**НЕГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ ЧАСТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ**

**ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ**

Направление подготовки: «Менеджмент»

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА**

|  |
| --- |
| **на тему организация работы транспортно-** |
| **экспедиционного предприятия** |
| **(на примере ООО «Близнецы»)** |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Студент** |  |  |  |
|  | *(Фамилия, имя, отчество)* |  | *(подпись)* |
| **Руководитель** |  |  |  |
|  | *(Фамилия, имя, отчество)* |  | *(подпись)* |

**Москва**

**2019**

**Содержание**

**Введение**……………………………………………………………………..……5

Глава 1. Теоретические аспекты организации работы транспортно-экспедиционного предприятия…………………………………………………..9

1.1. Сущность и специфика транспортно-экспедиционной деятельности….7

1.2. Классификация транспортно-экспедиционных услуг……………………15

1.3. Транспортные тарифы и документальное оформление перевозки грузов……………………………………………………………………………..21

Глава 2. Состояние организации работы транспортно-экспедиционного предприятия ООО «Близнецы»……………………………....27

2.1. Общая характеристика деятельности компании ………………….......….27

2.2. Анализ Организации работы предприятия...………..…………………….35

Глава 3. Совершенствование организации работы транспортно-экспедиционного предприятия ООО «Близнецы»……….....56

3.1. Способы совершенствования организации работы предприятия ..…..….56

3.2. Оценка эффективности предлагаемых мероприятий……………………..63

Заключение…………………………………………...………………….……….69

Список использованных источников…………………………………...………69

**Приложение**

**Введение**

Транспортно-экспедиторское обслуживание является неотъемлемой частью процесса транспортировки внешнеторговых грузов. Транспортно-экспедиторские компании в качестве оператора перевозки организуют перевозку грузов в международном сообщении от производителя до потребителя, что является чрезвычайно сложным процессом.

Не случайно экспедиторов иногда называют «архитектором транспорта». Описывая специфику российского транспортно-экспедиторского бизнеса на современном этапе, можно отметить, что, в нынешних условиях, это бизнес множества небольших компаний с достаточно ограниченными ресурсами.

Сферу транспортного экспедирования отличает низкая капиталоёмкость, что в отсутствие государственного лицензирования, позволяет без особых затрат и усилий создавать новые компании, именно для данного бизнеса высок риск частого перехода корпоративных клиентов к конкурентам и уход ключевых сотрудников вместе с клиентской базой с целью создания собственных предприятий.

Транспорт является единственным в мире видом транспорта, способным обеспечивать быструю и сохранную доставку грузов в прямом сообщении от «двери до двери» без дополнительных погрузочно-разгрузочных операций. Это возможно при хорошей организации всех работ по подготовке и обеспечению перевозного процесса.

Эффективность и качество транспортного процесса зависит не только от грузоотправителя и перевозчика, но и от ряда посредников, принимающих участие в перевозках. Такими посредниками являются транспортно - экспедиторские компании.

Сложная экономическая ситуация в нашей стране, требует незамедлительных действий со стороны государства. Верное экономическое решение является залогом успешного развития логистического комплекса России на мировом уровне. Экспедиторы в значительной степени выступают как организаторы транспортного процесса, объединяя усилия всех его участников, оптимизируют транспортные затраты для владельцев груза.

Проблема выбора оптимального варианта транспортно-экспедиторских услуг с особой остротой встает на рынке смешанной, интермодальной, мультимодальной, междугородной и международной доставки товаров. К тому же для фирм, нерегулярно занимающихся экспортно-импортными поставками, нецелесообразно создавать собственные службы, которые занимались бы всей транспортной работой.

Транспортно экспедиционное предприятие являются предприятиями комплексного типа, осуществляющими перевозку грузов или пассажиров, хранение, техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, а также снабжение необходимыми эксплуатационными, ремонтными материалами и запасными частями.

Для правильного понимания задач, стоящих перед транспортно экспедиционным предприятием при организации перевозок грузов на рынке автотранспортных услуг, необходимо учитывать ряд важных особенностей.

Первой особенностью является наличие интенсивной конкуренции между предприятиями. Автомобильные перевозки грузов сравнительно легко доступны для предпринимателей.

Покупка илиаренда несколькихгрузовых автомобилейтребуетнезначительного начальногокапитала, аполучение отгосударственных органовлицензии, несопровождается вРоссии, каки вбольшинстве другихстран, какими-либосерьезными ограничениями, поэтомуна рынкеавтомобильных перевозокгрузов всегдадействует множествонезависимых предприятий- перевозчикови экспедиторов,а предложениеуслуг, какправило, превышаетспрос.

Этоприводит квысокому уровнюконкуренции наданном рынке.Кроме того,в 4секторах междугородныхи международныхперевозок онииспытывают дополнительнуюконкуренцию состороны предприятийдругих видовтранспорта.

Второй особенностьюявляется свободноеценообразование.Вбольшинстве странгосударство, какправило,лишьв отдельныхслучаях ограничиваетуровеньтарифовна отдельныевиды грузовыхавтомобильныхПеревозок.

На территории нашей страны эти тарифыне ограничены и не регулируются государством.Присистемесвободных тарифовкаждое предприятие,устанавливаяпосвоему усмотрениюцены наперевозкиидругие услуги,должно учитыватьсобственныеиздержки,уровень платежеспособностиконкретного потребителя,уровеньцени качествоуслуг, предлагаемых в конкретный момент конкурентами,другие условия.

Такимобразом,транспортно экспедиционноепредприятие, действуявусловияхрынка, постояннорешают задачувыбораоптимальногоуровня тарифов.

Третьейособенностью рынкаавтотранспортныхуслугявляется разнообразиеи изменчивостьусловий,вкоторых заключаютсяи реализуютсясделкимеждуавтотранспортными предприятиямии грузовладельцами.Обслуживаниекаждогопотребителя имеетсвои особенности,которыедолжныбыть изучены коммерческой службой автотранспортногопредприятия,отражены вусловиях договораиучтеныпри организацииобслуживания потребителя.

Четвертойособенностьюявляетсятесная взаимосвязьрынкаавтотранспортныхуслуг стоварнымирынками,на которыхдействуютгрузоотправителии грузополучатели.Вусловияхрыночной экономикитребованияккачеству услугавтотранспортногопредприятиядиктуются фактически не**с**толькоправилами перевозок,сколькообъективнымирыночнымипотребностямигрузовладельцев.

Скорость и сроки доставки,количество груза вид упаковки,цена, которуюготовуплатитьза перевозкугрузовладелец,и другие условия договора перевозки зависят, непосредственно,от того, гдеиприкаких условияхпроисходитреализациятовара, предъявляемогок перевозке.

Такимобразом, успешнаяработа транспортно- экспедиционногопредприятия,независимо отего специализации,во многомзависит отправильного учетавсего комплексарыночных условий,в которыхдействуют самотранспортное предприятиеи потребителиегоуслуг.

Актуальностьданной работыобусловленаопределениемосновных составляющихэффективноймоделиуправления иразвитиятранспортно-экспедиционногопредприятия вусловияхвысокойконкуренции нарынкетранспортныхуслуг, параметровкачественныхтранспортно-экспедиционныхуслуг.

Целью работыявляетсясовершенствованияперевозочнойдеятельности транспортно-экспедиционногопредприятия напримереООО«Близнецы».

Задачами исследованияявляются:

1. Рассмотрениетеоретических аспектовисследуемойтемы;
2. Обоснование организационно-экономической характеристикитранспортно-экспедиционногопредприятияООО«Близнецы»;
3. Совершенствованияперевозочнойдеятельности предприятия
4. Анализиоценка основныхпоказателейпредприятия

Объектомисследования являетсяработачастного предприятияООО«Близнецы»,которое занимаетсятранспортно–экспедиционной деятельностьюнатерритории России.

Предметисследования – организацияработы транспортно-экспедиционнойдеятельности.

**Глава 1.****Теоретические****аспекты****организации работы****транспортно-экспедиционного предприятия**

**1.1. Сущность и****специфика****транспортно-экспедиционной****деятельности**

Целью транспортно-экспедиционного предприятияявляетсяпредоставлениекомплекса различныхуслугпо транспортировкегрузов. При этом .. освобождая непосредственно владельцев груза,грузополучателейитакже грузоотправителей отоперацийпосдаче иприемугрузовк перевозке.

При этом беря на себя задачи по оформлению всей необходимой провозной документации и осуществлению расчетов. Экспедитор производит расчет на доставку грузов железнодорожным транспортом, авиационным, и другими способами от начала и до окончания перевозок и прочих вопросов по организации перевозки.

Транспортно-экспедиционноепредприятие(ТЭП)-самостоятельнаяспециализированнаяорганизация,занимающаясвоеособоеместонарынкетранспортаиоказывающаяспециализированныеуслугиразнообразногохарактера.Вединстветранспортно-экспедиционныепредприятияитранспортно-экспедиционныеуслугиобразуютцелостнуюсистемутранспортногообслуживания.

Подсистемойтранспортногообслуживаниямыпонимаемкомплекснуютранспортнуюлогистическуюсистему,сформированнуюврамкахтранспортно-экспедиционногопредприятия.

Она направленнанаэффективнуюдеятельность,связаннуюспланированиемиорганизациейрациональнойдоставкигрузов,контролемвыполнениясогласованногографикаперевозки,комплекснымтранспортнымобслуживаниемклиентов,котораяобеспечиваетклиентамминимизациюзатратнатранспортно-экспедиционноеобслуживание привысокомкачестведанных услуг.

Для повышенияэффективностидеятельноститранспортно-экспедиционныхпредприятийиповышении качества предоставляемыхуслугнеобходимовыбратьоптимальнуюмодельуправления,проводитьмаркетинговыемероприятияи активноиспользоватьинформационныетехнологии.

В работеобосновано, чтооптимальной организационнойструктурой управлениядля российскогоТЭП являетсялинейно-функциональная, т.к.она обеспечиваетпрозрачность всехпроцессов, увеличиваетответственность персоналаза своюработу, снижаетриски длякомпании иувеличивает доходыкомпании засчет оптимизациичисленности персонала,бизнес-процессов идругих факторов.

Наосновепредставленныхрекомендаций дляповышенияэффективностидеятельности ТЭПвкрупныхгородах России,всфереинформационных технологийимаркетинга,необходимо активноепривлечениеииспользование ресурсовинтернета ..,,………. Размещениеконтекстной рекламы,созданиекольцаИнтернет-сайтов, работастранспортнымиИнтернет-биржами, маркетинговаяоптимизацияинтернет-ресурсовкомпании силамисобственныхспециалистовпо маркетингу.

Также созданиеединогоинформационного пространстваврамкахотдельного предприятияспривлечениемразработок вобластиавтоматизациидеятельности транспортно-экспедиционныхпредприятий. Такжедля повышениякачества предоставляемыхтранспортно-экспедиционных услугнеобходимо внедрятьв деятельностьроссийских ТЭПсобственные контакт-центры.

Такие центры центрывапвапвпозволят приниматьи обрабатыватьзапросы клиентов,поступающие вкомпанию круглосуточнопо любымканалам связи- этопозволяет максимизироватьколичество принятыхи обработанныхзапросов отклиентов, своевременнореагировать наих запросы,проводить исследованиясреди действующихи потенциальныхклиентов ина этойбазе формироватькомплекс услуг,востребованный рынком.

Современному транспортно-экспедиционному предприятиюдляуспешного развития и функционирования в мегаполисе необходимо использоватьвсвоейдеятельности последниедостижениянаукии техники, учитывать опытмировойэкономики итенденцииееразвития, знатьэкономическуюситуациюна национальномрынкеиосновные направленияфедеральногоирегионального управлениявсферетранспорта, быстро реагировать на требования и пожелания потребителей.

Толькопритакихусловияхдеятельноститранспортно-экспедиционноепредприятиенасовременномрынкесможетоставатьсяконкурентоспособнымиобеспечиватьвысокийуровеньтранспортно-экспедиционногообслуживания,отвечающийразнообразнымзапросамклиентурыиусловиямсовременногообщества.

Внастоящеевремя развитиерыночной экономикивобластитранспорта характеризуетсяприоритетным развитиемсферыуслугпо сравнениюсо сферойдоставкигрузови товаров,расширением сферытранспортно-экспедиционногообслуживания,введением новыхвидов обслуживанияпотребителей.

Например,всферевсехвидовуслуг в СШАзанятооколо75%всейрабочейсилыисоздаётсяболее70%валовогонациональногопродукта.

Зарубежный опытсвидетельствует,чтоорганизация системыэкспедированиягрузовс комплексомуслугдлягрузовладельцев снижаетобщиеиздержки,связанные сперемещениемгрузовна 20–25процентов,освобождаетгрузовладельцев от многих забот,связанных с доставкойгрузов.

Зарубежомвразвитыхстранахвдоходахоттранспортныхуслугдоляперевозочнойработысоставляетоколо40%,остальноеприходитсянаэкспедиционныеоперации,хранениеипереработку.ВРоссиидоходыотэкспедиционнойдеятельностидостигаютлишь4–6%оттранспортнойдеятельности.

Внастоящее времязатраты наорганизациютовародвижения(перевозки иуслуги) вразвитыхзарубежныхстранах составляютв среднемоколо15% отстоимости товаров.

Встранахсразвитой рыночнойструктурой экспедиторууделяетсяважнаярольвтранспортномпроцессе.Зарубежомдействуюттысячитранспортно-экспедиционныхфирм,различающихсяпоразмерам,сферамдеятельностииспециализации,которыепопоручениюгрузовладельцавыполняютоперациипоорганизацииперевозок,складированию,хранению,распределениюгрузов,атакжеоказываютдругиедополнительные услуги.

Анализрезультатов транспортно-экспедиционнойдеятельности вРоссийской Федерациипоказывает, чторазвитие системытранспортной экспедициине вполной мереотвечает потребностямнароднохозяйственного комплексастраны.

В Россиив секторетранспортно-экспедиционного обслуживанияработает вобщей сложностипорядка 1700предприятий, оказывающихтранспортно-экспедиционные ипосреднические услуги.

Внастоящее времяработа грузового автомобильноготранспорта характеризуетсяснижениемспросана перевозкигрузов, ограниченными инвестиционнымивозможностями предприятийиограниченностьюгосударственной поддержки,отсутствием системы взаимодействияс федеральнымиирегиональнымиорганами, появлениемна транспортном рынкебольшого количестваавтомобилейразныхформ собственности.

Впереходный периодвусловиях общего спадаперевозокменяется иструктура спросананих. На грузовомтранспортевозрастает потребностьв доставкемелкихотправок, в транспортно-экспедиционныхуслугах,срочных идорогостоящих доставках.

Комплекстранспортно-экспедиционныхуслуг,предлагаемыхпредприятиям–клиентам,всёещёнезначителен.Этообусловленопричинами,которыеможноразделитьнатриосновныегруппы:недостаткисистемыуправления,недостаткипроизводственнойсферыинедостатки,обусловленныевнешнимифакторами.

ОбобщениеновейшихтенденцийвструктурныхизмененияхтранспортнойсистемыРоссииисвязанныхсэтимпроблемпоказывает:

— народноехозяйствостраны приобщемпадениипроизводства иперевозокнаходитсяв условияхначавшейсяавтотранспортнойреформы, котораяможетсущественноповысить скоростьэкономическихпроцессов,сопутствовать выходуизкризиса,а вдальнейшемможетпривести к качественноновым пропорциямвматериальном производствеи социальнойсфере;

— в современныхусловияхпроисходятструктурные сдвигивтранспортно-дорожномкомплексе. Прежняяприоритетнаяориентацияна развитиемагистральныхвидовтранспорта (железнодорожного),обеспечивавшихстратегическиефункции идальниетранспортно-экономическиесвязи, смещаетсянаобслуживаниеавтомобильным транспортомразрастающихсяновыххозяйственно-рыночных территориальныхзон;

— вновыхусловиях,когдаменяетсяструктураперевозимыхгрузов,массовыеперевозкигрузовпромышленностипостепенновытесняютсяперевозкамидлянаселениявбольшейноменклатуре,меньшейпартионностиинаменьшиерасстояния.Следовательно,автомобильныйтранспортболеедругихвидовтранспортаприспособленкизменяющейсяконъюнктуретранспортныхуслуг.

Такимобразом,анализ современногосостояниятранспортнойэкспедиции вРоссийскойФедерациии зарубежомпоказывает,что безэффективнойтранспортно-экспедиционнойсистемы нельзяобеспечитьритмичнуюрациональную доставкупродукцииотпроизводителя кпотребителю.

Развитиетранспортно-экспедиционногокомплексавРоссийскойФедерациидолжноосуществляется,понашемумнению,наосновеследующейКонцепции.

Концепциясозданиясистемытранспортно-экспедиционногокомплексавРоссийскойФедерацииопределяетследующиецеливегоразвитии:

— ускорениеоборотаматериальныхифинансовыхресурсов;

— повышениекачестватранспортно-экспедиционногообслуживания;

— снижение издержекнародногохозяйствав системетранспортировки ираспределенияпродукции;

— сокращение складскихзапасовсырья,оборудования, материалови готовойпродукцииклиентуры;

— сокращениепотерь продукциивпроцессееё храненияискладскойпереработки;

— вывод за пределыгородскойчерты малоэффективныхскладских комплексовпредприятийи организаций;

— улучшение экологических ситуациии безопасностидвижениявкрупных городах;

— снижение аварийностина магистральных автомобильныхдорогах;

— снижениегрузонапряжённостижелезнодорожныхстанций.

Для осуществленияпоставленныхцелейнеобходимо выполнениеследующихусловий:

— широкоеразвитиесети транспортно-экспедиционныхпредприятий иорганизацийразличныхформ собственности;

— готовностьтранспортно-экспедиционныхпредприятий корганизацииперевозоки экспедиционномуобслуживаниюклиентовлюбыми видамитранспорта,атакже кперевозкегрузовв смешанныхсообщениях,кдоставке грузовлюбоговесаи налюбыерасстояния;

— готовностьэкспедиционныхорганизацийкпредоставлениюклиентуреширокогонаборадополнительныхуслуг(технологических,информационных,коммерческихидр.),сопутствующихорганизациитранспортногопроцесса.

Процесспереходакрыночнымусловиямпоказал,чтовозникаетнеобходимостьгосударственногорегулированиятранспортно-экспедиционнойдеятельностивусловияхрынка,иобеспечениеопределённойстепениконтроляза этойдеятельностьюспомощью восновномэкономико-правовыхмеханизмов регулирования.

Внастоящее времямногие транспортныеи экспедиционныепредприятия действуютразобщено какв технологическом,так ив информационномплане. Врезультате большинствоиз такихпредприятий,работающих нарынке испытывают значительные трудности восвоении рынкатранспортныхуслуг,плохо знаютконъюнктуру рынка, новыетехнологии перевозокитранспортно-экспедиционногообслуживания, имеютслабые инвестиционные возможностидля развитияуслуг.

Длятогочтобыисключитьэтинегативныефакторы,скоординироватьдеятельностьтранспортныхиэкспедиционныхпредприятийифирмразличныхформсобственностисцельюболееполногоудовлетворенияпотребностейклиентурывтранспортныхуслугахиобеспечениякоммерческогоуспехасамимпредприятиям, необходимаорганизациятипатранспортно-экспедиционногохолдинга,.

Организациямоглабыаккумулироватьчастьфинансовыхсредствтранспортныхиэкспедиционныхпредприятийифирм,осуществлятьрациональнуюинвестиционнуюполитику,оказыватьорганизационную,материальную,финансовую, правовуюпомощьизащиту перевозчиковиэкспедиторов,а такжеоказыватьдругиеуслуги (консалтинговые,учёбаиподбор кадровит.п.).В тожевремяэта организациядолжнапользоватьсяприоритетной поддержкойгосударственныхструктур,которые могутбытьвсоставе учредителей.

Управление(регулирование)транспортно- экспедиционнойдеятельностьюпредполагаетширокое развитиесистемымаркетинга.

Маркетинг наавтомобильномтранспорте– виддеятельности, направленныйнаудовлетворениепотребностей предприятий,организаций ичастныхлицпосредством организациирациональной системы товародвижения.

Управлениемаркетингомна автомобильномтранспорте –анализ,планирование иконтрольза системойтовародвижения сцелью достижениятранспортно-экспедиционнымпредприятиемопределённых целей,таких какполучение,прибыли,рост объёмовперевозок иуслуг,повышениеудельного весапредприятия натранспортномрынкеи т.п.

Организационнаяструктурамаркетинговойслужбывосновномопределяетсянеобходимостьюэффективногорешениязадач,исследованиярынкаизависитотразмеровпредприятия,сложившихсявнёмструктуруправленияирегиональныхособенностей.

Созданиеинфраструктурытранспортаявляетсяпервоочереднойзадачейвобластитранспорта,иеёрешениесвязаносорганизациейиразвитиемрыночнойсистемытранспортно-экспедиционногообслуживаниясширокойсетьюмелких,среднихикрупныхорганизацийэкспедиторовнавсехвидахтранспорта,создаваемыхнаосновевсехформсобственности.

Мировойопытсвидетельствует, чтобезразвитойсети небольшихтранспортно-экспедиционныхпредприятийразличных формсобственностисформироватьполноценный рыноктранспортныхуслуги обеспечитьвысокоекачествообслуживания невозможно.

Поэтомув Россиинеобходимоидти по путисозданиясети небольшихтранспортно-экспедиционных предприятий,важнымпреимуществом которых являетсябыстраявосприимчивость кизменяющимся требованиямклиента,небольшой срок инвестиционныхмероприятийи быстраяокупаемость капиталовложенийвновую технику итранспортныетехнологии.

Важно ито, чтонебольшиетранспортно-экспедиционные предприятия ориентированы,главнымобразом, нарегиональный рынок.Поэтомунебольшие экспедиционные предприятияследуетрассматривать какоснову формированияместной инфраструктуры.

**1.2.****Классификация****транспортно-экспедиционных услуг**

Транспортно-экспедиционныекомпанииможноклассифицировать поряду признаков.Посфередеятельности разделяютна: внутреннихэкспедиторов международныхэкспедиторов.В зависимостиот полнотыобслуживанияразличают:местное экспедирование;частичное обслуживание;полноетранспортно-экспедиторскоеобслуживание. Местныеэкспедиторы предлагаютуслугитольков пунктеотправления илиназначенияилиперевалки.

При этомтакие экспедиторыобслуживаюткакой-либоодин видтранспорта: морской,железнодорожный,автомобильный,воздушный. Причастичном обслуживанииэкспедиторынепривязаны ккакому-либо видутранспортаиорганизуют перевозкугрузов накаком-либоучасткетранспортного процесса.При полномобслуживанииоднаэкспедиторская компанияорганизует перевозкугрузаотгрузоотправителя кгрузополучателю сиспользованиемнесколькихвидов транспорта.

Всетранспортно-экспедиционные услуги,оказываемыеприперевозках разнымивидами транспорта,классифицируютсяпотрем критериям:месту, времениихвыполненияи видувыполняемых работ.

Поместувыполненияразличают услуги,предоставляемые наскладегрузоотправителя(экспедитора), настанции (порт,пункт)отправления,в путиследования, настанцииназначенияи наскладе грузополучателя(экспедитора).

По временивыполнения различаютуслуги, предоставляемыедо приемагруза кперевозке, впроцессе (после)приема грузак перевозке,в процессеперевозки, довыдачи груза,в процессевыдачи груза,после выдачигруза.

По видувыполняемыхработможно выделитьследующиеуслуги:

* заключение договора перевозки;
* предъявлениегрузовкперевозке наместах общегоинеобщего пользованиястанций
* заполнение иоформлениедокументов;
* получениегрузанапунктах(место,станция)назначения;
* завозгрузанаместаобщегопользованияпунктовотправления;
* вывозгрузасместобщегопользованияпунктовназначения;
* подача-уборкатранспортных средств(вагонов,контейнеров,трюмов судови др.);
* выполнениепогрузочно-разгрузочных искладскихработ;
* информационноеобслуживание (информационныеуслуги);
* подготовкак перевозкеи дополнительное оборудованиеподвижного состава;
* страхование грузов;
* уплатапровозныхплатежей,сборовиштрафов(платежно-финансовые);
* таможенноеоформлениегрузов;
* прочие видыработ(прочие).

Услуги позаполнению иоформлениюдокументоввключают:

* заполнениезаявок наперевозкугруза;
* заполнениенакладной;
* оформлениепереадресовкигруза впутиследованияи впунктахпервоначальногоназначения;
* раскредитование перевозочныхдокументов;
* Оформление претензиипо перевозкек железнойдороге

Услуги, связанныесзаключениемдоговора перевозки:

* представлениенажелезнуюдорогу заявокнаперевозкугрузов;
* согласование сжелезной дорогойзаявки наперевозкугрузов;
* получение отжелезной дорогисогласованнойзаявкии передачаее грузоотправителю;
* предъявлениенакладнойжелезнойдороге навизирование;
* получениеотжелезнойдорогизавизированнойнакладнойи,передачаеегрузоотправителю;
* предъявлениенакладнойжелезнойдорогепослепогрузки:грузаввагон(контейнер);
* получение квитанции оприеме грузакперевозке,от железнойдороги и передачаее грузоотправителю.

Услуги,связанныеспредъявлением грузовкперевозке:

* на местахобщего пользованиястанцийотправления– сдачагруз иликонтейнерасгрузом приемосдатчику;установка запорно-пломбировочныхустройствнаконтейнер;
* на местахнеобщего пользованиястанций отправления– установказапорно-пломбировочных устройствна вагон(контейнер);
* приемпорожнихисдачагруженыхвагоновприемосдатчикужелезнойдороги.

Услуги, связанныесполучениегруза настанцииназначения:

* передачагрузоотправителю ь раскредитованной накладной;
* получениеуприемосдатчикажелезнойдорогигруза(контейнера)наместахобщегопользованиястанцииназначения
* приемгруженыхисдача порожнихвагонов железнойдорогепривыгрузке наместах необщего пользования;
* съемзапорно-пломбировочных устройств,установленных на. вагоне(контейнере).

Услуги, связанныесзавозомгруза наместа общегопользованиястанций,включают услугипо доставкегрузовавтомобильнымтранспортом отскладагрузоотправителя досклада, расположенногонаместахобщего пользованиястанции отправления.

Услуги,связанные свывозом грузас местобщего-пользования станций,включают услугипо доставкегрузов автомобильнымтранспортом отсклада, расположенногона местахобщего пользованиястанции назначениядо складагрузополучателя.

Услуги,связанныесподачейиуборкойвагонов:

* подачавагоновна подъезднойпyтьгрузоотправителя(грузополучателя);
* уборкавагоновс подъездногопутигрузоотправителя(грузополучателя);
* расстановкавагонов по грузовымфронтам;
* подборка вагоновдляподачина грузовыефронты.

Услуги, связанныес выполнениемпогрузочно-разгрузочных искладских работ:

* Погрузкаи выгрузкагрузов извагонов, контейнеров,автомобилей наскладах грузоотправителейи грузополучателей,а такжена станцияхотправления иназначения;
* определение массыгруза;
* хранениегрузоввскладскихпомещенияхэкспедитора;
* комплектование отправокиукрупнениегрузовых единицна складахгрузоотправителейи грузополучателей;
* формированиеирасформирование транспортных пакетов;

Отправительскаямаркировкагрузов:

* крепление грузовв вагонахиконтейнерах;
* упаковка,увязка,обшивка грузов;
* ремонт транспортнойтарыиупаковки.

Информационныеуслуги включаютуведомленияиизвещения:

* грузополучателяоботправке вего адресгруза;грузополучателяо подходегруза (вагона)кстанцииназначения;
* грузоотправителя овыдаче грузагрузополучателю;
* грузоотправителя (грузополучателя)о пересечениигрузом государственнойграницы;
* грузополучателя илигрузоотправителя оприбытии грузав порт;
* грузоотправителя(грузополучателя)опогрузке грузанабортсудна иприбытиикместу назначения;
* грузополучателяилигрузоотправителяо подходегруженого илипорожнегоавтотранспорта;
* грузоотправителя(грузополучателя)обобнаружении коммерческихнеисправностейвпутиследования;
* грузоотправителя(грузополучателя) о выполнениивпроцессе

Услуги, связанные сподготовкойк перевозкеи дополнительнымоборудованиемподвижного состава:

* очисткавагоновиконтейнеров отостатковгрузов;

обеспечениегрузоотправителейсредствамипакетирования;

* установкасъемногооборудованиянавагоне;
* обеспечениегрузоотправителейнеобходимыми дляпогрузкииперевозки устройствамии материалами.

Услугипо страхованию:

* подготовкаи заключениедоговорастрахования;
* оплатастраховыхвзносов;
* оформлениедокументовпринаступлениистраховогослучая;
* получениестрахового возмещения.

Платежно-финансовыеуслуги:

* оформление и уплатапровозных платежей,сборови штрафов;
* проведениерасчетныхопераций заперевозкуиперевалку грузовсотдельнымистанциями, портамиипристанямиза производствопогрузочно-разгрузочных,складскихи иныхработ,выполняемыхпри отправлениииприбытии;
* расчетсуммыпретензии,проведениерасчетныхопераций,связанныхс претензиями;

Выполнениеплатежей, связанныхс таможеннымисборами идругими таможеннымиформальностями.

Услуги потаможенному оформлениюгрузовитранспортных средств:

* проведениедекларированиягрузов;
* консультирование грузоотправителейи грузополучателейповопросам,связанным сдекларированием грузаилииногоимущества;
* оформлениегрузовой таможеннойдекларации(ГТД)и сопутствующихдокументовнаотправляемый (прибывший)груз.

Прочиеуслуги:

* разработка исогласование чертежей,схемивыполнение расчетовна погрузку икреплениегрузов, непредусмотренныхтехническимиусловиями;
* разработкаисогласованиеместныхнормзагрузкивагонов;
* контроль за соблюдением комплектнойотгрузки оборудования;
* обслуживаниеи ремонтсобственныхвагонови контейнеровгрузоотправителей игрузополучателей;
* обслуживание рефрижераторныхконтейнеров;
* выполнениеработпообслуживанию,ремонтуиконтрольнымпроверкамвесовыхприборов.

В предлагаемый перечень услуг и их классификацию могут быть включены и другие услуги, связанные с организацией перевозок на железнодорожном транспорте, а также с выполнением начально-конечных операций.

**1.3.****Транспортные тарифы****и****документальное****оформление перевозки****грузов**

Наавтомобильномтранспортеприменяетсясложнаясистемагрузовыхтарифов,котораяотражаеттри основополагающихподхода.Внеевключаются:

1.Повременныетарифы.

Они применяются для оплаты использования автомобиля за каждый час работы, за время с момента его выхода из гаража до возвращения в гараж. При этом время обеденного перерыва исключается.

2.Сдельныетарифы.Они устанавливаютсязаперевозкуфактической массыгрузоввзависимости отрасстоянияикласса груза.Сдельныетарифыделятся на: общиеи исключительные.

Общие тарифыкасаютсяперевозок грузовотправками массойсвыше5 т заисключениеммассовых навалочныхгрузов, оплачиваемыхпоисключительным тарифам имассойдо 5т вгородскоми пригородномсообщениях.

Грузы,перевозимыеавтомобильнымтранспортомпоэтимтарифам,распределяютсяна4классавзависимостиоткоэффициентаиспользованиягрузоподъемности.Всвязисэтимтарифнаяплатавзимаетсясприменениемследующихкоэффициентов:

приперевозке грузов1-гокласса- 1,0;

II-гокласса- 1,25;

III-гокласса -1,66;

IV-roкласса- 2,0.

Чтобыопределить размерплатызаперевозку грузовпо отдельнымтарифам,необходимознать расстояниеперевозки, массуиклассгруза, тарифнуюплату заперевозку1т. Первыедве составляющиеопределяютсяпоперевозочным документам,а классгрузаитарифная плата,как ужеотмечалось,посдельным тарифам.

3.Тарифы по километражу.

Ониприменяются:

- приисчисленииплатыза пробегавтомобиля, следующего своимходом, дляработывнеместа егопостоянного пребывания ипривозвращении обратно;

-запробегавтомобилявобоихнаправленияхвслучае,когдаперевозканесостояласьповинезаказчика;

-запробегавтомобиляприоказанииспециальныхуслугивыполнениидругихопераций;

-вслучаеперегона (доставки)нового подвижногосоставаилипосле капитальногоремонта.

Добавим,что платаиз расчета по километражу взимается не толькосучетом каждогокилометра пробега,какустановлено по определению,нои взависимости отгрузоподъемностиавтомобиля (автопоезда).

На автомобильномтранспортев процессеуправления широкоиспользуютсяразличные надбавки, скидкииштрафы. Онипредусматривают изменениетарифнойплаты при измененииусловийперевозки, нарушенииустановленных нормипорядков и внекоторых другихслучаях.

Нужносказать, чтоплатазаэкспедиционные операции,которыевыполняютсянепосредственно водителямитранспортныхсредств,обычно включаетсявтарифына перевозкугрузов.Еслиже экспедированиегрузаосуществляетсяспециальными экспедиторами,тосреднийразмер платывзимаетсявразмере 20%основного тарифа.

Оплатапогрузочно-разгрузочных работ(кромеразгрузкисамосвалов) рассчитываетсяисходя извеличинытонно-операций.

Общественныевобластидорожногодвижениярегулируютсябольшимколичествомнормативныхправовыхактов.

Вчастности,Федеральнымзакономот10.12.1995№196-ФЗ«Обезопасностидорожногодвижения»;ФЗот24.07.1998№127-ФЗ«Огосударственномконтроленадосуществлениеммеждународныхавтомобильныхперевозокиобответственностизанарушениепорядкаихвыполнения»;ФЗРФот07.02.2016 №3(ред.от13.07.2015,сизм.от 14.12.2015) «Ополиции» (сдоп. от15.09.2015); ПостановлениеПравительства РФот 23.10.1993N 1090(ред. от21.01.2016) «ОПравилах дорожногодвижения».

Федеральномузакону"О транспортно-экспедиционнойдеятельности" от 30июня 2003г.N87-ФЗ

Постановление ПравительстваРФ от8сентября2006 г.N 554"ОбутвержденииПравил транспортно-экспедиционнойдеятельности"

Согласно утвержденнымпостановлениемСоветаМинистров ПравительствомРоссийской Федерацииот23.10.93г. №1090 ивведеннымвдействие с01.07.94 г.ПравиламДорожногоДвижения –водитель транспортногосредства,закрепленнымза юридическимлицом, обязаниметьприсебе ипо требованиюсотрудниковмилициипередавать имдля проверки:

-водительскоеудостоверениеивременноеразрешениенаправоуправлениятранспортным средством;

-регистрационныедокументы натранспортноесредство;

-путевойлиститоваротранспортнуюнакладнуюнаперевозимыйгруз.

Кромеэтого водительдолжен иметьприсебе и передаватьдляпроверки сотрудникам(Транспортной инспекцииМинтранса)и ГИБДД лицензионнуюкарточкуна правозаниматься перевозочнойдеятельностью.

Другиминормативнымиправовыми актами,имеющими отношениекдеятельности,направленной насокращение уровняаварийностинаавтомобильномтранспорте,являются:

* Федеральный закон«О транспортно-экспедиционнойдеятельности» (30.06.2003N 87-ФЗ)
* Устававтомобильноготранспортав действующейредакции от13.07.2015г.
* Приказ МинтрансаРФ от18.09.2018 N152 «Обутверждении обязательныхреквизитов ипорядка заполненияпутевых листов»(Зарегистрировано вМинюсте РФ08.10.2018 N12414)
* Инструкция поперевозкам крупногабаритныхитяжеловесныхгрузов автотранспортомпо дорогамРФот27.05.1996г. (ред.от 24.07.2017)
* Правилатранспортированияопасныхгрузов автомобильнымтранспортом(08.08.1995)№ 73
* ПостановлениеПравительства РФот 08.09.2006N 554"Об утвержденииПравил транспортно-экспедиционнойдеятельности"
* Постановление ПравительстваРФот15.04.2016 N272(ред.от 03.12.2015,сизм.от 17.05.2016)«ОбутвержденииПравил перевозокгрузовавтомобильнымтранспортом».

Организация охранытрудаработников,эксплуатирующих автотранспорт,должнаосновыватьсяна требованияхследующихнормативно-правовыхактов:

* + Межотраслевые правилапоохранетруда наавтомобильномтранспорте,утвержденные ПостановлениемМинтрудаРоссииот 12.05.2003г.№28;
  + Положение обособенностях режимарабочеговремении времениотдыха водителейавтомобилей,утвержденноеПриказом МинтрансаРФ от20.08.2004г.№ 15;

Необходимо составлятьграфики работыводителейсучетом Положенияоб особенностях режимарабочего времениивремениотдыха водителейавтомобилей.Впервуюочередьнужнообратитьвнимание,чтодлявсехводителейдолжныбытьсоставленыспециальныеграфикиработы.

Графикиработысоставляютсяработодателемидоводятсядосведенияводителя.Графикисоставляютсяежемесячно(намесяц),внихотражаютсярабочиеднисуказаниемвремениначалаиокончанияежедневнойработы(смены),времениперерывовдляотдыхаипитаниявкаждуюсмену,атакжедниеженедельногоотдыха.

Существует2типаучета рабочеговремени:

Ежедневный учетрабочеговремени(длительность каждогорабочего днянаходитсявпределах, установленныхзаконодательством);

Суммированныйучет рабочеговремени(длительностьрабочих днейможетотличаться,есть «длинные»дни,которыене укладываютсявнормативы,однако количестворабочихчасовза месяцнаходитсявпределах нормы).

Вкомпании ООО «Близнецы»используют суммированныйучет рабочеговремени.

При ежедневномучете рабочеговремени водительработает постандартной 40-часовойнеделе. Приэтом еслиу него5 рабочихдней, тодлительность каждогоиз нихне должнапревышать 8часов. Еслиу водителя6 рабочихдней, токаждый изних долженбыть недлиннее 7часов.

При суммированномучетедлительностьрабочего днянеможетпревышать 10часов.

Существуют несколько исключений,когдадлительность рабочего дняможетбыть увеличенадо12 часов:

1. Приосуществлениимеждугороднойперевозки,чтобыдатьводителювозможностьдоехатьдоместа отдыха.
2. Дляводителей автобусов,работающих нагородских ипригородныхмаршрутах.
3. Водителям,осуществляющим перевозкидляучрежденийздравоохранения,организаций коммунальныхслужб, телеграфной,телефонной ипочтовой связи,аварийных служб,технологические (внутриобъектные,внутризаводские ивнутрикарьерные).
4. Перевозкибез выходана автомобильныедороги общегопользования, улицыгородов идругих населенныхпунктов, перевозкина служебныхлегковых автомобиляхпри обслуживанииорганов государственнойвласти иорганов местногосамоуправления, руководителейорганизаций, атакже перевозкина инкассаторских,пожарных иаварийно-спасательных автомобилях.

Времяуправления автомобилемв течениерабочегодняне должнопревышать 9часов.

Продолжительность перерывадля отдыхаипитаниясоставляет от30 минутдо2-хчасов.

Если длительностьрабочеговременипревышает 8часов,томогут предоставлять2перерывана обед.Приэтомих суммарнаядлительностьсоставляетот 30минутдо2-х часов.

Присуммированном учетерабочего временидлительность ежедневногоотдыха должнабыть неменьше 12часов. Еженедельныйнепрерывный отдыхдолжен составлятьне менее42 часов.При этомв данныйвид отдыхане включаетсямеждусменный отдых.

Внастоящее время дляконтроля режиматрудаиотдыха водителейиспользуются специальные приборы– тахографы.Занарушениережима предусмотренадминистративный штраф на водителя от1000 до3000рублей, а на должностное лицо от 5000 до 10000рублей.

Оснащаться тахографамидолжнытолькотранспортные средстваюридическихлици индивидуальныхпредпринимателей,занимающихсяперевозками, с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонн.

**Глава****2.****Состояние****организации работы****транспортно-экспедиционного****предприятия****ООО «Близнецы»**

**2.1. Общая****характеристика деятельности****компании**

ООО «Близнецы» представляет собойкрупную транспортно-экспедиционнуюкомпанию, которая ведет свою деятельность с1999 годаи являетсялидером нароссийском рынкегрузоперевозок. Сегоднянаша компанияпредоставляет полныйкомплекс услугпо доставкелюбых партийгрузов, отодного килограмма до целойтранспортной единицы,железнодорожными автомобильнымтранспортом повсей России. Более19 лет успешной работы на рынке.5,5млрд. килограммов перевезенногогруза. Вкомпании более 1 000 сотрудников. 3 терминалаприемки иотправки грузовв Москве. 25филиалов вРоссии,30представительствв России.Отправки грузовот1кг до20000кг вболеечем2500 населённыхпунктов России.

Предметом деятельностипредприятия являютсятранспортныеперевозки.

КромеэтогоООО «Близнецы»осуществляет:

-сборныегрузоперевозки

-контейнерныеперевозки

-паллетнаядоставка

-прямыеперевозки

- перевозкидля интернет магазинов

Кдополнительнымуслугамотносится:

-автоэкспедирование

- погрузочно-разгрузочныеработы

- упаковкагруза

-возвратдокументов

Высшим органомуправленияпредприятиемявляется генеральныйдиректор. ..ю

В обязанностигенеральногодиректоравходят:

- оперативное управлениепредприятием;

- осуществлениетекущейфинансовойихозяйственнойдеятельностипоуправлениюпредприятием;

- наем иувольнениеработников;

- заключениевсехвидов договоров;

- представлениепредприятия вовсех государственныхииныхорганизациях, втом числеиво внешнеэкономическойдеятельности;

Главныйбухгалтер предприятия ведетбухгалтерскийучет иотчетность согласнозаконодательству.

Имуществопредприятиясоставляют основныеи оборотныесредства,находящиесяна балансепредприятия. Операционныйгодустанавливаетсяс 1января по31декабрякалендарного года.Годовой баланспредприятиясоставляетсяпо окончаниифинансового года.

Источниками формированияимущества предприятияявляются:

- денежныеиимущественныевклады участников,доходы отценныхбумаг,предпринимательской деятельности;

- кредитыбанкови другихкредиторов.

Уставный(фонд)капиталпредприятияобразуетсязасчетвкладовучастниковиразделеннадоли.

ПредприятиесоздалоРезервныйфонд,которыйформируетсязасчетежегодныхотчисленийотчистойприбыли(неменее5%отчистойприбыликомпании)додостиженияфондомегоразмера.

Чистаяприбыль предприятия,оставшаясяпослеуплаты налоговыхплатежей ивыплатыдивидендов,поступает враспоряжение предприятияираспределяетсяв порядке,определяемом генеральнымдиректором.

Компанияосуществляет финансовыеоперациипоналичному ибезналичномурасчету.

Убыткивозникшиеврезультатехозяйственнойдеятельностипредприятияпокрываются засчет резервногофонда.

Спервого днясуществования руководствофирмыпридерживаетсядемократического стиляуправления, которыйпредусматриваетоткрытыйрынок продаж,конкуренцию покритериюцена– потребительскиекачества, инфраструктуру,ориентированнуюнаклиента исоответствующую требованиямполучениямаксимальныхдоходов. Этихпринципов управленияфирмапридерживаетсядо сихпор.

Придемократическомстилеуправлениядирекцияпринимаетосновополагающиерешения,связанныесфункционированиемфирмы:

* планирование;
* организацияработ (процесс);
* управление персоналом;
* контроль;

Начальникиотделовпринимаютрешения,связанныесдеятельностьюпредприятия:

* производительностью труда;
* качествомработы;
* издержками производства;
* прибылью;
* текучестьюкадров.

Исполнительный уровень принимаетрешения, связанныес выполнением задач.

Насегодняшний деньтакойстильуправления можетобеспечить полноценное функционированиефирмы иположительныерезультаты вработе.

Высшиморганомуправления предприятиемявляется генеральныйдиректор.

Вобязанности генерального директоравходят:

• оперативноеуправление предприятием;

• осуществлениетекущейфинансовойихозяйственнойдеятельностипоуправлениюпредприятием;

• наемиувольнениеработников;

• заключениевсех видовдоговоров;

ООО«Близнецы»имеет линейно-функциональнуюорганизационную структуру.

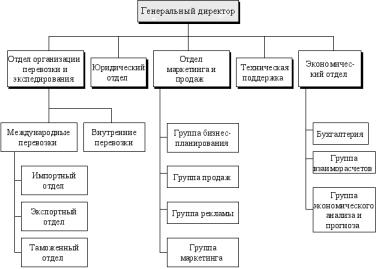


Рис. 1.Линейно-функциональная организационнаяструктура

Преимуществалинейно-функциональнойструктуры управлениянапримереООО «Близнецы»:

* четкая системавзаимных связейфункций иподразделений;
* четкая системаединоначалия –один руководительсосредотачивает всвоих рукахруководство всейсовокупностью процессов,имеющих общуюцель;
* ясновыраженнаяответственность;
* быстрая реакцияисполнительных подразделенийна прямыеуказания вышестоящих.
* согласованностьдействий исполнителей;
* оперативностьвпринятиирешений;
* простота организационныхформ ичеткостьвзаимосвязей;
* минимальные издержкипроизводстваи минимальная себестоимостьуслуги;

Линейнаяструктурауправленияпроста,еелегкопонять.Ясноочерченныеправаиобязанностивсехееучастниковсоздаютусловиядляоперативногопринятиярешений.

Помереростафирмы,усложнениятехнологии,расширенияноменклатурыоказываемых услугвозникаетнеобходимостьвсозданиивструктуре предприятия дополнительныхфункциональных подразделений,решающих общиеи функциональныезадачи.

Линейную структурууправления используютмелкие исредние фирмы,осуществляющие несложноепроизводство. ООО«Близнецы»,можно отнестик фирмесреднихмасштабов. Возглавляет каждоепроизводственноеили управленческоеподразделение руководитель,сосредоточивающийв своих рукахвсефункции управленияи полномочияпопринятию решений. Четковыраженпринцип единоначалия;высокая степеньцентрализациив управлении; полномочияфункциональныхспециалистов незначительны,носятрекомендательный характер.

Генеральныйдиректор эторуководитель крупноймногопрофильнойгосударственной,коммерческой либонекоммерческойорганизации,заместители которого,возглавляющиеотдельныеподразделения илинаправлениядеятельностиорганизации.

Отдел организации перевозок и экспедирования-наиболееважными функциямиявляются: человеческий фак счетставокисоставлениеконъюнктурных листовпо заявкам отдела поработесклиентом.

Юридическийотдел- подразделениепредприятия илиорганизации,занимающеесясоблюдением законностиоформления документов,урегулированиемэкономическихотношений, заключениемдоговоров, выставлениемпретензий,составлениемправовых документов,подачей исков

Отделтехническойподдержки:обеспечение контролясоответствия работы установленнымтребованиям игарантируетэтосоответствие потребителю;

Экономическийотдел-планирование,прогнозированиеианализтекущейдеятельности;

Бухгалтерия:обработка,учётинформации, текущиеплатежи,операциипобанку,бухгалтерский учёт;

Характеристикатруда иперсонала напредприятии

Ниже надиаграммепредставленосравнение персоналаповозрастуи постажу.

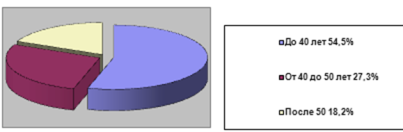


Рис.2. Сравнениеперсоналаорганизации повозрасту

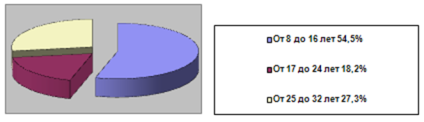


Рис. 3. Сравнениеперсонала организациипостажу

Исходяизпредоставленных вышедиаграмм,можносделать вывод чтобольшее количествоперсонала повозрасту до40 летсоставляет 54,5%так жестаж персоналаот 8до 16лет, составляет54,5%

**2.2. Анализ****организации****работы предприятия**

Ключевымвопросом выборанаиболеерациональноговарианта перевозокявляется оценкаэффективноститранспортногопроцесса втранспортно-экспедиционном предприятии.Выборкритерияэффективности зависитот конкретныхусловийперевозоки решаемойзадачи. Различаютлокальные(частные)и обобщенные(комплексные) критерии эффективности.

Локальныекритерии эффективностиприменяют,еслисравниваемые вариантыперевозок отличаются поодному отдельновзятомупоказателю.Так, внедрениечасовых графиков перевозокисключает простоиавтомобилейвочереди. Вэтом случае эффективностьсравниваемых вариантовперевозокможетбыть оцененаодним показателем: длительностьпростоев автомобилявпунктахпогрузки иразгрузки.

Возможно использованиетакже стоимостнойоценкипростоевтранспорта. Внедрениерациональных маршрутов перевозокобеспечивает уменьшениехолостыхпробегов.Различие всравниваемых вариантах вэтом случаеможетбытьоценено сокращениемпорожних пробегов автомобилейлибо другимипоказателями,связаннымис порожнимпробегом,как-то:

* коэффициент использованияпробега;
* общий пробег;
* расходтопливаи т.д.

Комплексные показателиэффективностиприменяют тогда,когда проводимыемероприятияодновременно меняют несколькохарактеристиктранспортного процесса.Например, заменаподвижногосостава приводит кизменениютаких параметров,как:

* грузоподъемность;
* простойпод погрузкойи разгрузкой;
* удельныйрасход топлива;
* амортизационныеотчисления идр.

В этомслучае недостаточнокакого-либо частногокритерия.

В качествелокальныхпоказателейэффективности используюттехнологические параметрытранспортногопроцесса:

* среднеерасстояние перевозки;
* нулевойпробег;
* порожний пробег;
* суммарнаягрузоподъемность автомобилей;
* средний коэффициентиспользованиягрузоподъемности;
* суммарныйпростойавтомобилей;
* потребность вавтомобилях;
* тонно-часы,затрачиваемые навыполнениезаданногообъема перевозок;
* общеевремянавыполнение перевозок;
* своевременностьдоставки;
* стоимостьгрузав пути;
* скоростьдоставкигруза;
* величинапотерьгрузав пути;
* сохранностьгруза.

К числулокальныхпоказателейэффективности транспортногопроцессаотносятсяи такие,как:

* энергоемкость;
* материалоемкость;
* материалоемкостьперевозки.

Транспортныезатраты

Транспортные затраты–частьтранспортно-заготовительных расходов;затратынатранспортировку продукцииотместпроизводства донепосредственныхпотребителей,осуществляемуюкактранспортомобщегопользования,такисобственнымтранспортом.

Прайс-лист наперевозкугрузовпо Москвеи Московскойобласти.

Таблица1.

Действуетс01.02.2017г.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Типтранспортногосредства | Мин.ст-ть  с учётомэкспедирования + 1час подача,рублей | Мин.времяработы (часов) | Каждыйпоследующий часпереработки, рублей | Кол-воевропаллет | Цена1-гокмпри выездеза МКАД | Въезд вТТК | Въезд всадовоекольцо | Ст-ть  боковой растентовки, рублей | Ст-ть  полной растентовки,рублей |
| А/МKIA 1 т  Объемдо9м3тент,фургон3,0\*1,6\*1,9 | 3990 | 5 | 570 | 3 | 18 | - | - | - | - |
| А/МГазель 1,5т  Объемдо10м3тент,фургон3,1\*1,8\*1,8 | 4340 | 5 | 620 | 4 | 20 | 800 | 1200 | \*\*\* | \*\*\* |
| А/М Газель(удлиненная) 1,5т  Объемдо 17м3 тент,фургон4\*2\*2 | 4690 | 5 | 670 | 6 | 22 | 800 | 1200 | 1000 | 2000 |
| А/МЗил (бычок)3,0т  Объем до16 м33,75\*2,12\*2,0 | 6400 | 6 | 800 | 7 | 24 | 800 | 1200 | \*\*\* | \*\*\* |
| А/МIsuzu5,0т  Объем до22м35,0\*2,1\*2,1 | 8100 | 7 | 900 | 8 | 28 | 1000 | 1500 | 1000 | 2000 |
| А/М Газон5,0т  Объемдо36 м36,0\*2,4\*2,3 | 8910 | 7 | 990 | 12 | 30 | 1000 | 1500 | 1000 | 2000 |
| А/МАЗ10т  Объем до32 м36,0\*2,45\*2,4 | 10620 | 7 | 1180 | 15 | 38 | \*\*\* | \*\*\* | \*\*\* | \*\*\* |
| А/ММАЗ20т  Объем до82 м3еврофура 13,5\*2,45\*2,5 | 13000 | 8 | 1300 | 32 | 44 | 1500 | 2000 | 2000 | 4000 |

ценывключаютНДС(20%);

1. Приналичиивмаршруте движения болеетрехточек погрузки,включаяточкузагрузки и/иливыгрузки,каждаяпоследующая точка,начинаясчетвертойоплачиваться дополнительновразмере 1часа стоимостиработыавтомобиля.

2.Перевозка за МКАД оплачиваетсявдва конца.

3. Заподачу автомобиляна погрузку/разгрузкув вечернееи ночноевремя (с20:00 до7:00),выходные ипраздничныеднидо полнительно взимается50%отстоимости

4.Ценазакилометрвзимается присверхнормативномпробегес выше100кмпомаршрутувчертегородаипривыездезаМКАД.

5.Заявкинапредоставлениеуслугпоэкспедированиюгруза,размещаютсядо16:00врабочийдень,предшествующийднювыполнениязаявки.

Переченьгрузов,непринимающихсякперевозке:

1.Грузы,свободная реализациякоторых запрещенавсоответствиис ПостановлениемПравительства РФот10.12.1992г.№ 959.

2.Грузы,предусмотренныеПриказомМинтрансаРФот08.08.1995г.№73итребованиямиГОСТ19433-88"ГрузыопасныеКлассификацияимаркировка".

3.Грузы,требующиеособыхусловийхраненияилиперевозки,втомчислегрузы,чувствительныектемпературномувоздействию.

4.Иные грузы,запрещенные кперевозке действующимзаконодательством РФ.

Транспортныезатраты являютсядополнительными затратами,связанными спродолжением процессапроизводства всфере обращения.Они включаютоплату тарифовтранспортных ииных сборовтранспортных организаций,затраты насодержание собственноготранспорта, стоимостьпогрузочно-разгрузочных работ,экспедирования грузов,разницу междуфактическимизатратами пооплате тарифовтранспортировки исуммой, возмещаемойпоставщиками снабженческо-сбытовыморганизациям (исходяиз среднихрасстоянийперевозок).

Коэффициенты финансовойустойчивости показываютсвязьмеждусобственным капиталоми заемнымфинансированием и отражаетструктуру капиталакомпании.

Коэффициентыфинансовойустойчивостипредставленывтаблице2.

Таблица2.–ПоказателифинансовойустойчивостиООО «Близнецы»

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2016 | 2017 | 2018 |
| Коэффициентфинансовогориска | 0,33 | 0,43 | 0,36 |
| Коэффициент финансовойзависимости | 0,26 | 0,31 | 0,27 |
| Коэффициент финансовойавтономии | 0,79 | 0,74 | 0,78 |
| Коэффициентманевренности | 0,96 | 1,34 | 1,1 |
| Коэффициентструктурыдолгосрочныхвложений | 0,07 | 0,01 | 0,06 |

Такимобразом,в2018 г. компанияООО «Близнецы»краткосрочныеактивы частичнозамещены собственнымкапиталом.Темне менее,в настоящиймоментдеятельностьООО «Близнецы»частичнозависитфинансовоотстороннихкредиторов,чтоподтверждаеткоэффициентфинансовогориска.

Такжездесьнеобходимоотметить,чтопредприятиюнеобходиморассмотретьвариантыполучениядолгосрочныхзаймовдляизмененияструктурыпассивовиповышенияликвидностиифинансовойнезависимости.

Затратынадоставкупродукциизаказчикам(илизаказчиковкместам,гдеоказываютсяуслуги)могутограничиватьэффектмасштабаприувеличенииразмерапредприятия.Транспортныезатратывоздействуютнавзаимосвязьзатратиэффектамасштабавпределаходногозаводаилигеографическиблизкогокомплексазаводов.

Чем большетовароввыпускается,тембольше,следовательно,должнобытьпродано.Длятогочтобыбольшепродать,возможно,необходимополучитьболееотдаленныхклиентов.Это,всвоюочередь,ведеткувеличениютранспортныхзатратнаединицупроданнойпродукции.Уровеньприростазатратзависитотследующихпеременных.

1.Отношениеразмерапроизводственногопредприятиякемкостиобслуживаемогорынка.Еслипроизводственноепредприятиеудовлетворяеттольконебольшуюдолюрыночногоспроса,тоономожетзначительноувеличитьобъемпродажбезрасширениягеографиисбыта.Вданномслучаетранспортныезатратынезначительноограничиваютразмерзавода.

2.Методценообразования.Транспортные затраты,учитываемые производителем,возрастаютсростом объемапроизводства втехслучаях,когда уровеньцен навсехрынкахбудет одинаковымили когдаценанаболее отдаленныхрынках будетустанавливатьсяконкурентами,обладающими преимуществамиместорасположения ихпроизводствапоотношению крынкам сбыта.Такиеусловияимеются умногихкомпаний.

3. Географическаяструктура транспортныхзатрат.Обычнофрахтовые тарифырастут медленнее,чемудаленность.Чем меньшескорость ростазатрат,связанныхс поставкойпродукции надополнительные100 км,тем меньшетранспортные затратысвязанысразмером производства.

4.География размещениязаказчиков.Еслипокупатели равномернораспределены потерриториирегиона,то приувеличении числаклиентовтранспортныезатраты будутвозрастать вменьшейстепени,чем припрочих равныхусловиях,таккак затратына доставкузависятотрадиуса поставки,в товремякакобъем продаж– отквадратарадиуса.

Если жеплотность распределениязаказчиковрезкоубывает помере удаленияотвнутристранового рынка,то транспортныезатраты приувеличении объемапоставок могутвозрастать взначительно большейстепени.

5.Отношениепроизводственных затраткфизическомуобъему единицыпродукции.Приперевозке объемныхтоваров,имеющихнизкую цену,такихкакпесок илипивныебутылки,транспортные затратыдинамичнорастутс увеличениемрасстоянияпоставки.

Длякомпактных идорогихтоваров,типа интегральныхсхемиинструментов, транспортныезатратырастутмедленно. Минимально эффективныйобъемвыпускаиз расчетапроизводственныхзатратсоответствует объемупроизводства. Улучшениятехнологиисерьезно влияютназатратыпо доставкеи,следовательно,на структурурынкасбытакомпании.

Операционный анализ– одиниз наиболееэффективных способованализа зависимостифинансовый результатовдеятельности компанииот издержек(расходов) иобъемов производстваи реализациитоваров иуслуг.

Операционный анализ,отслеживающийзависимостьфинансовых результатовфирмы от объемовпроизводства (реализации),являетсяэффективнымметодом дляоперативного и стратегическогопланирования. Задачаоперационногоанализа– найтинаиболее выгодное сочетаниепеременных ипостоянныхиздержек,цены иобъемареализации.

Данные поанализу коэффициентовоперационногоанализапредставлены втаблице 3.

Таблица 3. **–** Показателиоперационного анализаООО «Близнецы»,%

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование показателя | 2016 г. | 2017 г. | 2018 г. |
| Коэффициентизмененияваловыхпродаж транспортно-экспедиционныхуслуг | 6,38 | 33,27 | 5,12 |
| Коэффициент валовогодохода | 8,19 | 25,43 | 15,63 |
| Прибыльностьпродаж транспортно-экспедиторскихуслуг | 5,38 | 13,08 | 15,2 |

Себестоимость перевозок.

Себестоимостьперевозок –выраженная в денежнойформе величинаэксплуатационныхрасходовтранспортного предприятия,приходящихся в среднемна единицупродукциитранспорта.На железнодорожном,речном, морском ивоздушном транспортеонаопределяетсякак отношениевеличины эксплуатационных расходовтранспортного предприятияквеличинеприведенной продукции.

Показательсебестоимости перевозокопределяют какотношение величиныэксплуатационных расходовпо перевозкамгрузов, приходящихсяв среднемна 1ткм грузооборота.На автомобильномтранспорте себестоимостьперевозок определяетсядля отдельныхвидов транспортнойработы, заединицу которойпринимаются: поперевозкам нагрузовых автомобилях,работающих потарифу заперевезенную тонну,– 1ткм.

Себестоимость перекачкиединицы продукцииопределяется:нанефтепроводном транспорте– 1ткмза1 тперекачанного нефтегруза,нагазопроводном– 1тыс. м3газа.

Себестоимостьперевозокможетбытьсниженазасчетустранениянерациональныхперевозокгрузов,уменьшениякоэффициентапорожнегопробегаподвижногосостава,увеличениякоэффициентаиспользованиягрузоподъемностиподвижногосостава,внедренияпрогрессивныхнормогрузки-выгрузки,механизациипогрузочно-разгрузочныхработ,повышенияэффективностиматериальныхресурсов,внедренияпрогрессивныхнормрасходагорюче-смазочныхматериаловит.п.

Основнымистатьямизатрат привыполненииавтомобильных перевозокявляются:

* затратынатопливо;
* затратынасмазочные материалы;
* затратынатехническоеобслуживание иремонт;
* затратынаамортизациюповосстановлениюподвижногосостава;
* накладныерасходы;
* заработнаяплатаводителей;
* «суточные»и «квартирные»водителей;
* дорожныесборы;
* оплатаплатных магистралей,проезда через мостыи туннели,паромныхпереправ;
* оплатауслугфирм-экспедиторов;
* затратынастрахование.

Прианализе состояниякомпании важноопределить,насколькоэффективно менеджментуправляет активамикомпании,довереннымиему владельцамикомпании.

По балансупредприятия можносудить охарактере используемыхкомпанией активов.Большая сумманакопленной амортизациипо отношениюк имеющимсянедвижимому имуществу,машинам иоборудованию даетоснования полагать,что укомпании староеоборудование, требующееобновления. Еслив балансепоявились большиесуммы денежныхсредств, можнопредположить, чтоимеются излишниеденьги, которыемогли бытьиспользованы сбольшей пользой.

Длявыявлениятенденцийв использованииимеющихсяукомпании ресурсовиспользуетсярядкоэффициентов, основанныхнасоотношениитоварооборота ивеличиныкапитала,необходимого дляобеспечениятакогообъема операций.Возьмемделовуюактивность предприятия.

Стабильностьфинансовогоположенияпредприятия вусловияхрыночнойэкономики обусловленазначительнойстепениего деловойактивностью,котораязависит отширотырынковсбыта продукции,егоделовойрепутации, степенивыполненияпланапо основнымпоказателямхозяйственнойдеятельности, уровняэффективностииспользованияресурсов иустойчивостиэкономическогороста.

Таблица 4.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименованиепоказателя | 3 кв.2017г. | 3кв. 2018г. |
| Стоимостьчистыхактивов,тыс. руб. | 1169 | 2926 |
| Отношениесуммыпривлеченных средствк капиталуи резервам,% | 52.5 | 19.09 |
| Отношениесуммыкраткосрочныхобязательствккапиталуирезервам,% | 49.5 | 17.8 |
| Покрытиеплатежей пообслуживанию долгов,% | 2.25 | 2.3 |
| Уровеньпросроченной задолженности,% | - | - |
| Оборачиваемостьдебиторскойзадолженности,раз | 1.25 | 0.94 |
| Доля дивидендовв прибыли,% | - | - |
| Производительностьтруда,тыс. руб./чел. | 16441 | 21444 |
| Амортизацияк объемувыручки,% | 5.45 | 6.7 |

Длярасчетаприведенныхпоказателейиспользоваласьметодика,рекомендованная«Положениемораскрытииинформацииэмитентамиэмиссионныхценныхбумаг»,утвержденнымприказомФедеральнойслужбыпофинансовымрынкамот16октября2006года№06-117/пз-н.

Анализплатежеспособности ифинансовогоположенияэмитента наосновеэкономическогоанализа динамикиприведенныхпоказателей:

Анализ динамикипоказателейфинансово-экономическойдеятельности показываетудовлетворительный уровеньплатежеспособностиЭмитента.Обязательства, подлежащиепогашению, погашалисьсвоевременно,безсущественных задержек,вследствие чегопросроченнойзадолженностине наблюдалось.

За анализируемыйпериод временистоимостьчистыхактивов Эмитентаувеличилась в2,5раза.

Показателисуммыпривлеченныхсредствк капиталуирезервами суммыкраткосрочныхобязательствк капиталуирезервамявляютсяиндикаторамифинансовойзависимости.Чембольшеэти показатели,тембольшефинансовая зависимостькомпании. Поитогам третьегоквартала2018 г.эти показателизначительнонижепо сравнениюсаналогичнымпериодом 2017 г.

Покрытиеплатежейпообслуживанию долгов-важныйпоказатель финансово-экономическойдеятельностипредприятия,отражающий способностьпредприятиярасплачиватьсяпо своимобязательствамзасчёт прибылииприравненныхк нейсредств.В2018г.показательосталсяна прежнемуровне.

Показатель долидивидендов вприбыли нерассчитывается ввиду отсутствиядивидендов (эмитентне являетсяакционерным обществом).

Показательпроизводительности труданаходится навысоком уровне.

Показательоборачиваемостидебиторскойзадолженности остаетсяпримернонатом жеуровне.

Показательамортизации кобъему выручки относительнонизок, чтоговоритотом, чтообъем собственных основныхсредств относительновыручкинебольшой.

В целом динамикаприведенных показателейхарактеризует удовлетворительное финансовоеположение Эмитента.

Эмитентустойчивофункционировал,анализегофинансово-хозяйственнойдеятельностивыявляетудовлетворительныйуровеньфинансовойустойчивостидляпродолженияосновнойхозяйственнойдеятельности,чтоозначаетотсутствиереальнойугрозыбанкротствавобозримом будущем.

Эмитентне являетсяоткрытым акционернымобществом, поэтомурыночная капитализацияЭмитента нерассчитывается.

Кредиторская задолженность

Таблица 5.

посостояниюна 30.09.2018

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование кредиторскойзадолженности | Срокнаступленияплатежа | |
| До одногогода | Свышеодногогода |
| Кредиторскаязадолженностьперед поставщикамииподрядчиками,тыс. руб. | 4351 | - |
| втом числепросроченная,тыс. руб. | - | - |
| Кредиторскаязадолженность передперсоналом организации,тыс.руб. | 24 | - |
| втом числепросроченная,тыс. руб. | - | - |
| Кредиторскаязадолженностьпередбюджетом игосударственными внебюджетнымифондами,тыс.руб. | 212 | - |
| в томчислепросроченная,тыс. руб. | - | - |
| Кредиты,тыс.руб. | - | - |
| в томчисле просроченные, тыс.руб. | - | - |
| Займы,всего,тыс. руб. | 517749 | 31224 |
| втом числепросроченные,тыс. руб. | - | - |
| Прочаякредиторскаязадолженность,тыс.руб. | 1406 | 3872 |
| в томчисле просроченная, тыс.руб. | - | - |
| Итого, тыс.руб. | 577 269 | 35096 |
| втом числеитого просроченная,тыс.руб. | - | - |

Не имеетинеимел просроченнойкредиторскойзадолженностипо кредитнымдоговорам,договорамзайма, атакжеповыпущенным долговымценнымбумагам(в т.ч.выпущеннымоблигациями векселям),атакжепрочим обязательствамЭмитента.

Кредиторы, надолю которыхприходится неменее 10процентов отобщей суммыкредиторской задолженностиза второйкварталтекущего финансовогогода. Отсутствуют.

Анализ финансово-экономического состояния предприятия производится с помощью совокупности методов и рабочих приемов (методологии), позволяющих структурировать и идентифицировать взаимосвязь между основными показателями.

Финансовая отчетность состоит преимущественно из количественных, абсолютных показателей. Поэтому анализ тех или иных показателей, экономических явлений, хозяйственных процессов, ситуаций начинается с рассмотрения абсолютных величин в натуральных или стоимостных измерителях. Эти показатели являются основными в финансовом учете.

В анализе они используются для исчисления средних и относительных величин. Для анализа абсолютных показателей используется. Как правило, метод сравнения, с помощью которого изучаются абсолютные или относительные изменения показателей, тенденции и закономерности их развития.

Анализ абсолютных показателей - это изучение данных, представленных в бухгалтерской отчетности: определяется состав имущества предприятия, структура финансовых вложений, источники формирования собственного капитала, оценивается размер заемных средств.

Горизонтальный анализ заключается в сопоставлении финансовых данных предприятия за два прошедших года в относительном и абсолютном виде с тем, чтобы выявить тенденции изменения статей баланса или их групп и на основании этого исчислить базисные темпы роста.

Наблюдается снижение дебиторской задолженности, что является положительным фактором, так как следовательно состояние расчетов с покупателями улучшилось. Рост денежных средств на 99,2% свидетельствует о том, что значение коэффициента быстрой ликвидности улучшилось, но при финансовых затруднениях, которые компания испытывала в 2016-2018годах, замораживать средства на расчетных счетах не следовало.

С другой стороны учитывая, что дебиторская задолженность непросроченная и компания имеет платежеспособных дебиторов, задолженность указывает на предстоящее поступление денежных средств. Наблюдается значительное увеличение денежных средств. Учитывая то, что организация имеет большую задолженность перед перевозчиками, замораживание средств на расчетных счетах не представляется эффективным.

Отношение активов на конец 2017 года к началу года уменьшились на 89,1%, но на конец 2018 года уменьшение активов уже составило -68,6%. Что свидетельствует о начале стабилизации финансового состояния компании.

Таблица 6.

Горизонтальный анализ пассива баланса ООО «Близнецы»

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Баланспредприятия на | 01.01.2017 | 31.12.2017 | 31.12.2018 | Изменения31.12.2017к 01.12.2017 | | Изменения31.12.2018 к01.12.2017 | |
| Актив |
| абсолютное | % | Абсолютное | % |
| Краткосрочныеобязательства: |  |  |  |  |  |  |  |
| Кредитыи займы(610) | 141 184000 | 48967700 | 54 189400 | -92 216300 | -65,3 | -86994600 | -61,6 |
| Краткосрочная кредиторскаязадолженность(630)в томчисле: | 540711693 | 366921546 | 496 657234 | -173 790147 | -32,1 | -44 054459 | -8,1 |
| поставщикам,подрядчикам,исполнителям (631) | 113286 461 | 8062619 | 8570520 | -105223 842 | -92,9 | -104715941 | -92,4 |
| посоциальному страхованиюи обеспечению(634) | 5 116038 | 4344 159 | 2868810 | -771879 | -15,1 | -2247228 | -43,9 |
| пооплате труда(635) | 6054852 | 11143 456 | 7964650 | 5 088604 | 84 | 1909 798 | 31,5 |
| полизинговымплатежам(636) | 134491 755 | 131758 483 | 207 488612 | -2 733272 | -2 | 72996857 | 54,3 |
| собственникуимущества(учредителям,участникам)(637) | 6054 852 | 11 143456 | 7 964650 | 5088604 | 84 | 1909 798 | 31,5 |
| прочимкредиторам(638) | 275707735 | 180 848163 | 261799992 | -94859572 | -34,4 | -13907743 | -5,04 |
| **Итого** | **681 895****693** | **415****889****246** | **550****846 634** | -266006447 | -39 | -131049059 | -19,2 |

Как следует из расчетов представленных в таблицы 2.2 в 2018году по сравнению с 2017годом произошли следующие изменения: уменьшение стоимости пассивов вызвано снижением краткосрочных обязательств на 19,2%. Предприятие не привлекает долгосрочные заемные средства, т.е. отсутствуют инвестиции в производство. Заемные средства уменьшились на 61,6%, что свидетельствует о том, что компании хватает собственных средств для расчетов по обязательствам.

В составе кредиторской задолженности произошло снижение задолженности перед исполнителями на 92,4%, выросла задолженность перед персоналом на 31,5% за счет повышения заработной платы и начисления в декабре месяце премии по итогам работы за год. Задолженность по социальному страхованию и обеспечению уменьшилась на 43,9%.

Для проведения вертикального анализа актива баланса сумма активов принимается за 100%. Каждая статья выражается в процентах от общей суммы активов, т.е. определяется удельный вес внеоборотных активов и удельный вес оборотных активов в общей сумме имущества предприятия (валюте баланса). Затем проводят детальный анализ внеоборотных и оборотных активов.

Таблица 7.

Вертикальный анализ актива баланса ООО «Близнецы»

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Баланспредприятияна | 01.01.2017удельныйвес, % | 31.12.2017удельный вес,% | 31.12.2018 удельныйвес,% | Изменения31.12.2017к01.12.2017 | Изменения 31.12.2018к01.12.2017 |
| Актив |
| Изменениепо структуре (+,-) | Изменение поструктуре (+,-) |
| Краткосрочнаядебиторская задолженность(250) | 52,63 | 76,77 | 80,82 | +24,14 | +4,05 |
| Запасы(210) | 0,28 | 4,13 | 0,86 | +3,85 | +0,58 |
| ВходнойНДС (240) | 9,39 | 16,5 | 11,16 | + 7,11 | +1,77 |
| Денежныесредстваиихэквиваленты(270) | 37,7 | 2,6 | 7,16 | -35,1 | -30,54 |
| **Активы****всего****(290)** | **100** | **100** | **100** |  |  |

На основании анализа данных приведенных в таблице 2.3 можно сделать следующие выводы: Удельный вес запасов в структуре активов занимает 0,86%, т.е. по сравнению с 2017годом этот показатель увеличился на +0,58. Незначительная доля материалов в структуре активов объясняется особенностями деятельности компании. Удельный вес дебиторской задолженности в структуре активов составляет 80,82%, что по отношению к 2017году увеличилось на + 4,05, что связано с характером деятельности компании. Удельные веса остальных активов незначительны.

Таблица 8.

Вертикальный анализ пассива баланса ООО «Близнецы»

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Баланс предприятияна | 01.01.2017удельныйвес,% | 31.12.2017 удельныйвес,% | 31.12.2018 удельныйвес, % | Изменения31.12.2017к01.12.2017 | Изменения31.12.2018к01.12.2017 |
| Актив |
| Изменениепоструктуре (+,-) | Изменениепо структуре (+,-) |
| Краткосрочныеобязательства: |  |  |  |  |  |
| Кредитыи займы(610) | 20,7 | 11,77 | 9,84 | - 8,93 | -10,86 |
| Краткосрочная кредиторскаязадолженность(630)в томчисле: | 79,3 | 88,23 | 90,16 | +8,93 | +10,86 |
| поставщикам, подрядчикам,исполнителям(631) | 16,61 | 1,94 | 1,55 | -14,67 | - 15,06 |
| посоциальному страхованиюи обеспечению(634) | 0,75 | 1,04 | 0,52 | +0,29 | -0,23 |
| по оплатетруда (635) | 0,89 | 2,68 | 1,45 | +1,79 | +0,56 |
| полизинговым платежам(636) | 19,72 | 31,68 | 37,67 | +11.96 | +17,95 |
| собственникуимущества(учредителям, участникам)(637) | 0,89 | 2,68 | 1,45 | +1,79 | +0,56 |
| прочимкредиторам (638) | 40,44 | 48,21 | 47,52 | + 7,77 | + 7,08 |
| **Итого** | **100** | **100** | **100** |  |  |

Вертикальный анализ позволяет сделать следующие выводы: несмотря на то, что в 2018году по сравнению с 2017доля заемного капитала снизилась 10,86 пункта, его доля в пассиве баланса незначительна – 9,84%, компания привлекала заемные средства для расчетов с кредиторами.

Несмотря на то, что сумма кредиторской задолженности уменьшилась на 11 пунктов, ее доля в заемном капитале составляет более 90%, что является отрицательным показателем, т.е. финансирование оборотных средств идет в основном за счет кредиторской задолженности.

**Глава****3.****Совершенствование организации****работы транспортно-экспедиционного****предприятия****ООО****«Близнецы»**

**3.1.****Способы совершенствования****организации****работы****предприятия**

В качестве рекомендаций для повышения конкурентоспособности компании были предложены следующие мероприятия:

1. Организовать полный комплекс услуг по таможенному оформлению, что позволит организовать доставку «от двери до двери», позволяя клиенту работать с одним партнером, экономя его ресурсы.

2. Включить в сферу услуг оказание перевозок воздушным и морским транспортом, что позволит охватить широкую географию перевозок, а также позволит клиенту работать с одним партнером на протяжении всего пути следования груза.

3. Дополнительно ввести оказание услуг по страхованию и консолидации грузов на складах.

4. Внедрить систему контроля за автомобилями с помощью ГЛОНАСС и GPS.

5. К числу задач, решаемых транспортно-экспедиционными компаниями можно отнести предоставление сервиса, который имеет свои отличительные особенности, связанные с организацией доставки грузов. Основными направлениями осуществления сервиса являются:

Сервис, предшествующий процессу транспортировки, в него включают:

Забор груза у отправителя.

Подготовка необходимых транспортных документов.

Оказание при необходимости услуг по таможенному оформлению.

Консолидация мелких отправок груза, с целью снижения затрат на транспортировку.

Упаковка груза в соответствие с принятыми стандартами фирмы-перевозчика. Осуществление погрузочных работ при необходимости хранение груза.

Страхование груза.

Сервис, сопровождающий процесс транспортировки.

Контроль за осуществлением транспортировки.

Координация действий, вовлеченных в процесс транспортировки груза.

Мониторинг движения груза с целью предотвращения неблагоприятных ситуаций.

Сервис, завершающий процесс транспортировки.

Уведомление грузополучателя/грузоотправителя о прибытие груза.

При необходимости оказание услуг по таможенному оформлению груза.

Осуществление разгрузочных работ.

Проверка состояния и уровня сохранности груза.

Доставка груза получателю.

Для решения такого спектра вопросов необходимо провести дополнительное обучение персонала.

Совершенствование маркетинговыхмероприятий истимулирования сбытана предприятииООО «Близнецы».

5. Маршрутизация.

Рассмотрим этимеры болееподробно.

1) Оптимизацияработы склада.

Дляуправления складомочень важнаего планировка,которая определяетразмещение местдля хранения,зон погрузкии разгрузки,тип оборудования.Всё этообуславливает эффективностьвыполняемых операций.Продукцию наскладе необходиморазмещать такимобразом, чтобык нейбыл свободныйдоступ длявыполнения складскихопераций, чтобызатраты сили техническихсредств приперемещении продукциибыли наименьшими,а складская площадь былаиспользована рационально.

Для этогонеобходимо, чтобынаиболеечастоиспользуемая номенклатурапродукции храниласьвблизиотзон приёмкии отгрузкивтакназываемой «горячейзоне».

Рациональная разбивкаскладскихплощадей на рабочие(складские)зоны позволяетобеспечить оптимальныйпроцесспереработки грузов наскладепри максимальномиспользовании имеющихсяскладскихмощностей. Планировка склададолжнаобеспечивать беспрепятственноедвижение грузовнезависимоподлежат они хранениюилинет.

2) Согласованиеработы автомобилейипогрузочно-разгрузочныхпунктов.

Погрузочно-разгрузочные пунктыпредставляют собойосновные звеньятранспортного процесса,так какот эффективностиорганизации взаимодействияс нимиавтомобилей зависятконечные результатыперевозок.

Работа автомобильноготранспорта,пунктовпогрузки иразгрузкипредставляетсобой единыйтехнологическийпроцесс,в соответствиискоторыморганизуется отгрузка,перемещениеиприём груза.

Пунктпогрузки -зона отправкиготовойпродукциипредприятия -представляет собойместовыполненияосновных элементовлогистических действий:изучениеиформирование спросана продукцию,планированиесбытапродукции, упаковка,группировка пополучателям,складирование,хранение, отгрузка.Именно здесьзарождаютсяматериальныеи информационныепотоки, вкоторыхучаствуетавтотранспорт.

Местом непосредственноговзаимодействия автотранспортас пунктамипогрузки иразгрузки являютсяпогрузочно-разгрузочные посты,на которыхустановлены грузоподъёмныемеханизмы.

Ритмработы пункта погрузки(разгрузки) -этопромежутоквремени междупрохождением любого пунктамаршрута двумяследующимидругза другомавтомобилями.

Равенствоинтервала движенияавтомобилей намаршрутеиритма работыпункта погрузки(разгрузки)означает,что промежуткивремени междудвумяследующимидруг задругом помаршрутуавтомобилямисовпадают спериодами временимеждуотправлениямииз пунктадвух последовательнозагруженныхавтомобилей.Когда ритмбольше интервала,имеетсяизбытокпровозной мощностипо отношениюкпропускнойспособности пункта.Автомобили будутпростаиватьвочереди.

1. Наиболеерационально подборгруза наскладе производитьнакануне днядоставки позаблаговременно подготовленнойнакладной, переданнойна склад.

2.Время передачирасходной накладнойдолжно бытьдостаточным, чтобыперсонал складауспел выполнитьвсе операциипо подготовкегруза кперевозке: сформировалотправку, промаркировали выполнилвсе другиенеобходимые операции.Для облечениявыполнения функцийобъединения грузовв экономическуюпартию отгрузки,позволяющую максимальноиспользовать транспортноесредство, оформлениедокументации осуществляетсячерез информационнуюсистему.

3. Длябыстроты выполненияпогрузочно-разгрузочныхоперацийнеобходимо наличиеподъёмно-транспортного оборудования(авто- иэлектропогрузчиков, грузовыхтележек ит.п.)ичёткой организацииработ поразгрузкетранспорта.

4.Следует оговариватьточное времяприбытия транспортапод погрузкуи просчитыватьточное времяприбытия кполучателю продукции.

3)Маршрутизация перевозок

Построениемодели транспортногообслуживания потребителейи фирмосновывается нарациональных маршрутахперевозки играфиках доставкипродукции потребителям,то естьмаршрутизация перевозок.Маршрутизация перевозок- этонаиболее совершенныйспособ организацииматериалопотока грузовс предприятийоптовой торговлипотребителям. Этасистема оказываетсущественное влияниена эффективноеиспользование автомобильноготранспорта.

Присоставлениимаршрутовопределяютсяпутиследованияавтомобилясгрузомибезгрузапривыполнениисменногозадания,последовательностьобъездапунктовнамаршруте,конкретизируетсявремяприбытиявкаждыйизпунктовмаршрута.

Рациональныемаршрутымогут планироваться применяющихсягрузопотоках накаждую сменувоперативном режиме. Впервуюочередь необходимовыявить возможностьорганизациирациональных маятниковых маршрутов(сполной илинеполной загрузкойвобратном направлении) напостоянныхгрузопотоках. Заблаговременнаяразработка рациональныхмаршрутовупрощает оперативное планированиеперевозоки повышаетих эффективность.

Требованияк качествумаршрутов:

· перевозкадолжнаосуществлятьсяпо кратчайшемурасстоянию;

·обеспечиватьминимальнуюдолю холостыхи нулевыхпробеговвсуммарном пробегеавтомобиля;

·снижатьнерациональныегружёныепробегизасчётисключениявстречныхперевозок;

·максимально использоватьгрузоподъёмность подвижногосостава;

·времяработыавтомобилядолжносоответствоватьвременив наряде;

·возможность диспетчерскогоруководства.

Критериямиоптимальностиявляются минимумхолостыхпробеговили максимум коэффициентаиспользованияпробегапри перевозкезаданного объёмагруза.Присоставлении сборногоили развозочногомаршрутацелью являетсяне увеличениекоэффициентаиспользованияпробега (они такнамаршрутеравен единице),а сокращениегружёного(илиобщего) пробега,времени объездавсехпунктовмаршрута имаксимальное использованиегрузовместимоститранспортногосредства.

Маршруты движениясоставляются следующимобразом.Попорядку анализируют,какие пунктыпогрузкинаходятсярядом спунктом разгрузкианализируемойзаявкии повозможности увязываютводинмаршрут обезаявки.

Маршрутизация перевозокпозволит:

·определитьпути следованияавтомобиля;

· последовательностьобъезда пунктов;

·расписаниедвиженияавтомобиля.

Создание маршрутапозволит точноопределить оптимальныйобъём перевозокгрузов спредприятий оптовойторговли, количествоавтомобилей, осуществляющихэти перевозки,что способствуетсокращению простоевавтомобилей подпогрузкой иразгрузкой, эффективномуиспользованию подвижногосостава ивысвобождения изсфер обращениязначительных материальныхресурсов.

Вместес теммаршрутизация перевозокпозволяет повыситьпроизводительность автомобиля,при одновременномсокращении количестватранспортных средств,поступающих напредприятие оптовойторговли.

Правильное составлениемаршрутовобеспечиваетдостижение наивысшегокоэффициентаиспользованияпробега, а,следовательно,обеспечиваетснижение себестоимостиперевозок.

Мониторингпозволяетвыявить «левые»рейсы, «приписки»впутевых листах, простоитранспорта, так же для удобства клиентов предоставляется ссылка на отслеживание автомобиля

Повышениеэффективностиработыидисциплиныперсонала.

Повышениебезопасности исохранностигруза.

Повышениеуровня сервисаза счетболееэффективнойорганизации доставки,погрузки, отгрузкигруза.

Предотвращениехищенийгрузов.

Предотвращение порчискоропортящихся продуктов.

Полнаяликвидация«сливов»топлива.

Ликвидация «приписок»порасходуГСМ.

Возможность своевременносообщить клиентуо сбояхв поставкеи принятьнеобходимые мерыпо минимизацииущерба.

Предотвращениепопыткиугонатранспортныхсредств.

Улучшениеоперативногоуправления сотрудниками.

Внынешних рыночныхусловияхосновныминаправлениями совершенствованияорганизации перевозокмогутбыть:

Разработка иприменениярациональныхмаршрутов движения,увеличивающих коэффициента использованияпробега, соответственноснижаютзатратана перевозку.

Рациональныйвыбор подвижногосостава соответствующийусловием эксплуатациипозволяющей получатьтак прибыль.

Организацияработыподвижногосостава почасовомуграфику,повышающего производительностьподвижногосоставаи обеспечивающегосячёткостьработыучастников транспортногопроцесса.

Изучениеспросана автомобильныхперевозках,регламентированныеработы предприятиясцельюнаходится платежеспособныхклиентов.

Длякаждогомаршрута расчётпроизводитсяодинаково,и фактическиеданныепараллельносравнивается саналитическихданных.

**3.2.****Оценка****эффективности****предлагаемых****мероприятий**

Длятого, чтобы определить эффективностьнашихпредложений посовершенствованию перевозочнойдеятельноститранспортно экспедиционного предприятия,рассчитаемтехнико-эксплуатационные показателиработымаршрутов.

В качествепримера расчетамультимодальнойлогистическойцепи определимэффективный вариантдоставкигруза отпункта А допунктаD (рис.14)

**Схема** доставки: автомобильныйтранспорт — железнодо­рожныйтранспорт — автомобильныйтранспорт.

Главнаяфункция проектируемойсистемы — доставкагруза**от** пункта *А* допункта *D.*

Выявлены следующиеподфункциисистемы:

*•* перевозкаавтомобильным транспортомпоучастку*АВ;*

*•* перевалка грузав терминале *В;*

*•* перевозка железнодорожнымтранспортомпоучастку *ВС;*

*•* перевалкагрузав терминале С;

• перевозка автомобильнымтранспортом поучастку *CD.*



Операциипогрузки впункте *А* иразгрузки впункте *D* осуще­ствляютсясоответственно грузоотправителеми грузополучате­лем.

Сцельюобеспечениябезопасности придоставке ко всемуча­стникам (далеемодулям)проектируемойсистемы предъявляют­сяследующие требования:

• наличиелицензии по реализациуслуг,связанных спере­возкой опасногогруза;

• наличиеопыта работс взрывчатымивеществами;

• наличиеспециализированных транспортныхитехничес­кихсредств.

Варианты проектируемойсистемы сравниваютсяпо следую­щимнормативнымпараметрам:

• время доставки — неболее 600 часов;

• общаястоимость доставки — неболее 1000 у.е.;

• высокийуровеньсинхронизации(совместимости) прифункционировании системы.

Маркетинговыеисследованияпозволяютустановить списокмодулей, удовлетворяющих перечисленнымтребованиям систе­мы:

• дляосуществления перевозкипо участку*АВ* имеются тримодуля — перевозчика *AB1, АВ2* и *АВ3,.* Стоимостьихус­луги 180,190 и 200 у.е.;

• втерминале можнопривлекать кпроекту двамодуля: *В1*и*B2.* Стоимостьих услугсоответственно 120 и 130 у.е.;

• перевозка железнодорожнымтранспортомпо участку*ВС* можновыполнитьединственным модулем *BC1.* Стоимостьперевозки 520 у.е.;

• для операцииперевалкигрузав терминале *С* имеютсятакжедва модуля:*С1* и*С*2 со стоимостьюуслуги 130 и200 у.е.;

• на участке*CD* грузможноперевестисиламиодногоизтрехмодулей*CD1, CD2* и*CD3*.Стоимость перевозкисо­ставляет соответственно 20,30 и 50 у.е.

Наосновепроведенногоанализапостроимморфологическуютаблицу(табл. 11).

Таблица 11

Морфологическаятаблица

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Критерии качествасистемы | Функции | Критерии качества  модуля | Модулидля реализациифункции Ф| | Числомоду­лей |
| Критерии  типа*Ус1*:  Стоимость  доставки  Критерии  типа *Ус2:*  Время до­  ставки  Совмести­  мости | Перевозка*AT* по уча­  сткуАВ  Перевалкагрузав  терминале *В*  ПеревозкаЖДТпо  участку *ВС*  Перевалкагрузав  терминале С  Перевозка *AT* по уча­  сткуCD | Опыт,наличие ли­  цензииисредств  Опыт,наличие ли­  цензиии средств  Опыт,наличие ли­  цензиии средств  Опыт,наличие ли­  цензииисредств  Опыт,наличиели­  цензииисредств | *AB1, АВ2, АВз*  *В1В2*  *BC1*  С1С2  *CD* 1,*CD2,**CD3* | 3  2  1  2  3 |

Какустановлено,всемодулисоответствуютпредъявляемымтребованиямпообеспечениюбезопасности,поэтомупригенера­циивариантовнеобходимооценитьвариантытолькопокрите­риямтипов*Ус1* и*0*

Процессформированиявариантов начинаетсясдвухпер­вых строктаблицы.Результатыкомбинирования парныхсоче­танийнаэтом шагепоказаныниже(варианты ранжированы,рядомуказаныих оценкипокритерию«общая стоимостьдо­ставки»).

ABI-В1: 300ABI-В2: 310АВ2-В1: 310

АВ2 - В2: 320 АВЗ - В2: 320 АВЗ - В 1:330

Выбираетсясамыйлучший вариант (ABI - В1) длядальней­шегосинтеза,остальныепять вариантоврезервируются.

Третья строка«Перевозкапоучастку ВС»имеет толькоодинмодуль BCI, поэтомурезультат синтезанаэтомшаге: толькоодинвариант ABI- В1 -BCI, стоимостьдоставки: 820 у.е.

Присинтезеварианта АВ1 — В1 - ВС1смодулямиследую­щей строкитаблицы«Перевалкав терминале С» имеемдвеком­бинации:

АВ1-В1-ВС1-С1: стоимостьдоставки 950 у.е.,

АВ1-В1-ВС1-С2:стоимость доставки 1020 уд.

Второйвариант (АВ1-В1-ВС1-С2)не отвечаеттребованию постоимости доставки (1020 >1000). Поэтомурезультатом син­тезана данномшаге являетсяединственный вариант:АВ1-В1-BC1-C1

При включениимодулейпоследнейстроки «Перевозкапо участкуСО» в систему получаемследующиецелостныевариан­ты:

AB1-B1-BC1-C1-CD1, AB1-B1-BC1-C1-CD2 и AB1-B1-BC1-C1 –CD2.

Их стоимостьдоставкисоставляет 970, 980 и 1000 у.е.,чтосоответствует требованиюпо стоимости.Чтобыувеличитьчисло целостныхвариантов длярассмотрения,осуществляютсяпроце­дуры возврата.На предыдущихпромежуточныхшагахсинтеза (синтезна четвертойитретьейстроках) резервированныевари­анты отсутствовали.Поэтомурассматриваетсярезервированный напервом шагесинтезавариант*АВ1-В2.* Получаются ещетриследующихцелостных варианта:

*AB1-B-1-BC1-C1-CD1:* стоимостьдоставки 980 у.е.,

*AB1-B-1-BC1-C1-CD2:* стоимость доставки 990 у.е.,

*AB1-B-1-BC1-C1-CD3.* стоимость доставки 1010 у.е.(исключа­ется),

Целостные вариантыоцениваютсяпокритериям совместимостисистемы (экспертнымметодом)ивремени доставки(прогнозным методом).Результатыоценкипоказаны втабл. 13.

Таблица 13

Оценки вариантов

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № вар.: | Варианты | Общая стоимостьдоставки (у.е.) | Время доставки | Уровень  совместимости |
| 1 | AB1-B1-BC1-C1-CD1 | 970 | 620 | Хорошо |
| 2 | AB1-B1-BC1-C1-CD2 | 980 | 580 | Хорошо |
| 3 | AB1-B1-BC1-C1 –CD2 | 1000 | 650 | Отлично |
| 4 | *AB1-B-1-BC1-C1-CD1* | 980 | 580 | Удовлетворительно |
| 5 | *AB1-B-1-BC1-C1-CD2* | 990 | 600 | Удовлетворительно |

Варианты 1 и 3 исключаются из-занесоответствия покрите­рию временидоставки. Средиостальных вариантоввторой вари­антявляетсянаиболее предпочтительным.

**Заключение**

Подтранспортно-экспедиционнойуслугой следуетпониматьсопутствующиеперевозочному процессуоперацииилиработы. Этиоперациивключаютдоставку материалов,складированиеихранение, упаковкуиагрегирование,а такжеперевозкулюбымвидом транспорта.Основнойтенденциейуспешного функционированиятранспортно-экспедиционногопредприятияв настоящеевремяявляетсявозможность предоставленияимкомплексакачественного обслуживания.

Качествотранспортно-экспедиционногообслуживания определяетсяцелымрядомпараметров, учитывающихтребованияклиентови возможностипредприятия,предоставляющегоэто обслуживание.

Транспортно-экспедиционноеобслуживание -это деятельностьв областиперевозок, охватывающаявесь комплексопераций иуслуг подоставке товараот производителяпродукции кпотребителю.

Необходимость транспортнойэкспедиции обусловлена тем,что процессдоставкигрузаот грузоотправителядо грузополучателя, какправило, состоитизнесколькихэтапов перевозки,в том числес использованиемразличныхвидов транспорта.

Однаиз основныхзадач транспортно-экспедиционногообслуживания всовременных условиях- поискнаиболее эффективногодля заказчикаварианта доставкигрузов наодном илинескольких видахтранспорта.

Таким образом,современномутранспортно-экспедиционномупредприятию дляуспешного развитияифункционированиянеобходимо активноиспользовать всвоейдеятельностипоследние достижениянауки итехники и учитыватьопыт мировойэкономики итенденцииееразвития, знатьэкономическую ситуациюнанациональномрынке иосновные направленияфедеральногоирегионального управленияв сферетранспорта,быстрореагировать натребования изапросыпотребителей.

Только притакихусловиях деятельноститранспортно-экспедиционное предприятиена современномрынке сможетоставаться конкурентоспособными обеспечиватьвысокий уровеньтранспортно-экспедиционного обслуживания,отвечающий разнообразнымзапросам клиентурыи условиямсовременногообщества.

Экономия:

Разницав расстояниисоставляет 79км

Экономия топлива по маршрутамсоставляет14,2л

Экономиязатратнатопливасоставляет539,6руб

Экономия затратна топливовмесяц составляет 6672,8руб

Экономиязатрат натопливо в годсоставляет 80073,6руб

Экономиянаполное восстановлениетранспортного средствасоставляет33 195руб.

Такимобразом, мыможемсчитатьцелесообразным практическуюреализациюразработанныхмероприятий, чтоговоритозначимости проведеннойработыдляпредприятия ООО«Близнецы»и одостижениипоставленнойперед намицели.

**Список****использованных источников**

1. Федеральныйзакон"Устававтомобильноготранспортаигородскогоназемногоэлектрическоготранспорта"от08.11.2007N259-ФЗ
2. Федеральный закон "Отранспортно-экспедиционнойдеятельности" от30.06.2003 N87-ФЗ
3. ПостановлениеПравительства РФ от15.04.2016 N 272(ред. от03.12.2015) "Обутверждении Правилперевозок грузовавтомобильным транспортом"
4. ПостановлениеПравительства РФот08.09.2006N 554"Об утвержденииПравилтранспортно-экспедиционнойдеятельности";

5.Афанасьев Л.Л.,Островский Н.Б.,Цукерберг С.М.Единая транспортнаясистема иавтомобильные перевозки:Учебник. –М.: Транспорт,2017.– 333с.

6.Горев А.Э. Грузовыеавтомобильные перевозки:Учеб. пособие.– М.:Издательский центр «Академия»,2004. –288с.

7.Транспортная логистика:Учебник/Под общ. ред.Л.Б. Мирошна.–М.:Экзамен, 2002.— 512с.

8.Логистикав книжномделе: Учебник/Моск. гос.ун-т печатиМ.: Изд-воМГУП,2002.335с. 1000экз. Есенькин Б.С.КрыловаМ.Д.

9.Ларин О.Н.Организациягрузовыхперевозок: Учебноепособие.–Челябинск: Изд-воЮУрГУ,2006.– 99с.

10.ВанчукевичВ.Ф. Автомобильныеперевозки:учебноепособие длясреднихспециальныхучебных заведений,-Мн.:Дизайн ПРО,2017.– 223с.

11.Отранспортно-экспедиционнойдеятельности[Текст] : федеральныйзаконРФот11.06.03N87-ФЗ//<http://base.consultant.ru>.

12.Уставассоциации российскихэкспедиторов [Текст] : утвержденрешением общего собранияАссоциацииэкспедиторовРоссийской Федерацииот 17февраля2005 г.регистрационный номер060.267//<http://www.far-aerf.ru>.

13.Антонов,Д.Л.. ИнтеграцияРоссии всистемумеждународнойторговли транспортно-экспедиторскимиуслугами [Текст]/Д.Л.Антонов –М. : Москва.Дело,2004– 56С.

14.Громов, Н.Н.Управлениенатранспорте [Текст]/ Н.Н.Громов,В.А.Персианов. –М. : Транспорт, 1990.– 336с.

15.Миротин,Л.Б. Логистика:обслуживание потребителей[Текст] /Л.Б. Миротин,Ы.Э. Ташбаев . –М. :РосКонсульт,2001. –368 с.

16.Миротин,Л.Б.Логистика:управление вгрузовыхтранспортно-логистическихсистемах [Текст]/Л.Б.Миротин. –М. : Юристъ,2002.– 414с.

17.Николашин,В.М.Сервис натранспорте[Текст]/ В.М.Николашин,Н.А.Зудилин. –М. : Издательскийцентр«Академия», 2004.–272с.Растет популярностьконтейнерныхперевозок[Текст] /Т.Кийски//FI.LOGISTICS. –2009.-№3. –С.51-52.

18.Рост перевозокна реках ина море/Н.Н.Соколова //МорскойБизнес северо-запада. –2010. -№3.–С. 4-5.

19.Шустов,А.С. Терминальная системамеждународных перевозокгрузовымавтомобильнымтранспортом [Текст]/ А.С.Шустов, Е.А.Малышева.– М. : АСМАП, 1994.–66с.

20.ГенеральныеусловияэкспедиторовРоссийскойФедерации[Текст]/январь2001г.//<http://sklad-zakonov.narod.ru>

21.Нематериальныйбизнес[Текст]/ август2002г.//http://sklada.ru

22.Спецификацияисущностьтранспортно-экспедиторскогосервиса[Текст]/август2009г.//http://www.efi-trans.com.ua.

23.Стратегический перекресток[Текст]/июнь 2007г.// <http://www.altrc.ru>.

24.Управлениетранспортно-экспедиторскойкомпанией [Текст]/сентябрь2009г.//http://<http://sklad-zakonov.narod.ru>.