистики.

Можно сделать вывод, что организация транспортной логистики на отечественных предприятиях значительно отстает от организации транспортной логистики зарубежом.

2 АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ ООО «ЧЕЛЯБИНСКИЙ ГРУЗОВОЙ ТРАНСПОРТ»

2.1 Общая характеристика компании ООО «Челябинский грузовой транспорт»

Компания «Челябинский грузовой транспорт» является обществом с ограниченной ответственностью, создано собранием учредителей в январе 2007 года, в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации и Федеральным законом от 08.02.1998 г. №14-ФЗ «Об обществах с ограниченной ответственностью». Учредителем является физическое лицо. Руководство осуществляет генеральный директор на основании Устава.

Общество в своей деятельности руководствуется Гражданским кодексом РФ и Федеральным законом от 08.02.1998 г. № 14-ФЗ «Об обществах с ограниченной ответственностью», иными правовыми актами, действующими на территории РФ, а также Учредительным договором о создании и деятельности Общества и Уставом.

Общество создано без ограничения срока действия. Общество имеет круглую печать, содержащую полное фирменное наименование и указание на место нахождения общества. Общество имеет самостоятельный баланс, банковский счет, штампы и бланки со своим фирменным наименованием.

Предприятие отвечает по своим обязательствам всем принадлежащим ему имуществом, выступает от своего имени, приобретает имущественные и личные неимущественные права, а также выступает истцом и ответчиком в суде в соответствии с законодательством РФ.

Данная компания была открыта в 2007 году, на тот момент в собственности компании не было собственного автопарка. Собственный автопарк компании начал появляться уже в 2009 году.

ООО «Челябинский грузовой транспорт» - транспортная компания, которая занимается перевозкой различных грузов автомобильным

транспортом по территории России и Казахстану. Данная компания занимается перевозкой преимущественно негабаритного груза.

Негабаритный груз - это нестандартно тяжелый и громоздкий предмет, который по своим параметрам превышает установленные нормы. Поместить такой груз в обычный контейнер или грузовой транспорт для перевозки невозможно. Согласно правилам, крупногабаритный груз имеет следующие размеры: длину больше 16 метров, высоту более 4 метров и ширину более 2.55 метров. К таким грузам относят:

1. Судна, водный транспорт.
2. Дорожную и строительную спецтехнику.
3. Технику для сельскохозяйственных работ (трактора, комбайны, молотилки).
4. Изделия и нестандартных размеров конструкции (емкости, балки, железобетонные и металлические конструкции).
5. Оборудование и спецтехнику, используемые в промышленности (крановые, буровые установки, бульдозеры, экскаваторы и т.п.).

Для международных перевозок негабаритных и тяжеловесных грузов следует получить специальное разрешение. Поэтому компания «Челябинский грузовой транспорт» помогает своим клиентам получить данное разрешение в самые короткие сроки.

При автомобильной перевозке груза, который больше 20 метров в длину (но не более 24 метра), необходим автомобиль для сопровождения, эту услугу также оказывает данная компания.

На сегодняшний день ООО «Челябинский грузовой транспорт» является компанией, которой пользуются крупные коммерческие и промышленные предприятия, так как данная компания имеет высокий уровень качества предоставляемых услуг.

Несмотря на то, что у ООО «Челябинский грузовой транспорт» нет филиалов и единственный офис находится в городе Челябинске, компания предлагает своим клиентам такие услуги, как:

1. Быстрый поиск необходимого автотранспорта.
2. Оперативные сроки доставки груза.
3. Бесперебойный график доставки грузов.
4. Полную материальную ответственность.
5. Оформление всех необходимых документов.
6. Погрузочно-разгрузочные работы.
7. Получение разрешения для международных перевозок.
8. Сопровождение грузов.

В своей работе компания «Челябинский грузовой транспорт» делает ставку на работу с ключевыми клиентами и всячески стремится сохранить их, несмотря на высокую конкуренцию в транспортно-экспедиторской отрасли.

Основная цель транспортной компании «Челябинский грузовой транспорт» - это реализация торгово-хозяйственной и другой деятельности, которая изначально направлена на получение прибыли в соответствии с Уставом Компании и действующим законодательством.

Предметом деятельности ООО «Челябинский грузовой транспорт» является:

1. Организация перевозок грузов.
2. Техническое обслуживание и ремонт автотранспортных средств.
3. Деятельность автомобильного грузового специализированного транспорта.
4. Деятельность автомобильного грузового неспециализированного транспорта.
5. Аренда грузового автомобильного транспорта с водителем.
6. Прочая вспомогательная деятельность автомобильного транспорта с водителем.

У компании в области присутствует гибкая система расчета стоимости услуг, что обеспечивает персональный подход к каждому клиенту. Кроме того одно из главных преимуществ ООО «Челябинский грузовой транспорт»

в том, что груз забирается с места указанного клиентом, и доставляется до адреса получателя.

Компания имеет линейно-функциональную организационную структуру управления, представленную на рисунке 2.1.



Рисунок 2.1 - Организационная структура управления компании

Все сотрудники напрямую подчинены генеральному директору.

Генеральный директор осуществляет общее руководство производственным процессом и принятием решений по всем вопросам, связанным с его обеспечением:

- 1) Регулирование и осуществление контроля за всеми звеньями.
- 2) Подписание договоров с клиентами, осуществление контроля выполнения договорных обязательств сторон; рассмотрение конфликтных ситуаций.
- 3) Разрешение конфликтных внутриорганизационных проблем.
- 4) Проведение анализа работы предприятия, анализ возможностей

потенциальных клиентов, с целью создания оптимальных условий для максимально продуктивной деятельности предприятия.

5) Проведение работы по расширению деятельности предприятия и повышению его конкурентоспособности.

6) Налаживание взаимодействия и сотрудничества со стороны фирм, способных оказать помощь в реализации деятельности фирмы.

Главный бухгалтер занимается регулированием финансовой деятельности организации и ведением бухгалтерского учета:

1. Ведение первичной документации.
2. Начисление и удержания с заработной платы.
3. Начисление и отчетность в фонды социального обеспечения.
4. Свод баланса.
5. Анализ финансовой деятельности предприятия.
6. Отчетность в налоговые органы.

У главного бухгалтера в подчинении также находится экономист, который занимается:

1) Организацией системы оплаты и материального поощрения сотрудников компании.

2) Планово-экономической деятельностью.

Специалист по подбору персонала занимается подбором кадров необходимых для успешного функционирования компании.

В отдел логистики входят менеджеры по перевозкам. Они выполняют текущую деятельность фирмы:

1. Занимаются обработкой поступивших заказов.
2. Осуществляют поиск перевозчиков.
3. Выбирают оптимальные варианты доставки.

Должностные обязанности менеджера по перевозкам в ООО «Челябинский грузовой транспорт» включают в себя:

1) организацию доставки груза, его перегрузку, хранение, выполнение

других работ с грузом так, чтобы груз был доставлен грузополучателю своевременно (в сроки, определяемые договором транспортной экспедиции, договором перевозки грузов и другими договорными обязательствами с грузовладельцами) и сохранно (без ухудшения потребительских свойств грузов и сверхнормативных потерь);

2) координацию взаимодействия всех участников доставки грузов;

3) составление технологически и экономически обоснованных транспортно-технологических маршрутов и схем доставки грузов с учетом пожеланий и требований грузовладельцев;

4) организацию выполнения услуг по приему товаров (грузов), их перевозке и выдаче в установленном порядке;

5) контроль:

- наличия экспедиторской (отправительской) маркировки грузов;
- наличия пломб и оттисков на перевозочных средствах;
- состояния транспортных средств, а также исправность тары и

упаковки.

6) отслеживание:

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

7) обеспечение соблюдения в процессе транспортно-экспедиционного обслуживания условий договоров, требования нормативных правовых актов и международных договоров по вопросам перевозки и транспортно-экспедиторской деятельности, безопасности труда, пожарной, санитарной, экологической и другой безопасности;

8) контроль над оформлением товарно-транспортных и других сопроводительных документов на всех этапах реализации транспортно-технологических маршрутов и схем доставки грузов;

- 9) оформление документов, связанных со страхованием грузов;
- 10) информирование грузовладельцев о движении грузов.

При поступлении заявки на перевозку от клиента, определяется стоимость перевозки: менеджеры связываются с перевозчиками из базы данных, которые осуществляли подобные перевозки ранее. Если же в базе данных не обнаруживается подходящий перевозчик, менеджеры продолжают поиск перевозчиков на электронных транспортных биржах либо публикуют объявления о грузе на интернет-порталах. После сбора необходимой информации условия перевозки сообщаются заказчику устно или в коммерческом предложении. Обычно для простых перевозок данные процедуры занимают менее одного часа.

Водители-экспедиторы подчиняются отделу логистики и осуществляют перевозку грузов по направлениям заказчика.

Главный механик подчиняется генеральному директору и отвечает за техническое состояние техники.

Таким образом, компания «Челябинский грузовой транспорт» является транспортной компанией, которая занимается перевозкой различных грузов автомобильным транспортом и имеет линейно-функциональную организационную структуру управления, где все сотрудники подчинены генеральному директору.

2.2 Анализ подвижного состава ООО «Челябинский грузовой транспорт»

Компания «Челябинский грузовой транспорт» занимается перевозкой преимущественно негабаритных грузов, что значительно усложняет работу компании, так как для перевозки таких грузов, необходимо получение специального разрешения в Министерстве транспорта Российской Федерации или в его подразделение. Заявление на перевозку груза подается по форме, установленной Инструкцией по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом. Оно должно содержать все необходимые организациям, согласовывающим перевозку, сведения о

характере и категории груза, параметрах массы и габаритах транспортного средства, предполагаемых сроках перевозки, маршруте движения и другую информацию. После получения такого разрешения необходимо согласовать эту перевозку с ГИБДД Министерства внутренних дел РФ. При согласовании определяются специальные требования к порядку перевозки груза, исходя из условий обеспечения безопасности дорожного движения, и выдается специальный пропуск, предоставляющий право на движение транспортного средства. При согласовании разрешения на перевозку груза ГИБДД определяет необходимость и вид сопровождения данного груза. Обычно на получение такого разрешения уходит 10 рабочих дней, что значительно снижает эффективность работы компании.

Обычно, для перевозки негабаритного груза, такого как: дорожная и строительная техника, нефтяное оборудование, станки, специальная техника, металлопрокат, трубные изделия, железобетонные изделия и так далее используются тралы или бортовые полуприцепы, они разработаны специально для работы в условиях бездорожья и экстремальных температур от -45° до $+45^{\circ}$ С. Данная техника имеется в собственности компании, что позволяет перевозить большое количество негабаритного груза без поиска субподрядных организаций. Также в собственности компании имеются автомобили КАМАЗ 5304-46, которые являются тягачами для тралов и бортовых полуприцепов.

Также компания занимается перевозкой грузов, которые перевозятся фурами. Основными грузами для перевозки фурами являются: оборудование в ящиках, строительные материалы, продукты питания, косметическая и лекарственная продукция. Данная техника также имеется в собственности компании, в небольшом количестве.

В таблице 2.1 представлен анализ подвижного состава собственного автопарка ООО «Челябинский грузовой транспорт».

Таблица 2.1 - Анализ подвижного состава автопарка ООО «Челябинский грузовой транспорт» по вертикали

Состав автопарка	Количество					
	2015 год		2016 год		2017 год	
	шт.	%	шт.	%	шт.	%
Самосвал КАМАЗ 53504 - 46	7	47	8	47	9	45
Полуприцеп трал ТСП 94163-0000031	3	20	4	24	5	25
Полуприцеп бортовой ТСП 9417-0000040	4	27	4	24	4	20
Фура грузоподъемностью 20 тонн	1	6	1	5	2	10
Всего	15	100	17	100	20	100

Как видно по таблице 2.1 в 2015 году автопарк ООО «Челябинский грузовой транспорт» составлял 15 единиц, в 2017 году количество подвижного состава увеличилось на 5 единиц, что составило 33%, и достиг 20 единиц. Увеличение автопарка компании произошло на основе увеличения клиентской базы и потребности в новых единицах транспорта.

В таблице 2.2 представлен анализ подвижного состава компании «Челябинский грузовой транспорт» по горизонтали.

Таблица 2.2 - Анализ подвижного состава автопарка ООО «Челябинский грузовой транспорт» по горизонтали

Состав автопарка	Количество						Итого	
	2015 год		2016 год		2017 год			
	шт.	%	шт.	%	шт.	%	шт.	%
Самосвал КАМАЗ 53504 - 46	7	29	8	33	9	38	24	100

Окончание таблицы 2.2

Состав	Количество						Итого	
--------	------------	--	--	--	--	--	-------	--

автопарка	2015 год		2016 год		2017 год			
	шт.	%	шт.	%	шт.	%	шт.	%
Полуприцеп трал ТСП 94163 -0000031	3	25	4	33	5	42	12	100
Полуприцеп бортовой ТСП 9417-0000040	4	33,3	4	33,3	4	33,3	12	100
Фура грузоподъемностью 20 тонн	1	25	1	25	2	50	4	100

Как видно по таблице 2.2 самосвал КАМАЗ 53504 - 46 преобладает над остальными видами транспорта по количеству во всех трех проанализированных годах. Так же можно наблюдать стабильный рост состава автотранспортных средств компании ООО «Челябинский грузовой транспорт».

При организации грузоперевозок собственным транспортом ООО «Челябинский грузовой транспорт» проводит ряд мероприятий:

1. Составляется маршрут перевозок и схема маршрута с указанием опасных участков. Допустимая протяженность автомобильных маршрутов определяется исходя из соблюдения установленных законодательством Российской Федерации нормативов рабочего времени водителей с учетом расчетных нормативов скорости движения и технологии перевозок.

2. Выбирается тип и марка автотранспорта в зависимости от вида перевозок (без нарушения норм вместимости) с учетом дорожных и погодноклиматических условий. При перевозке масса и объем груза не должны превышать предельной вместимости транспортного средства, указанной в технической характеристике автомобиля данной марки.

3. Разрабатываются графики движения, который определяется на основе оптимальных значений скоростей движения автотранспорта на маршруте и отдельных его участках между остановочными пунктами, с учетом соблюдения режимов труда и отдыха водителей, регламентируемых действующими нормативными документами. Каждый водитель должен быть обеспечен графиком движения на маршруте с указанием перечня мест для остановок в пути на обед, отдых и ночлег, схемой маршрута с указанием опасных участков (в случае рейсов большой протяженности).

4. Проводится инструктаж водителей транспортных средств:

- об особенностях маршрута;
- об обеспечения безопасности движения;
- о правилах перевозки отдельных видов грузов (опасных, крупногабаритных, тяжеловесных и др.).

5. Назначается контрольное время возвращения автотранспорта, по истечении которого будут приниматься меры к установлению места нахождения автотранспорта.

6. Организуется контроль за соблюдением графиков (расписаний) движения, норм вместимости автотранспорта, маршрутов движения.

Контроль осуществляется за выполнением рейсов, предусмотренных графиками и планами перевозок с целью последующего анализа причин возникших отклонений и корректировки графиков и планов (например, изменение времени движения на маршруте, его участках).

Перед выпуском автомобиля в рейс, компания «Челябинский грузовой транспорт» в лице главного механика проверяет техническое состояние автомобилей, которое должно соответствовать Правилам технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта и инструкциям заводов-изготовителей. Не допускается выпуск в рейс автомобилей, не обеспеченных необходимым исправным противопожарным оборудованием, медицинскими аптечками, знаками аварийной остановки, противооткатными башмаками. Автомобили, работающие на горных и

приравненных к ним маршрутах, должны быть оборудованы противотуманными фарами и фарами заднего хода. В рейс отправляются автомобили свободные на момент заказа перевозки груза.

Компания «Челябинский грузовой транспорт» довольно часто не справляется с большими объемами перевозок, поэтому компании приходится пользоваться услугами субподрядных организаций. Компания Челябинский грузовой транспорт возит собственным транспортом всего 30% всего объема, для остальных 70% объема привлекаются субподрядные организации.

На сегодняшний день существует огромное количество самых разнообразных компаний, предоставляющих услуги по транспортировке груза. В их задачу входит не только подача соответствующего транспорта в определенные сроки на определенное место погрузки, но и полный контроль за координацией действий по доставке груза, то есть они оказывают услуги транспортной экспедиции [22]. К таким услугам относятся:

- мероприятия по подготовке необходимых сопроводительных документов;
- контроль за погрузкой (разгрузкой);
- обеспечение сохранности товара на всем пути следования к точке доставки и т.д.

При выборе перевозчика компания «Челябинский грузовой транспорт» опирается на следующие критерии:

1. Репутация компании.
2. Стоимость доставки.
3. Срок доставки.
4. Качество транспортного сервиса.
5. Выполнение дополнительных услуг.

При выборе перевозчика по стоимости грузоперевозки компания «Челябинский грузовой транспорт» проводит мониторинг среди кандидатов. Как правило, стоимость зависит от двух основных факторов:

- 1) расстояние между начальным и конечным пунктом;
- 2) масса груза необходимого для перевозки.

Срок доставки напрямую зависит от маршрута доставки и от срочности доставки. Важную роль срок доставки играет, когда необходимо перевести срочный заказ.

Критерий качества транспортного сервиса включает в себя соблюдение сроков отдельных операций и времени полного цикла доставки, обеспечение сохранности перевозимых товаров, готовность реализовать индивидуальный подход к обслуживанию, репутацию транспортного оператора на рынке, безопасность, эффективность применяемых методов управления логистическими рисками, например надежность страховой защиты, и др.

2.3 Анализ субподрядных организаций, конкурентов и клиентов компании ООО «Челябинский грузовой транспорт»

За время работы у компании «Челябинский грузовой транспорт» появились субподрядные организации, с которыми работа происходит на постоянной основе, так как за время работы с ними не возникало никаких проблем по предоставлению необходимого транспорта, по доставке, оформлению и оплате перевозки груза. Также у компании за время работы есть недобросовестные субподрядчики, с которыми дальнейшее сотрудничество прекращено. Все субподрядчики компании «Челябинский грузовой транспорт» приведены в таблице 2.3.

Таблица 2.3 - Постоянные субподрядчики компании «Челябинский грузовой транспорт»

Название компании	Начало сотрудничества	Вид техники	Проблемы	Статус
Деловые линии	2007 год	Фуры	-	Работают
М - авто	2007 год	Фуры	-	Работают

Окончание таблицы 2.3

Название компании	Начало сотрудничества	Вид техники	Проблемы	Статус
Байкал - Сервис	2009 год	Фуры	Задержка подачи транспорта	Не работают
Авангард Трейд	2015 год	Фуры	Задержка оплаты	Не работают
Логистик - Авто	2016 год	Фуры	Нарушение сроков доставки груза	Не работают
ГлавДоставка	2017 год	Фуры	-	Работают
Груз - логистика	2010 год	Фуры, тралы		Работают
Омега	2010 год	Фуры	Неоплата, отсутствие документов	Не работают
Авто - дор	2017 год	Фуры	Задержка подачи транспорта	Не работают
Повоз	2017 год	Фуры	-	Работают
Да - транс	2011 год	Фуры	-	Работают
EI - line	2009 год	Фуры, автокраны		Работают
Транс - Вектор	2014 год	Фуры	-	Работают

Компания «Челябинский грузовой транспорт» прекращает свою дальнейшую работу с субподрядчиками, которые нарушают свои обязательства, а именно:

1. Не оплачивают перевозку груза или задерживает оплату.
2. Задерживают или вообще не предоставляют транспорт в назначенную дату и время.
3. Не представляют соответствующие документы для перевозки грузов.
4. Срывают сроки доставки груза по неизвестным причинам.

Нарушение всех вышеуказанных обязательств со стороны субподрядчиков негативно сказывается на репутации компании «Челябинский грузовой транспорт».

Многие транспортные компании строят тарифы по своим схемам, что является не исключением для ООО «Челябинский грузовой транспорт».

Компания «Челябинский грузовой транспорт» руководствуется следующими правилами при предоставлении транспортных услуг:

1. Любая техника оплачивается из расчета минимум 2 часа.
2. Крупногабаритная техника, такая как тралы и бортовые полуприцепы, оплачивается из расчета минимум 8-часовая рабочая смена.

Компания «Челябинский грузовой транспорт» предоставляет свои услуги, как за наличный, так и за безналичный расчет.

В таблице 2.4 представлены тарифы на услуги грузовой техники ООО «Челябинский грузовой транспорт».

Таблица 2.4 - Тарифы на услуги грузовой техники ООО «Челябинский грузовой транспорт»

Тип техники	Грузоподъемность, тонн	Стоимость без НДС		Стоимость с НДС, руб./час
		руб./час	руб./км	
Самосвал КАМАЗ	13-15	900	30	1062

Окончание таблицы 2.4

Тип техники	Грузоподъемность, тонн	Стоимость без НДС		Стоимость с НДС, руб./час
		ру б./час	ру б./км	
Полуприцеп трал	40-45	3000	70	3540
Полуприцеп бортовой	8- 12	1200	35	1416
Фура	20	1400	30	1652
Самосвал ЗИЛ	5-7	700	25	826
Манипулятор	15-20	2000	45	2360
Автокран	25	900	35	1062

Как видно по таблице 2.4, компания «Челябинский грузовой транспорт» работает как с оплатой с НДС так и с оплатой без НДС. Это зависит от того по какой системе налогообложения работает организация Заказчик.

В компаниях субподрядчиках ООО «Челябинский грузовой транспорт» существуют различные способы формирования тарифов:

1. Стоимость за километр.
2. Стоимость за час.
3. Стоимость по объему или массе перевозимого груза.

Сравним некоторые тарифы на услуги компании «Челябинский грузовой транспорт» с ее основными конкурентами в городе Челябинске.

В таблице 2.5 и на рисунке 2.2 представлены тарифы на отдельные виды транспорта, четырех компаний, города Челябинска, занимающихся такой же деятельностью, что и компания «Челябинский грузовой транспорт».

Таблица 2.5 - Тарифы на услуги транспортных компаний города Челябинска, руб./км.

Тип техники	Грузоподъемность, тонн	«ГлавДоставка»	«Груз - логистика»	«Челябинский грузовой транспорт»	«М - авто»
Самосвал КАМАЗ	13-15	35	25	30	33
Самосвал	20	40	45	42	45
Самосвал	25	45	55	50	57
Полуприцеп трал	40-45	75	60	70	80
Полуприцеп бортовой	8-12	30	33	35	42
Фура	10	18	15	20	32
Фура	20	32	30	27	46
Самосвал ЗИЛ	5-7	28	20	25	30
Манипулятор	5	25	30	28	32
Манипулятор	10-12	35	40	35	45
Манипулятор	15-20	47	40	45	38
Автокран	25	38	29	35	40
Фургон	3	15	22	18	25
Фургон	5	25	25	27	35
Фургон	10	35	40	38	45

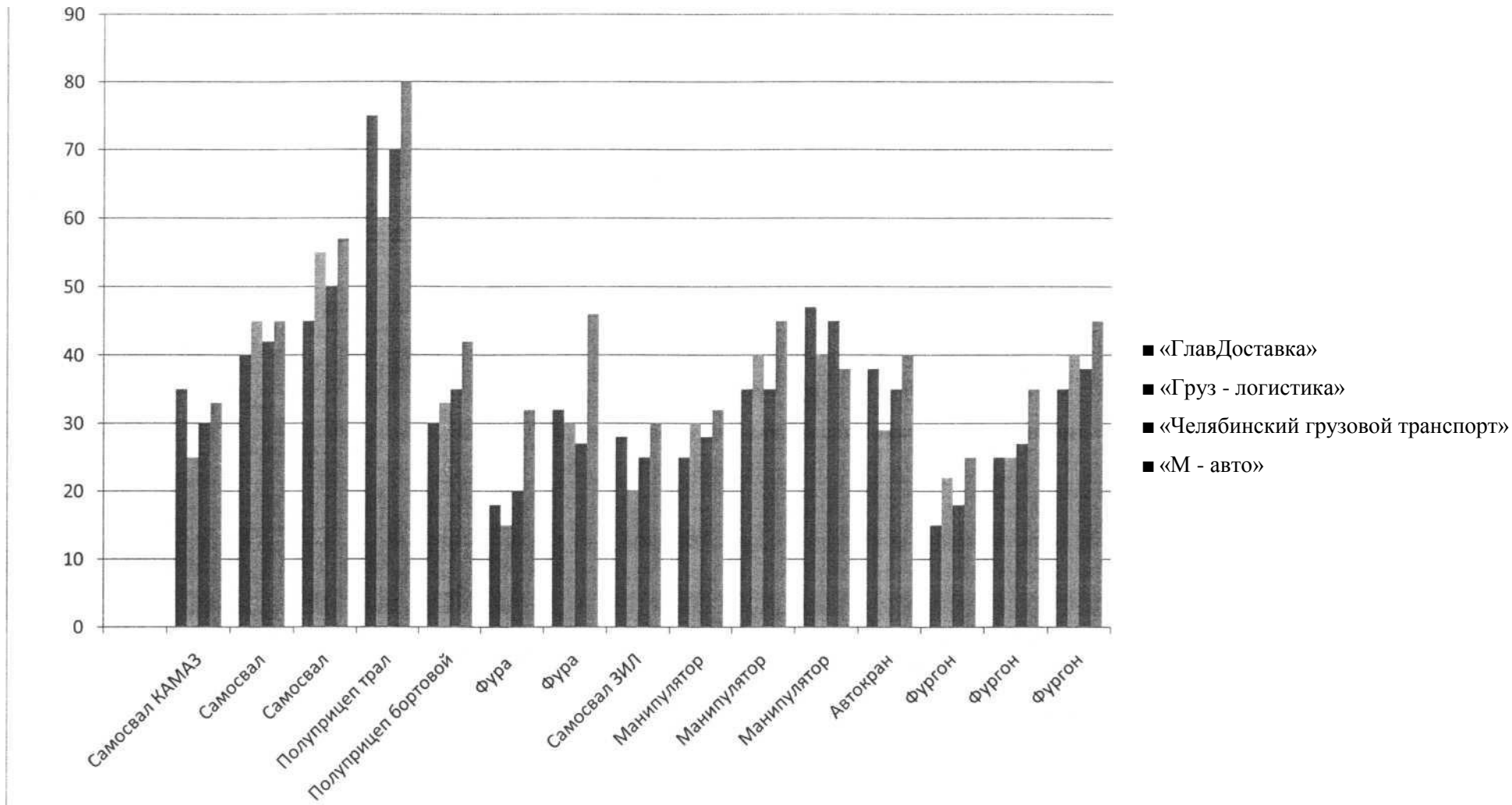


Рисунок 2.2 - Тарифы на услуги транспортных компаний города Челябинска, руб./км

Как видно из таблицы и рисунка, наименьшие тарифы на услуги фургонов и фур наблюдаются в компании «Груз - логистика». На втором месте находятся компания ООО «Челябинский грузовой транспорт» причем тарифы на услуги бортового полуприцепа грузоподъемностью 8-12 тонн меньше в компании ООО «ГлавДоставка» (30 руб./км), а манипулятора грузоподъемностью 15-20 тонн меньше у ООО «М-авто» (40 руб./км). Наибольшая стоимость услуг наблюдается в компании ООО «М-авто».

При междугородних перевозках в прайс-листах транспортных компаний учитываются все перевозки 20т, еврофура. Вид транспорта при междугородних перевозках груза до 20т (82м³) на стоимость не влияет.

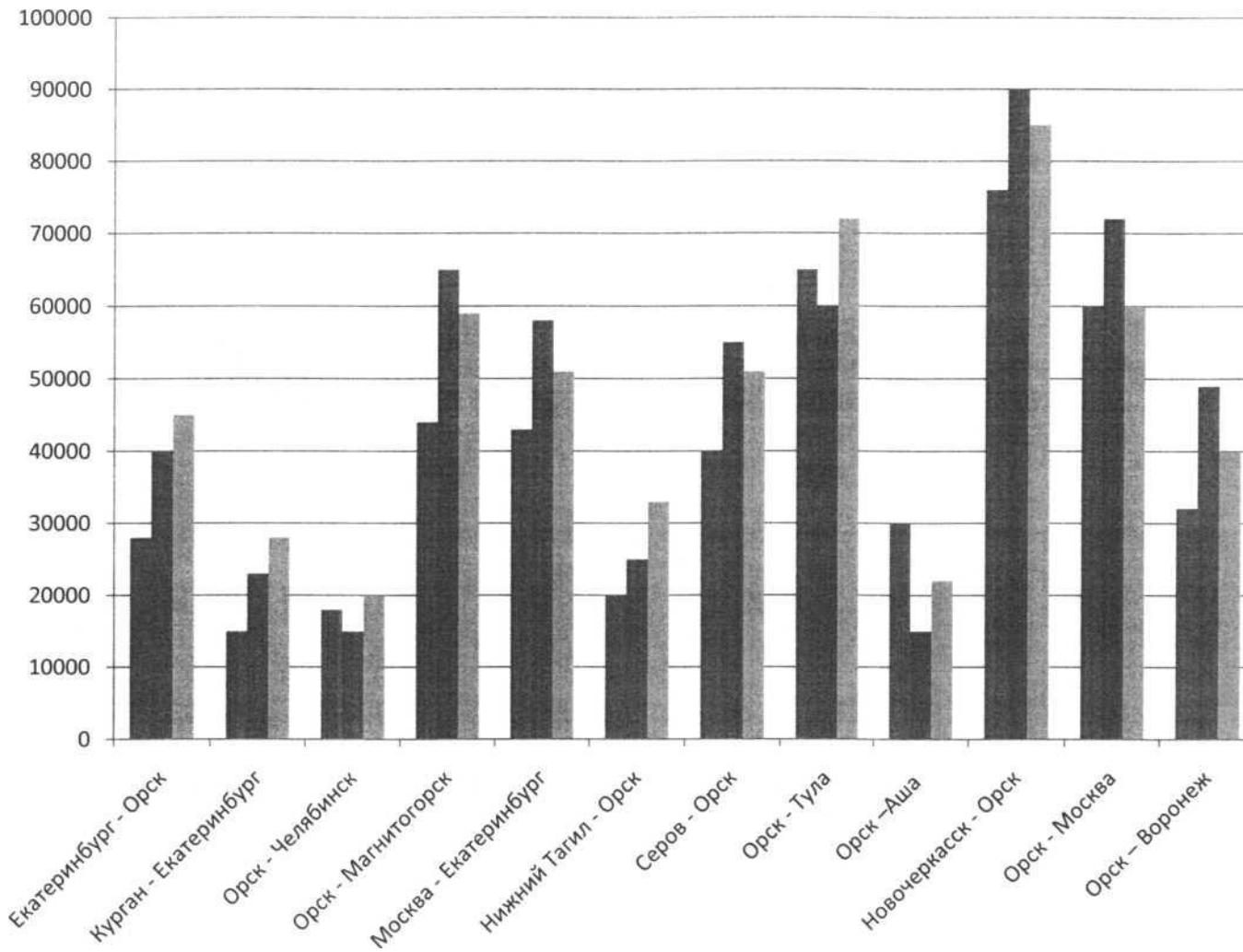
Сборным грузом занимаются только крупные компании. Цены на перевозку грузов до 20т (82м³) складываются рынком. Все зависит от количества свободного груза, который можно забрать в обратном направлении. Например, направление Екатеринбург - Орск является популярным и там можно загрузить груз в обратном направлении, то собственник закладывает цену в один конец. А по направлению Армавир - Новокузнецк собственник будет закладывать цену на перевозку груза не в один конец, а туда и обратно, потому что в Новокузнецке груза очень мало, Стоимость услуг грузового транспорта по популярным маршрутам по междугородним перевозкам приведена в таблице 2.6 и на рисунке 2.2.

Таблица 2.6 - Стоимость услуг грузового транспорта по междугородним перевозкам транспортных компаний города Челябинска.

Маршрут	Расстояние, км	Стоимость услуг, руб		
		«Груз - логистика»	«Челябинский грузовой транспорт»	ООО «М-авто»
Екатеринбург - Орск	790	28000	40000	45000

Окончание таблицы 2.6

Маршрут	Расстояние, км	Стоимость услуг, руб.		
		«Груз - логистика»	«Челябинский грузовой транспорт»	ООО «М- авто»
Курган Екатеринбург	366	15000	23000	28000
Орск Челябинск	580	18000	15000	20000
Орск Магнитогорск	2196	44000	65000	59000
Москва Екатеринбург	1743	43000	58000	51000
Нижний Тагил - Орск	936	20000	25000	33000
Серов - Орск	1150	40000	55000	51000
Орск - Тула	1728	65000	60000	72000
Орск - Аша	658	30000	15000	22000
Новочеркасск - Орск	1933	76000	90000	85000
Орск - Москва	1748	60000	72000	60000
Орск - Воронеж	1609	32100	49000	40000



- «Груз - логистика»
- «Челябинский грузовой транспорт»
- ООО «М-авто»

Рисунок 2.3 - Стоимость услуг грузового транспорта по междугородним перевозкам транспортных компаний города Челябинска

Как видно из таблицы 2.6 и рисунка 2.3, стоимость транспортных услуг по междугородним перевозкам компании ООО «Челябинский грузовой транспорт» является средним значением среди тарифов аналогичных компаний г. Челябинска для маршрутов на небольшие расстояния. На дальние расстояния (Орск - Воронеж, Новочеркасск - Орск, Москва - Екатеринбург, Орск — Магнитогорск, Орск — Москва, Серов — Орск) стоимость услуг компании «Челябинский грузовой транспорт» выше по причине больших затрат.

Помимо предоставления услуг грузовой и спецтехники компания ООО «Челябинский грузовой транспорт» предоставляет услуги по доставке продукции (щебень, гравий, песок, уголь). Данные по стоимости доставки продукции приведены в таблице 2.7.

Таблица 2.7 - Стоимость доставки продукции компании ООО «Челябинский грузовой транспорт» по городу Челябинску

Наименование продукции	Фракции	Стоимость доставки			
		«Челябинский грузовой транспорт»	«Повоз»	«М - авто»	«Транс - Вектор»
Щебень, руб. тонна	40-70	850	700	650	780
Щебень, руб. тонна	20-40	850	700	650	780
Щебень, руб. тонна	5-20	950	800	650	850
Гравий, руб. тонна		550	600	350	650
Песок мытый, руб. м ³	средний	500	400	550	600
Песок природный, руб. м ³	мелкий	300	400	400	350

Как видно по таблице 2.7 тарифы компании ООО «Челябинский грузовой транспорт» по некоторым видам услуг являются высокими по сравнению с

другими транспортными компаниями города Челябинска.

Компания Челябинский грузовой транспорт возит собственным транспортом всего 30% всего объема, для остальных 70% объема привлекаются субподрядные организации.

Транспортная компания ООО «Челябинский грузовой транспорт» имеет опыт работы по всей России и Казахстану, так же сотрудничает с большим количеством компаний по добыче, производству и переработке строительных материалов, преимущественно все эти компании находятся в Сибирском регионе. Основными партнерами компании являются:

1. АО «Омское монтажное управление специализированное №1»(ОАО «ОМУС-1») - одно из ведущих строительно-монтажных предприятий Сибирского региона, выполняющая полный цикл подрядных работ.

2. Объединенная компания «Сибшахтострой» - генподрядная строительная организация. Основной профиль компании - строительство промышленных зданий, шахт, заводов, котельных, обогатительных фабрик и торговых центров.

3. ООО «ЯВА СТРОЙ» - компания работает в области строительства, реконструкции и капитального ремонта газовых и нефтяных магистралей, обустройства нефтегазовых месторождений, а также строительства крупнейших энергетических объектов (ТЭЦ, ГРЭС, АЭС).

4. ООО «СибирьРегионСтрой» (СРС) - строительная компания. Устройство тепло - и гидроизоляции ограждающих конструкций, зданий и сооружений. Капитальный ремонт, устройство кровель. Гидроизоляции конструкций из современных материалов, с применением передовых технологий и оборудования.

5. ООО «Первая буровая компания» - буровая компания, находящаяся в городе Челябинск.

6. ООО «ТомскЭлектроСетьСервис» (ТЭСС) - Производство общестроительных работ, проектирование, монтаж, установка электросетей, энергооборудования.

7. ООО «Росэкострой» (РЭС) - строительство жилых, административных

зданий, промышленное строительство, строительство индивидуальных жилых домов, металлоконструкции, ремонт зданий и сооружений.

8. ООО Торговый дом «Гравийно-механизированный завод» (ГМЗ) добыча, реализация инертных строительных материалов.

9. ООО «Терра» - буровая компания.

10. ООО «РекордТранс», г. Томск, пер. Знаменский, 4 22/2 офис; 4 этаж.

11. ООО «Комета», г. Томск, пер. Знаменский, 4.

12. Транспортная компания Махiт, г. Томск, пер. Знаменский, 4, 4 офис.

13. Транспортная компания «АвтоГрузоДоставка», г. Томск, ул. Сергея Лазо, 25.

14. ООО «Буровой центр» - буровая компания города Челябинска.

15. Транспортная компания «Стеле», г. Томск, ул. Мичурина, 47 стр. 4.

16. Транспортная компания «ИдеалАвтоТранс», г. Томск, проспект Ленина, дом 186, офис 103.

17. ООО «Служба Транспортного Сервиса», г. Томск, ул. Суворова, 21 стр. 2.

18. Ухановский Щебеночный карьер, местонахождение город Челябинск.

19. ООО «Кременкульский Песчаный карьер» - горнодобывающая компания.

20. ООО «Челябинская угольная компания» - горнодобывающая компания.

21. ООО «Энергоресурс» - горнодобывающая компания.

22. ООО «Производственно - строительная компания» - строительная компания.

23. ООО «Строительные ресурсы» - строительная компания, город Челябинск.

24. Челябинский завод строительных материалов.
25. АртСтройЮжУрал - строительная компания.
26. Медицинская компания «Комакс» — продажа медицинского оборудования.
27. Магазин медицинского оборудования «ДиаМед».
28. ГУП ЧО "Медтехника" - продажа медицинского оборудования.
29. ТД «Челябинский завод промышленного оборудования» - поставщик промышленного оборудования, город Челябинск.
30. Завод конструкционных материалов "ТехноКарб" - поставщик промышленного оборудования, город Челябинск.

Ключевых клиентов ООО «Челябинский грузовой транспорт» можно разделить на пять групп:

- 1) строительные организации;
- 2) транспортные компании, которые привлекают компанию «Челябинский грузовой транспорт» в качестве субподрядных организаций;
- 3) государственные учреждения, производители промышленного оборудования;
- 4) буровые компании, которые работают на различных месторождениях преимущественно на Севере.

Строительным компаниям чаще всего требуются перевозки по Челябинску и Челябинской области и аренда спецтехники. В основном заказываются бортовые автомобили длиной кузова 13,6 м и автокраны грузоподъемностью 25 т.

Основной объем работы приходится на начало или конец строительства, так как начинается перевозка башенных кранов, бытовок, различного оборудования.

Работа со строительными фирмами характеризуется высокими объемами заказов и болезненной отсрочкой платежа, так как строительные компании чаще всего вкладывают свои доходы в новые объекты строительства. Из-за этого компании приходится оплачивать услуги перевозчиков из своих

оборотных средств, которых зачастую не хватает, поэтому у компании «Челябинский грузовой транспорт» существуют отдельные тарифы для строительных компаний, в которых учитывается отсрочка платежа.

Вторая группа клиентов - это государственные и частные учреждения. Основная номенклатура грузов медицинское оборудование и реагенты. Производителям промышленного оборудования чаще всего требуется организовать доставку различного оборудования, до их клиента. Чаще всего оборудование является негабаритным, поэтому очень маленькая часть таких компаний может позволить приобрести в собственность специальную технику для перевозки негабаритных грузов.

Буровые компании чаще всего привлекают грузовую технику для постоянной работы на различных месторождениях, для перевозки различных ископаемых от месторождения до конкретного предприятия. Спецтехника, которая работает на таких месторождениях имеет маятниковый маршрут, то есть ездит от месторождения до конкретного предприятия, затем возвращается обратно к месторождению и повторяет такой маршрут несколько раз.

Таким образом, в своей работе компания «Челябинский грузовой транспорт» делает ставку на работу с ключевыми клиентами и всячески стремится сохранить их, несмотря на высокую конкуренцию в транспортно-экспедиторской отрасли.

Вывод по разделу два. Компания «Челябинский грузовой транспорт» имеет линейно-функциональную организационную структуру управления, во главе которой стоит генеральный директор, и все остальные сотрудники подчиняются ему. У каждого сотрудника есть свои должностные обязанности, выполнение которых контролирует генеральный директор.

Проанализировав подвижной состав ООО «Челябинский грузовой транспорт» можно сделать вывод, что за последние два года происходит стабильный рост состава автотранспортных средств компании,

следовательно, компания занимает достаточно устойчивые позиции на

рынке. Также в ходе проведенных анализов можно сделать вывод, что компания «Челябинский грузовой транспорт» не всегда справляется с большими объемами перевозок, поэтому ей приходится пользоваться услугами субподрядных организаций, к выбору которых компания подходит очень ответственно.

Анализ тарифов на услуги грузовой техники показал, что компания «Челябинский грузовой транспорт» устанавливает среднее значение среди тарифов аналогичных компаний города Челябинска.

3 РЕКОМЕНДАЦИИ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ ООО «ЧЕЛЯБИНСКИЙ ГРУЗОВОЙ ТРАНСПОРТ»

3.1 Оптимизация логистических бизнес-процессов

Для оптимизации логистических бизнес-процессов предлагается провести следующие мероприятия. Мероприятия представлены в таблице 3.1.

Таблица 3.1 - Мероприятия для оптимизации логистических бизнес-процессов ООО «Челябинский грузовой транспорт»

Мероприятие	Воздействие на проблему	Затраты, руб.	Экономический эффект
Внедрение электронного документооборота	Покупка программного продукта DocsVision	257000	Способствует значительному экономии времени, повышению общей эффективности бизнеса и достижению предприятием таких результатов, как упорядочение работы с документами, сокращение сроков выполнения бизнес-процессов, уменьшение количества несоответствий, рост производительности труда.
Маркетинговый прием по раскрутке официального сайта компании	Раскрутка сайта и введение онлайн заявки.	240000	Позволит сэкономить денежные средства и способствует росту потенциальных клиентов.

Первым мероприятием для оптимизации логистических процессов компании «Челябинский грузовой транспорт» является внедрение электронного документооборота. В настоящее время, для того чтобы какому-либо сотруднику узнать о каких-либо изменениях ему приходится обзванивать каждый отдел и всех сотрудников задействованных в реализации определенной грузоперевозки. Также сотрудникам самим приходится формировать список заказов, оформлять акты приема-передачи грузов, контролировать своевременное оформление и подписание договоров со стороны заказчика.

Данный процесс отнимает много времени у сотрудников и как следствие может привести к негативным последствиям, таким как отказ заказчика от дальнейшей работы с ООО «Челябинский грузовой транспорт».

Для того чтобы значительно ускорить данный процесс предлагается ввести в компанию «Челябинский грузовой транспорт» систему электронного документооборота DocsVision.

Система DocsVision — система автоматизации документооборота и бизнес-процессов предприятий.

Каждое предприятие может настроить систему DocsVision так как будет удобнее работать именно данной компании. Данная система позволяет:

1. Создавать электронный архив, то есть позволяет вести безбумажный документооборот, что значительно ускоряет поиск необходимых документов.
2. Вести договорную работу, то есть согласование договорных документов, контроль исполнения договоров, безбумажный обмен с контрагентами, все это происходит в онлайн режиме.
3. Организовывать оперативное управление, то есть оповещение нужного сотрудника о выполнении нового задания или организация совещаний происходит в режиме онлайн.

В данной системе предусмотрена функция безопасности, которая позволяет разрешать или запрещать сотруднику или группе сотрудников

доступ к каким-либо документам, сведениям, что позволяет гарантировать

сохранность всей используемой информации. Так же к дополнительным средствам, которые позволяют обеспечивать защиту данных предприятия, относится возможность шифрования и электронной подписи.

Успешное внедрение решений по управлению документами и бизнес-процессами на базе DocsVision способствует повышению общей эффективности бизнеса и достижению предприятием таких результатов, как:

1. Упорядочение работы с документами, ускорение их поиска и исключение потерь.
2. Сокращение сроков выполнения бизнес-процессов.
3. Уменьшение количества несоответствий, повышение качества.
4. Рост производительности труда.
5. Снижение простоев и непроизводительных расходов.
6. Мотивирование сотрудников.
7. Повышение удовлетворенности потребителей.
8. Повышение прозрачности и управляемости предприятия.
9. Усиление конкурентных позиций на рынке.

Внедрение данной системы происходит в несколько этапов. Этапы внедрения представлены в таблице 3.2.

Таблица 3.2 - Этапы внедрения системы DocsVision

Этап внедрения	Описание этапа
Мониторинг рынка систем электронного документооборота	Сравнение различных систем электронного документооборота, выбор наиболее подходящей системы
Проведение обследования и анализ документационного обеспечения	Выявление основных бизнес-процессов, потоков работ и формальное описание схемы движения документов

Окончание таблицы 3.2

Этап внедрения	Описание этапа
Этап подготовки инфраструктуры и установка системы	Приобретение и установка программного обеспечения и внедрение системы на предприятии
Этап обучения	Обучение персонала данной системе
Ввод системы в эксплуатацию на предприятии	Подготовка приказа и списка пользователей системы электронного документооборота
Тестирование, работы системы электронного документооборота	Определение неудовлетворительных параметров работы системы, выявление ошибок, отладка системы и устранение ошибок

Как видно из таблицы 3.2 затраты на внедрение системы требует этап подготовки инфраструктуры и установка системы, куда входит приобретение и установка программного обеспечения и внедрение системы на предприятии.

Приобретение и установка программного обеспечения обойдутся компании в 180000 рублей.

Обучение персонала системе электронного документооборота на одного человека обойдется компании в 11000 рублей. В компании «Челябинский грузовой транспорт» необходимо обучить 7 сотрудников, значит, обучение всего необходимого персонала данной системе обойдется компании в 77000 рублей.

Таким образом, затраты на приобретение, установку программного обеспечения и обучение сотрудников работе с данным программным обеспечением обойдутся компании в 257000 рублей.

Полное внедрение данной системы на практике занимает примерно 18 месяцев, то есть если бы внедрение системы происходило каждый месяц равными частями, то в месяц на внедрение системы пришлось бы затратить $257000:18=14277,8$ рублей.

В данный момент на предприятии за документооборот отвечает 1 человек - посыльный из отдела логистики, именно он осуществляет перемещение различных документов между отделами компании.

Заработная плата посыльного составляет 15000 рублей в месяц, а с внедрением системы электронного документооборота затраты в месяц составляют 14277,8 рублей, при этом данные затраты необходимы только в течение 18 месяцев после внедрения.

Разница между затратами на заработную плату посыльному и затратами на внедрение электронного документооборота составляет $15000-14277,8 = 722,2$ рубля в месяц.

Таким образом, годовая экономия составляет $722,2*12=8666,4$ рублей.

Так как полное внедрение системы электронного документооборота составляет 18 месяцев, то экономия за этот период составляет $722,2*18=12999,6$ рублей.

После внедрения системы электронного документооборота, годовая экономия составит $15000*12=180000$ рублей.

Внедрение данной системы позволит компании «Челябинский грузовой транспорт» сократить затраты связанные с документооборотом и окажет положительное влияние на всю работу компании «Челябинский грузовой транспорт».

При выборе компании, клиент оценивает качество, быстроту и удобство предоставляемых услуг. Поэтому важно уделять особое внимание сайту компании. Сайт компании - это набор электронных страниц, которые взаимосвязаны между собой, сгруппированы по разделам. Эти страницы содержат графическую, текстовую, а также мультимедийную информацию, которая позволяет привлечь потенциального клиента компании. Сайт

компании располагается в интернете и доступен 24 часа в сутки. Сайт является информационным потоком в логистике.

На действующем сайте компании клиент может увидеть услуги компании и их описание, структуру компании, а также контакты компании «Челябинский грузовой транспорт».

Сайт компании «Челябинский грузовой транспорт» позволяет сократить время на часто задаваемые вопросы операторам.

Рекомендуется добавить на сайт компании «Челябинский грузовой транспорт» возможность осуществления онлайн заказа перевозки груза. При этом обязательно должна быть возможность ознакомиться и оформить договор на перевозку грузов в личном кабинете, а также рассчитать примерную стоимость и время доставки какого-либо груза.

Схема работы онлайн заказа представлена в таблице 3.3.

Таблица 3.3 - Схема работы онлайн заказа

Действие клиента	Действие компании
1. Клиент предварительно оформляет заказ.	1. Ознакомление с типовым договором.
2. Заключает договор с транспортной компанией.	2. Поиск подходящего транспорта.
3. Подписывает документ с помощью электронной подписи.	3. Подтверждение о зачислении средств.
4. Отправляет на электронную почту компании данный договор.	4. Отправляет подписанный с помощью электронной подписи договор клиенту для отчета.
5. Оплачивает 50% стоимости услуг на расчетный счет фирмы, тем самым выполняя один из пунктов настоящего договора.	5. Отправка машины на погрузку. 6. Информирование клиента об отправке машины на погрузку.

Рассчитаем экономический эффект от внедрения онлайн заявки на сайте компании «Челябинский грузовой транспорт».

В данный момент в компании «Челябинский грузовой транспорт» работают 3 менеджера по работе с клиентами, зарплата каждого такого менеджера составляет 30000 рублей. Расходы на зарплату 3 менеджеров составляют $30000 \cdot 3 = 90000$ рублей в месяц.

Введя, онлайн заказ предприятие может уволить 1 менеджера, что позволит сократить расходы компании «Челябинский грузовой транспорт» на 30000 рублей в месяц.

Расходы на редактирование и сопровождение сайта составляют 10000 рублей в месяц. В год затраты на редактирование и сопровождение сайта составят $10000 \cdot 12 = 120000$ рублей.

Таким образом, экономия компании «Челябинский грузовой транспорт» в месяц составит $30000 - 10000 = 20000$ рублей. Из этого следует, что экономия компании в год составит $20000 \cdot 12 = 240000$ рублей.

Раскрутка сайта компании «Челябинский грузовой транспорт» позволит компании не только сэкономить, а также повлияет на увеличение постоянных клиентов.

3.2 Оптимизация автопарка ООО «Челябинский грузовой транспорт»

На данный момент компания «Челябинский грузовой транспорт» имеет в своем распоряжении 2 фуры, грузоподъемностью 20 тонн каждая. У данной компании очень часто поступают заказы на перевозку грузов данным видом транспорта, поэтому компании приходится использовать наемный транспорт, из-за нехватки собственного.

Необходимо рассчитать по формуле (1) необходимое количество фур для компании «Челябинский грузовой транспорт», для этого необходимо рассчитать коэффициент неравномерности грузооборота по формуле (2), а затем рассчитать производительность транспортного средства по формуле (4). затем рассчитать производительность транспортного средства по формуле (4).

Данные для расчета коэффициента неравномерности грузооборота представлены в таблице 3.4.

Таблица 3.4 - Грузооборот компании «Челябинский грузовой транспорт» за 2017 год

Месяц	Грузооборот, т
январь	536
февраль	582
март	414
апрель	488
май	516
июнь	594
июль	615
август	572
сентябрь	496
октябрь	418
ноябрь	439
декабрь	502
Итого:	6172

Из таблицы 3.4 рассчитаем неравномерность грузооборота компании «Челябинский грузовой транспорт» по формуле (2): $K_n = 615 / (6172 / 12) = 1,2$

Далее рассчитаем коэффициент использования транспортного средства по формуле (5): $K_i = 20 / 20 = 1$

Далее рассчитаем производительность транспортного средства по формуле (4): $W = 20 * 3,3 / 8 = 8,25$

Далее рассчитываем необходимое количество транспортных средств по формуле (1): $p = 20 * 1,2 / 8,2 = 2,9$

Из наших расчетов видно, что для осуществления грузоперевозок собственными фурами компании «Челябинский грузовой транспорт» не хватает еще одной фуры, так как по формуле (1) мы получили, что компании необходимо 3 фуры, а в данный момент в собственности компании имеется всего 2 фуры. Поэтому в рамках данной дипломной работы необходимо решить задачу, что выгоднее данному предприятию - купить собственный транспорт или пользоваться услугами наемного транспорта.

Решить данную задачу можно с помощью 4 вариантов:

- 1) Покупка нового транспортного средства в кредит.
- 2) Аренда транспортного средства с водителем.

3) Аренда транспортного средства без водителя.

4) Покупка транспортного средства бывшего в употреблении.

Для того чтобы выбрать наиболее выгодный вариант, необходимо рассчитать затраты для каждого варианта в отдельности. Все варианты будут рассчитаны сроком на 5 лет.

Первым вариантом является покупка нового транспортного средства в кредит. Для этого нам необходимо узнать стоимость самого транспортного средства, а именно фуры. Средняя стоимость фуры равна 14500000 рублей.

Компания «Челябинский грузовой транспорт» не может полностью оплатить данную покупку, поэтому вынуждена воспользоваться услугами заемных средств, а именно кредита. Так как сумма кредита большая, то необходимо найти банки, которые дают кредиты на покупку специальной техники. Для того чтобы выбрать в каком банке наиболее выгоднее взять кредит, необходимо сравнить условия предлагаемые различными банками.

Сравнительный анализ банков приведен в таблице 3.5.

Таблица 3.5 - Сравнительный анализ банков

Условия кредита	Название банка		
	Челябвестбанк	Банк Снежинский	ЮниКредит Банк
Срок кредитования	5	5	5

Окончание таблицы 3.5

Условия кредита	Название банка		
	Челябинвестбанк	Банк Снежинский	ЮниКредит Банк
Годовая процентная ставка, %	11	22,5	15
Первоначальный взнос от стоимости автомобиля, %	50	50	20
Страхование от угона и ущерба	Обязательно	Обязательно	Обязательно
Отсрочка платежа	до 6 месяцев	до 3 месяцев	до 3 месяцев

Проанализировав таблицу 3.5 можно сделать вывод, что самым выгодным является «Челябинвестбанк», так как у него самая маленькая ставка по кредиту.

Также необходимо рассчитать стоимость транспортного налога на одну фуру. Стоимость налога зависит от мощности двигателя, которая измеряется в лошадиных силах. Мощность двигателя фуры составляет в среднем 460 лошадиных сил.

Согласно закону Челябинской области «О транспортном налоге», у грузовых автомобилей с мощностью двигателя свыше 250 лошадиных сил ставка транспортного налога на 2018 год равна 85 рублей за 1 лошадиную силу. Таким образом, транспортный налог за 1 фуру составляет 39100 рублей в год.

Так как данная машина будет приобретена в кредит, то кроме обязательного страхования автогражданской ответственности (ОСАГО) необходимо

оформлять комплексное автомобильное страхование, кроме ответственности (КАСКО). Средняя стоимость ОСАГО составляет 13981 рублей, расчет произведен на основании уже имеющихся автомобилей. Средняя стоимость КАСКО на новую машину составляет 374854 рублей.

Так же необходимо учесть заработную плату водителя, которая составляет 35000 рублей в месяц.

На основании уже имеющихся автомобилей расходы на бензин, техническое обслуживание, ремонт и другое в среднем составляют 19,5 рублей на 1 километр.

Все показатели необходимые для расчета затрат на приобретение нового транспортного средства в кредит представлены в таблице 3.6.

Таблица 3.6 - Показатели для расчета затрат на приобретение нового транспортного средства в кредит

Показатель	Единица измерения	Значение показателя
Приобретение нового транспортного средства	руб.	14500000
Величина заемных средств	%	50
Годовая процентная ставка по кредиту	%	11
Срок кредита	год	5
Величина налогов	ру б./год	39100
Величина ОСАГО/КАСКО	ру б./год	13981/374854
Оплата труда водителя	руб./месяц	35000
Расходы на бензин, техническое обслуживание, ремонт и др.	руб./км	19,5

Рассчитаем затраты на приобретение нового транспортного средства по формуле (7):

$$Зпок = Ссред + Знст + Зот + Зобслуж + Ц, \quad (?)$$

где Ссред - сумма процентов по кредиту, за 5 лет, руб.

Знст - расходы на выплату налогов и страховых взносов;

Зот - расходы на оплату труда водителя;

Зобслуж. - расходы на бензин, техническое обслуживание, ремонт и др.

Ц - цена транспортного средства.

Так как величина заемных средств при приобретении собственного транспорта составляет 50%, то сумма кредита составляет 7250000 рублей сроком на 5 лет.

Рассчитаем сумму процентов по кредиту, результаты представлены в таблице 3.7.

Таблица 3.7 - Сумма процентов по кредиту

Сумма процентов по кредиту					Итого
1 год, руб.	2 год, руб.	3 год, руб.	4 год, руб.	5 год, руб.	
797500	638000	478500	319000	159500	2392500

Из таблицы 3.7 видно, что сумма процентов по кредиту за 5 лет составит 2392500 рублей.

Далее необходимо рассчитать расходы на выплату налогов и страховых взносов по формуле (8):

$$Знст = Вне * Тэк,$$

где Вне - сумма величины налогов и страхования, руб.

Тэк - срок эксплуатации транспортного средства, лет [33].

Таким образом, $Знст = (39100 + 13981 + 374854) * 5 = 2139675$ руб.

Расходы на оплату труда водителя составляют: $Зот = 35000 * 12 * 5 = 2100000$ руб.

Расходы на бензин, техническое обслуживание, ремонт и прочее из расчета, что в среднем каждая машина проезжает 15000 км в месяц, составляют: $Зобслуж = 19,5 * 15000 * 12 * 5 = 17550000$ руб.

Исходя из расчетов, расходы на приобретение нового транспортного средства составляют:

$$З_{\text{пок}} = 2392500 + 2139675 + 2100000 + 17550000 + 14500000 - 38682175 \text{ руб.}$$

Таким образом, затраты на приобретение собственного автомобиля за 5 лет составляют 38682175 рублей.

Вторым вариантом для данной компании является аренда транспортного средства с водителем. При выборе данного варианта, компании удастся избежать дополнительных расходов связанных с оплатой заработной платы водителю, оплаты налогов, страховок, топлива, так как установлен фиксированный тариф равный 35 рублей за 1 километр. Как уже было сказано выше, в среднем каждая машина проезжает 15000 км в месяц. Исходя из этих данных рассчитаем затраты на аренду транспортного средства с водителем (Зар.с вод.) по формуле (9):

$$\text{Зар.с вод.} = Z_{\text{тп}} * \text{Пра} * 12 \text{ мес.} * \text{Тэк}, \quad (9)$$

где $Z_{\text{тп}}$ - расходы на оплату услуг транспортного предприятия, руб./км.

Пра - ежемесячный пробег автомобиля, км.

Тэк - срок эксплуатации транспортного средства, лет.

Таким образом затраты на наем транспортного средства с водителем составляют: $\text{Зар.с вод.} = 35 * 15000 * 12 * 5 - 31500000$ рублей.

Третий вариант - это наем транспортного средства без водителя. В данном случае нашей компании необходимо оплачивать заработную плату водителю, расходы на бензин и стоимость аренды самого автомобиля.

Исходя из этих данных рассчитаем расходы, связанные с наймом транспортного средства без водителя по формуле (10):

$$\text{Зар. без вод.} = \text{Зар.тс} + Z_{\text{оп}} + Z_{\text{обслуж.}} * 12 * 5, \quad (10)$$

где, Зар.тс - затраты на аренду транспортного средства;

$Z_{\text{оп}}$ - расходы на оплату труда водителя;

$Z_{\text{обслуж.}}$ - расходы на бензин, техническое обслуживание, ремонт и др.

Средняя стоимость аренды автомобилей составляет 120000 рублей в месяц. В среднем каждая машина проезжает 15000 км в месяц.

Таким образом, Зар.без вод.= $(120000+35000+(19,5$ *
 $15000)) * 12 * 5 = 26850000$ рублей.

Четвертым вариантом является покупка транспортного средства бывшего в употреблении.

При выборе транспорта, который является бывшим в употреблении необходимо учитывать тот факт, что гарантия на данный вид транспорта составляет 3 года. Поэтому желательно брать автомобиль не старше 2015 года, что бы избежать большого количества лишних затрат связанных с ремонтом и обслуживанием.

Средняя стоимость автомобиля 2015 года выпуска составляет 1000000 рублей. Так как компания не сможет оплатить данную покупку из собственных средств, она вынуждена воспользоваться услугами кредита. Так как первоначальный взнос равен 50% от стоимости автомобиля, то сумма кредита будет равна 5000000 рублей. Процентная ставка по кредиту 11%, исходя из этого, рассчитаем сумму процентов по кредиту за 5 лет. Результаты представлены в таблице 3.8.

Таблица 3.8 - Сумма процентов по кредиту на автомобиль, бывший в употреблении

Сумма процентов по кредиту					Итого
1 год, руб.	2 год, руб.	3 год, руб.	4 год, руб.	5 год, руб.	
550000	440000	330000	220000	110000	1650000

По приведенной выше формуле рассчитаем затраты сроком на 5 лет на приобретение собственного транспорта бывшего в употреблении с

использованием кредита: $Z_{\text{пок}}=1650000+2139675+2100000+17550000+1000000=24439675$ рублей.

Результаты затрат по всем вариантам представлены в таблице 3.9.

Таблица 3.9 - Результаты затрат по предложенным вариантам

№	Описание варианта	Итоговая сумма, руб.
1	Покупка нового транспортного средства в кредит	38682175
2	Аренда транспортного средства с водителем	31500000
3	Аренда транспортного средства без водителя	26850000
4	Покупка транспортного средства бывшего в употреблении	24439675

Таким образом, самым выгодным вариантом из четырех нами предложенных для компании «Челябинский грузовой транспорт» является вариант номер 4 - покупка транспортного средства бывшего в употреблении.

Вариант номер 4 является самым выгодным вариантом по сравнению с остальными. Выгода данного варианта по сравнению с вариантом номер 1 составляет 14242500 рублей, по сравнению с вариантом 2 выгода составляет 7060325 рублей, по сравнению с вариантом 3 выгода составляет 2410325 рублей.

Так как компания «Челябинский грузовой транспорт» не сможет оплатить данную покупку без использования кредита, то необходимо рассчитать коэффициент платежеспособности компании.

За основу для расчета коэффициента платежеспособности компании «Челябинский грузовой транспорт» возьмем данные за 2017 год из бухгалтерского баланса.

Данные для расчета коэффициента платежеспособности предприятия представлены в таблице 3.10.

Таблица 3.10 - Данные для расчета коэффициента платежеспособности

предприятия ООО «Челябинский грузовой транспорт» за

Наименование	Сумма, тыс. руб.	Код строки
Активы		
Итого внеоборотных активов	54407	1100
Запасы	18684	1210
Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	2071	1220
Дебиторская задолженность	5077	1230
Денежные средства и денежные эквиваленты	1884	1250
Прочие оборотные активы	3276	1260
Итого оборотных активов	30992	1200
Долгосрочные обязательства		
Итого долгосрочных обязательств	0	1400
Краткосрочные обязательства		
Краткосрочные заемные обязательства	19839	1510
Краткосрочная кредиторская задолженность	55034	1520
Итого краткосрочных обязательств	74873	1500

Исходя из таблицы 3.10 и формулы (6) коэффициент платежеспособности предприятия ООО «Челябинский грузовой транспорт» равен:
 $K_{пл} = (54407 + 30992) / (0 + 74873) = 1,14$

Нормальным уровнем считается коэффициент платежеспособности больше 1.

У компании «Челябинский грузовой транспорт» коэффициент платежеспособности больше 1, следовательно, компания сможет расплачиваться по обязательствам кредита, без ущерба для компании.

Далее необходимо рассчитать срок окупаемости транспортного средства бывшего в употреблении. Затраты на транспортное средство бывшего в употреблении составляют $1650000+10000000=11650000$ рублей.

Как уже было сказано выше, в среднем каждое транспортное средство проезжает 15000 км в месяц. В среднем компания «Челябинский грузовой транспорт» на перевозку какого-либо груза по междугородним перевозкам устанавливает тариф в размере 70 рублей за километр. Исходя из этого, рассчитаем срок окупаемости данного транспортного средства. Доходы от перевозки грузов в среднем составляют $70*15000=1050000$ рублей в месяц, следовательно, $1050000*12=12600000$ рублей в год. А за 5 лет доходы компании составят 63000000 рублей. Из этого следует, что данное транспортное средство, бывшее в употреблении, окупится приблизительно за 2 года.

Вывод по разделу три. В данном разделе были предложены рекомендации по совершенствованию транспортной логистики ООО «Челябинский грузовой транспорт». Первой рекомендацией было предложено внедрить электронный документооборот с помощью системы DocsVision. Данная система позволит упорядочить работу с документами, сократит сроки выполнения бизнес-процессов, повысит производительность труда сотрудников компании, а также послужит дополнительной мотивацией сотрудников. Также это позволит компании значительно сократить расходы на заработную плату посыльного. Второй рекомендацией было предложено произвести раскрутку официального сайта компании, создать на возможность онлайн заказа, с помощью которой клиент может получить всю необходимую информацию о грузоперевозке. С помощью онлайн заказа можно будет сократить время на обработку заказов менеджерами по работе с клиентами, тем самым сократить затраты на большое количество сотрудников, услуги которых будут уже не на столько важны.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В первом разделе выпускной квалификационной работы были рассмотрены теоретические аспекты транспортной логистики на предприятии, было произведено сравнение организации транспортной логистики в России и

зарубежом. Также были рассмотрены показатели оценки эффективности транспортной логистики на предприятии.

Во втором разделе была рассмотрена общая характеристика компании «Челябинский грузовой транспорт». Компания имеет линейнофункциональную структуру управления, во главе компании стоит генеральный директор. Все сотрудники подчиняются генеральному директору. Был проведен анализ подвижного состава ООО «Челябинский грузовой транспорт» как по горизонтали, так и по вертикали, который показал, что компания имеет стабильный рост состава транспортных средств находящихся в собственности компании, а также были рассмотрены особенности организации перевозок собственным транспортом компании.

Также было выяснено, что компания «Челябинский грузовой транспорт» не справляется с большими объемами грузоперевозок, поэтому часто ей приходится пользоваться услугами субподрядных организаций. Поэтому компания «Челябинский грузовой транспорт» очень ответственно относится к выбору субподрядных организаций.

Главным критерием при выборе субподрядных организаций является критерий качества транспортного сервиса, который включает в себя соблюдение сроков отдельных операций и полного цикла доставки, обеспечение сохранности перевозимых товаров, наличие индивидуального подхода к обслуживанию, наличие страхования грузов, для того чтобы избежать непредвиденных расходов.

Затем был проведен анализ субподрядных организаций, выявление причин отказа от сотрудничества с некоторыми субподрядными организациями.

Были проанализированы тарифы на основные услуги, оказываемые компанией «Челябинский грузовой транспорт», был проведен сравнительный анализ тарифов транспортных компаний города Челябинска на услуги аналогичные тем, которые оказывает компания «Челябинский грузовой транспорт». После проведения данного анализа удалось выяснить, что компания «Челябинский грузовой транспорт» устанавливает среднее значение

среди тарифов аналогичных компаний города Челябинска. Были рассмотрены основные правила при предоставлении транспортных услуг компанией «Челябинский грузовой транспорт».

Анализ основных клиентов компании «Челябинский грузовой транспорт» позволил разделить данных клиентов на пять групп:

1. Строительные организации.
2. Транспортные компании.
3. Государственные учреждения.
4. Производители промышленного оборудования.
5. Буровые компании.

Все вышеперечисленные клиенты работают на различных месторождениях, преимущественно на Севере.

Также были предложены рекомендации по оптимизации логистических бизнес-процессов, а именно было предложено внедрение электронного документооборота с помощью системы DocsVision, срок внедрения которого составляет в среднем 18 месяцев, что позволит компании во время внедрения данной системы сократить расходы на 12999,6 рублей, а уже после внедрения данной системы, то есть через 18 месяцев расходы компании сократятся уже на 180000 рублей.

Также было предложено создать онлайн заявку на сайте компании, для того что бы сократить затраты на менеджеров по работе с клиентами, а также сократить время на обработку одного заказа. Экономия от внедрения онлайн заявки на сайте составит 240000 рублей в год.

Также выяснили, что собственным транспортом компания возит 30% от всего объема грузоперевозок, в остальных случаях транспорт является наемным, поэтому в рамках данной выпускной квалификационной работы была решена задача «сделать или купить» в рамках транспортной логистики ООО «Челябинский грузовой транспорт». Было предложено четыре варианта для решения данной задачи:

1. Покупка нового транспортного средства в кредит.

2. Аренда транспортного средства с водителем.
3. Аренда транспортного средства без водителя.
4. Покупка транспортного средства бывшего в употреблении в кредит.

Были произведены расчеты по всем 4 вариантам, а также были рассмотрены условия кредита в разных банках, что позволило выбрать наиболее выгодные условия кредита для компании «Челябинский грузовой транспорт». Самым оптимальным вариантом из четырех предложенных оказался вариант номер 4 - покупка транспортного средства бывшего в употреблении в кредит. Так как у компании нет такого количества собственных средств, компания вынуждена осуществлять данную покупку с использованием кредита, поэтому необходимо было рассчитать коэффициент платежеспособности компании «Челябинский грузовой транспорт», который показал, компания сможет расплачиваться по обязательствам кредита, без ущерба для компании.

Таким образом, были достигнуты основные цели и задачи выпускной квалификационной работы.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Анализ мультимодальных технологий за рубежом
<http://refleader.ru/bewujgotrqas.html>
2. Аникин, Б.А. Логистика: учебник / Б.А. Аникин. - М.: Проспект, 2013. -406 с.
3. Аникин, Б.А. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики: учебник / под ред. Б.А. Аникина, Т.А. Родкиной. - М.: Проспект, 2013. - 344 с.
4. Вельможин, А.В. Теория организации и управления автомобильными перевозками: логистический аспект формирования перевозочных процессов: учебник для вузов / А.В. Вельможин, В.А. Гудков, Л.Б. Миротин. - Волгоград: Политехник, 2014 г. - 560с.
5. Гаджинский, А.М. Логистика: учебник для высших учебных заведений по направлению подготовки «Экономика» / А. М. Гаджинский. - М.: Дашков и К°, 2013.-420 с.

6. Герами, В.Д. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики: учебник и практикум для академического бакалавриата / В.Д. Герами, А.В. Колик - М.: издательство Юрайт, 2014. — 510 с.
7. Гончаров, П.П. Основы логистики: учебное пособие / П.П. Гончаров - Оренбург, 2015. - 84с.
8. Гордон, М.П. Логистика товародвижения: учебник / М.П. Гордон, С.Б. Карнаухов. - М.: Центр экономики и маркетинга, 2015. - 168 с.
9. Горев, А.Э. Грузовые автомобильные перевозки: учебник / А.Э. Горев. - М.: издательство Академия, 2008. — 288 с.
10. Григорьев, М.Н. Логистика. Продвинутый курс: для студентов экономических специальностей высших учебных заведений / М.Н. Григорьев, А.П. Долгов, С.А. Уваров. - Москва: Юрайт, 2014. - 734 с.
11. Дегтяренко, В.Н. Основы логистики и маркетинга: учебное пособие / В.Н. Дегтяренко. - Ростов, 2015. - 128с.
12. Еремеева, Л.Э. Транспортная логистика: учебное пособие / Л.Э. Еремеева. - Сыктывкар: СЛИ, 2013. - 260 с.
13. Жигалова, В.Н. Логистика: учебное пособие / В.Н. Жигалова - Томск: Эль Контент, 2013. - 166 с.
14. Залманова, М.Е. Логистика: учебное пособие/ М.Е. Залманова. - СГТУ. - Саратов, 2015. - 231 с.
15. Ивуть, Р.Б. Транспортная логистика: учебно-методическое пособие для вузов / Р.Б. Ивуть, Т.Р. Кисель - Минск: БИТУ, 2014. - 377 с.
16. Ивуть, Р.Б. Логистические системы на транспорте: учебнометодическое пособие / Р.Б. Ивуть, Т.Р. Кисель, В.С. Холупов. - Минск: БИТУ, 2014.-76 с.
17. Кальченко, А.Г. Логистика [Текст]: учебник / А.Г. Кальченко. - 2-е изд. без изменений. - М.: КНЭУ, 2014. - 284 с.
18. Кальченко, А.Г. Основы логистики [Текст]: учебное пособие / А.Г. Кальченко. - М.: Знание, 2013. - 135 с.
19. Киршина, М.В. Коммерческая логистика: учебник / М.В. Киршина - М.: Центр экономики и маркетинга, 2013. - 256 с.

20. Маргунова, В.И. Логистика: учебное пособие для студентов учреждений высшего образования по экономическим специальностям / В. И. Маргунова и др. - Минск: Высшая школа, 2014. - 507 с.
21. Мельников, В.П. Логистика: учебник для бакалавров / В.П. Мельников, А.Г. Схиртладзе, А.К. Антонюк. - М.: Издательство Юрайт, 2014.-287 с.
22. Неруш, Ю.М. Логистика: учебник для вузов. - 2-е изд., перераб. и доп. -М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2014.-389 с.
23. Неруш, Ю.М. Транспортная логистика: учебник для академического бакалавриата / Ю.М. Неруш, С.В. Саркисов. - М.: Издательство Юрайт, 2015. -351 с.
24. Нерушников, Ю.М. Коммерческая логистика: учебник / Ю.М. Нерушников. - М.: Банки и биржи: ЮНИТИ, 2015.-235 с.
25. Николайчук, В.Е. Логистика в сфере распределения: учебник / В.Е. Николайчук. - СПб: Питер, 2014. - 160 с.
26. Новиков, А.А. Логистика: учебное пособие / А.А. Новиков, С.А. Уваров. - Второй изд. - СПб.: Бизнес-пресса, 2015. -208 с.
27. Павлюченко, И.В. Логистика: краткий теоретический курс / И.В. Павлюченко. - Ульяновск: УлГТУ, 2013.-95 с.
28. Пономарева, Ю.В. Логистика: учебное пособие / Ю.В. Пономарева. - М.: ЦНЛ, 2013.- 192 с.
29. Саркисов, С.В. Логистика: учебник / С.В. Саркисов. - М.: Дело, 2014. -366 с.
30. Семененко, А.И. Логистика. Основы теории: учебник для вузов / А.И. Семененко, В.И. Сергеев. - СПб.: Издательство "Союз", 2014. - 544 с.
31. Студопедия. Зарубежный опыт
https://studopedia.Su/1_87648_zarubezhniy-opit.html
32. Щербаков, В.В. Основы логистики: теория и практика: учебное пособие / В.В. Щербаков. - СПб.: Питер Пресс, 2014. - 426 с.
33. Яшин, А.А. Логистика. Основы планирования и оценки эффективности логистических систем: учебное пособие / А.А. Яшин, М.Л. Ряшко. -

Екатеринбург: Изд-во Урал, ун-та, 2014 - 52 с.