

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Институт управления бизнес-процессами и экономики
Кафедра «Экономика и организация предприятий энергетического и
транспортного комплексов»

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
_____ Е. В. Кашина
« ____ » _____ 2017 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

38.03.01.05.09 – Экономика и управление на предприятии
(на автомобильном транспорте)

**Разработка мероприятий по снижению логистических затрат
(на примере ООО «Ярск»)**

Пояснительная записка

Руководитель	_____	доцент, канд. тех. наук	Ю. А. Хегай
	подпись, дата		
Выпускник	_____		М. С. Гашимов
	подпись, дата		
Нормоконтролер	_____		К. А. Мухина
	подпись, дата		

Красноярск 2017

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Институт управления бизнес-процессами и экономики
Кафедра «Экономика и организация предприятий энергетического и
транспортного комплексов»

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
_____ Е. В. Кашина
« ____ » _____ 2017 г.

**ЗАДАНИЕ
НА ВЫПУСКНУЮ КВАЛИФИКАЦИОННУЮ РАБОТУ
в форме бакалаврской работы**

Студенту Гашимову Мирнаилу Сахиб-Оглы

Группа УБ 13-05

Направление подготовки: 38.03.01 «Экономика», профиль подготовки 38.03.01.05.09 «Экономика предприятий и организаций (автомобильный транспорт)»

Тема выпускной квалификационной работы: «Разработка мероприятий по снижению логистических затрат (на примере ООО «Ярск»)»

Утверждена приказом по университету № 2839/с от 06.03.2017 г.

Руководитель ВКР: Ю. А. Хегай, канд. тех. наук, доцент кафедры «Экономика и организация предприятий энергетического и транспортного комплексов» ИУБПЭ СФУ

Консультант: Ю. А. Хегай, канд. тех. наук, доцент кафедры «Экономика и организация предприятий энергетического и транспортного комплексов» ИУБПЭ СФУ

Исходные данные для ВКР:

- устав предприятия;
- производственно-экономические, финансовые показатели и сведения о работе предприятия, технико-эксплуатационные показатели работы парка автомобилей;
- первичная документация предприятия: бухгалтерский баланс и другие формы бухгалтерского учета.

Перечень разделов ВКР:

- основы организации логистических затрат на предприятии;
- анализ финансово-хозяйственной деятельности ООО «Ярск»
- разработка мероприятий по снижению логистических затрат.

Перечень презентационного материала: цель, актуальность и задачи бакалаврской работы; транспортная логистика: понятие и сущность; этапы транспортной логистики; основные виды деятельности ООО «Ярск»; удельный вес кадрового состава предприятия за 2016 год; структура активов

ООО «Ярск»; структура пассивов ООО «Ярск»; совокупный долг предприятия; коэффициенты ликвидности; рентабельность ООО «Ярск»; структура подвижного состава; срок эксплуатации подвижного состава; технико-эксплуатационные показатели; динамика изменения в структуре затрат; аутсорсинг; удельный расход топлива по типам автомобилей; расчет чистой приведенной стоимости.

Руководитель ВКР

Ю. А. Хегай

Задание принял к исполнению

М. С. Гашимов

« ____ » _____ 2017 г.

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа по теме «Разработка мероприятий по снижению логистических затрат (на примере ООО «Ярск»)» содержит 88 страниц текстового документа, 70 использованных источников, 17 рисунков, 13 таблиц.

ТРАНСПОРТ, ЛОГИСТИКА, МЕТОДЫ УЧЕТА ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЗАТРАТ, СНИЖЕНИЕ ЗАТРАТ

Целью ВКР является снижение логистических затрат ООО «Ярск»

Объект бакалаврской работы – ЗАО «Автоэкспресс».

Предмет бакалаврской работы – Совершенствование работы перронных контролеров

В результате проведения анализа финансового состояния предприятия, технико-эксплуатационных показателей подвижного состава была дана оценка производственной и финансовой деятельности ООО «Ярск».

Снижение логистических затрат на предприятии может реализовываться двумя путями: обновлением подвижного состава либо передача маршрутов специализированным транспортным предприятиям (аутсорсинг). Первый вариант позволит сократить затраты предприятия на содержание подвижного состава, второй вариант более радикальный, что приведет к сокращению персонала.

В итоге было предложена реализация первого варианта снижения логистических затрат, а именно обновление подвижного состава.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
1 Основы организации логистических затрат на предприятии.....	4
1.1 Понятие и сущность логистики.....	4
1.2 Логистические процессы на предприятии.....	11
1.3 Теоретические аспекты управления логистическими затратами на предприятии.....	23
2 Анализ финансовой деятельности ООО «Ярск».....	33
2.1 Характеристика предприятия ООО «Ярск».....	33
2.2 Анализ финансовой деятельности ООО «Ярск».....	41
2.3 Анализ организации перевозок ООО «Ярск».....	58
3 Разработка мероприятий по снижению логистических затрат.....	66
3.1 Мероприятия по снижению логистических затрат.....	66
3.2 Выбор эффективного мероприятия по снижению логистических затрат ООО «Ярск».....	72
3.3 Расчет эффективности мероприятий снижения логистических затрат ООО «Ярск».....	75
Заключение.....	81
Список использованных источников.....	82

ВВЕДЕНИЕ

Логистика с экономической точки зрения представляет собой деятельность по организации, управлению и оптимизации движения разного рода потоков от их источника до непосредственного потребителя. Эта наука подразделяется на несколько видов. Одним из них является транспортная логистика.

Транспортная логистика – это система по организации доставки груза с минимальными временными затратами и оптимизацией расходов на доставку.

Это своеобразная система, которая отвечает за организацию доставки. Иными словами, транспортная логистика занимается перемещением тех или иных материальных потоков из пункта А в пункт Б. При этом выбирается оптимальный маршрут движения.

Целью написания дипломного проекта является снижение логистических затрат на предприятии ООО «Ярск» и разработка мероприятий по ее достижению.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- проанализировать производственную и финансовую деятельность ООО «Ярск»;
- проанализировать организацию перевозок ООО «Ярск»;
- выявить недостатки при перевозке готовой продукции;
- разработать мероприятия по снижению логистических затрат;
- дать оценку социально-экономической эффективности мероприятий снижения логистических затрат.

Актуальность данной бакалаврской работы заключается в оптимизации затрат на транспортную логистику предприятия.

1 Основы организации логистических затрат на предприятии

1.1 Понятие и сущность логистики

В настоящее время существует несколько десятков определений термина логистика, вследствие чего однозначного определения логистики не существует, так как авторы выделяют отдельные стороны логистического управления.

Происхождение термина «логистика» в разные временные периоды трактуется по-разному: в Древней Греции – *logistike* – счетное искусство или искусство рассуждения, вычисления, в Римской империи – правила распределения продовольствия, во времена Византийской империи – искусство снабжения армии и управления ее перемещением, то есть расчет пространства и времени.

Исторически можно проследить две основные трактовки термина, которые дошли до наших дней.

Первая связана с применением логистики в военной области. По-видимому, толчком к развитию военной логистики послужили фундаментальные работы известного военного теоретика XIX в. барона А. А. Жомини (1779-1869 гг.), в которых он определял логистику как практическое искусство управления войсками, включающее широкий круг вопросов, связанных с планированием, управлением и снабжением, определением мест дислокации войск, транспортным обслуживанием армии и т. п. [36]

В 1884 г. Американский институт военно-морского флота ввел понятие "логистика" для нужд навигации. Широкое развитие принципы логистики получили в годы второй мировой войны в процессе решения задач материально-технического обеспечения американской армии,

дислоцированной в Европе, а также организации взаимодействия между поставщиками вооружения и продовольствия, транспортом и войсками.

Параллельно с практическим применением во многих странах, прежде всего в США и СССР, развивается теория военной логистики, которая определяет логистику как науку о планировании и управлении перемещением и материально-техническим снабжением войск.

Вторая трактовка логистики как математической логики использовалась в работах знаменитого немецкого математика Г. Лейбница (1646-1716 гг.). Данное значение термина было закреплено на философском конгрессе в Женеве в 1904 г.

В соответствии со словарем терминов Российской академии наук, выпущенного под общей редакцией профессора Резера С.М., под логистикой понимается – наука о планировании, контроле и управлении транспортированием, хранением и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутризаводской переработки сырья, и материалов и полуфабрикатов, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также передачи, хранения и обработки соответствующей информации [36].

Ряд ведущих российских ученых (д.т.н., проф. Миротин Л.Б., д.э.н., проф. Некрасов А.Г.) сформулировали краткое определение. В соответствии с этим определением логистика – зависящее от времени местоположение ресурсов, или стратегическое управление всей цепью поставок.

Одна из крупнейших логистических компаний (Major) определяет логистику, как науку, предмет которой заключается в организации рационального процесса продвижения товаров и услуг от поставщиков сырья к потребителям. По мнению специалистов компании современный этап развития отрасли (2000-е годы) определяют два основных фактора:

глобализация мировой экономики и глобальная научно-техническая революция, которые порождают новые потребности клиентов в логистических услугах.

Совет логистического менеджмента США (Council of Logistics Management) в 1976 г. выдвинул своеопределение что такое логистика. Логистика – это процесс планирования и обеспечения (включая контроль) эффективного и непрерывного поступления товаров, услуг и сопутствующей информации оттуда, где они создаются, к потребителям, направленный на всемерное удовлетворение потребительских запросов. Данное определение не охватывает абсолютно все специальные понятия, которые входят в функциональную область, оно отражает необходимость в едином управлении товарно-материальными потоками от источника сырья и материалов до пункта распределения готового продукта [41].

Оперативная задача логистики состоит в том, чтобы организовать такое географическое размещение источников сырья, незавершенного производства, запасов готовой продукции, которое отвечало бы потребностям в них и одновременно было бы сопряжено с минимальными возможными издержками. Именно благодаря логистике (управлению материальными потоками) в промышленно развитых странах сырье и материалы поступают в свободные производственные мощности, а готовые продукты распределяются по маркетинговым каналам среди потребителей.

Объектом исследования логистики как науки и объектом управления логистики как сферы предпринимательства является система материальных и информационных, финансовых и других потоков.

Главными категориями логистики являются поток и запас.

Поток – один или множество объектов, воспринимаемое как единое целое, существующее как процесс на определенном временном интервале и измеряемое в абсолютных величинах (шт/мин, км/ч)

Поток в определенный момент времени может быть запасом, так как запас характеризуется как объект не перемещаемый во времени и пространстве в отличие от потока.

Поток характеризует процесс изменения запаса, расчет которого представлен в формуле 1 [36]:

$$\Pi_{x1x2} = \frac{dZ_{x2}}{dt} = -\frac{dZ_{x1}}{dt}, \quad (1.1)$$

где Π – поток;

Z – запас;

$X1$ – начальный пункт;

$X2$ – конечный пункт.

Запас отражает результат изменения и накопления потока, который отображен в формуле 2 и 3 [36]:

$$Z_{x1} = -\int_{t1}^{t2} \Pi_{x1x2} dt, \quad (1.2)$$

где Π – то же, что в формуле 1;

Z – то же, что в формуле 1;

$X1$ – то же, что в формуле 1;

$X2$ – то же, что в формуле 1.

$$Z_{x2} = \int_{t1}^{t2} \Pi_{x1x2} dt, \quad (1.3)$$

где Π – то же, что в формуле 1;

Z – то же, что в формуле 1;

$X1$ – то же, что в формуле 1;

X2 – то же, что в формуле 1.

Параметры, характеризующие поток [22]:

- начальный и конечный пункт;
- траектория пути;
- длина пути;
- скорость и время движения;
- промежуточные пункты;
- интенсивность.

Необходимо классифицировать потоки:

- по отношению к рассматриваемой системе:
 - а) внутренние потоки;
 - б) внешние потоки.
- по степени непрерывности:
 - а) непрерывные потоки;
 - б) дискретные потоки.
- по степени регулярности:
 - а) детерминированные потоки;
 - б) стохастические потоки.
- по степени стабильности:
 - а) стабильные потоки;
 - б) нестабильные потоки.
- по степени изменчивости:
 - а) стационарные потоки;
 - б) нестационарные потоки.
- по характеру перемещения элементов потока:
 - а) равномерные потоки;
 - б) неравномерные потоки.
- по степени периодичности:

- а) периодические потоки;
- б) непериодические потоки.
- по степени сложности:
 - а) простые потоки;
 - б) сложные потоки.
- по степени соответствия изменения параметров потока заранее заданному ритму:
 - а) ритмичные потоки;
 - б) неритмичные потоки.
- по степени управляемости:
 - а) управляемые потоки;
 - б) неуправляемые потоки.
- по степени упорядоченности элементов потока:
 - а) ламинированные потоки;
 - б) турбулентные потоки.

Основные виды потоков [11]:

- материальный;
- информационный;
- финансовый;
- поток услуг.

Материальный поток – это сырье, заготовки, комплектующие, НЗП, готовая продукция, рассматриваемые в процессе применения к ним логистических операций (приемка, перегрузка, затаривание и пр.) в течение конкретного периода времени.

Информационный поток (informationflow) – это сообщения (в любой форме, от устной до электронной), генерируемые первоначальным материальным потоком и предназначенные для осуществления управляющих функций.

Финансовый поток (financialflow) – это направленное движение финансовых средств, обращающихся в пределах логистической системы (склада, завода, банка), а также между ней и внешней средой, и взаимосвязанных с материальными или иными потоками.

Поток услуг – особый вид деятельности, удовлетворяющий общественные и личные потребности (транспортные, оптово-розничные, консультационные и т.д.).

Логистика – наука о планировании, контроле и управлении транспортированием, складированием и другими материальными и нематериальными операциями совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутривозвратской переработки сырья, материалов и полуфабрикатов, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а так же передачи, хранения и обработки соответствующей информации.

Функциональное разделение [57]:

- логистика запасов;
- транспортная логистика;
- закупочная логистика;
- сбытовая (распределительная) логистика;
- логистика производственных процессов;
- логистика складирования;
- информационная логистика.

Логистика – наука, предмет которой заключается в организации рационального процесса движения товаров и услуг от поставщиков сырья к потребителям, функционирования сферы обращения продукции, товаров, услуг, управления товарными запасами и провиантом, создания инфраструктуры товародвижения.

Более широкое определение логистики трактует её как учение о планировании, управлении и контроле движения материальных, информационных и финансовых ресурсов в различных системах.

С позиции менеджмента организации логистику можно рассматривать как стратегическое управление материальными потоками в процессе снабжения: закупки, перевозки, продажи и хранения материалов, деталей и готового инвентаря (техники и прочего). Понятие включает в себя также управление соответствующими потоками информации, а также финансовыми потоками. Логистика направлена на оптимизацию издержек и рационализацию процесса производства, сбыта и сопутствующего сервиса как в рамках одного предприятия, так и для группы предприятий.

Логистика является той интегрирующей концепцией планирования, которая способствует формированию системного подхода к деятельности фирмы и ее партнеров. Она предполагает создание такой системы, посредством которой потребности рынка могут быть трансформированы в стратегию и план производства, которые в свою очередь являются связанными со стратегией и планами закупок.

Связь логистической деятельности со стратегическим планом корпорации – главное условие получения высоких прибылей с помощью логистики. Руководители, применяющие логистику на своих предприятиях и в организациях, уже по-другому подходят к совершенствованию управления потоковыми процессами и всей деятельностью фирм. Они стремятся к достижению общей цели и управляют логистическими операциями в интересах реализации стратегии компании.

1.2 Логистические процессы на предприятии

Логистический процесс – определенным образом организованная во времени последовательность выполнения логистических операций/функций, реализующая заданные на плановом периоде цели логистической системы или ее сетевых (функциональных) подразделений. В идеальных условиях единый логистический процесс компании, естественным образом разбит на отдельные, смежные подпроцессы (закупок и поставок сырья для собственного производства, поставок готовой продукции с производства на накопительные склады, внутрискладские перемещения и предпродажная обработка, комплектация заказов и отгрузка продукции потребителям).

Управление материальным потоком на отдельных этапах его прохождения имеет определенную специфику, в соответствии с которой выделяют пять функциональных областей логистики: закупочную, производственную, распределительную, транспортную, информационную.

Таким образом, все логистические процессы на предприятии можно рассматривать через следующие области [41]:

- закупочная логистика – это процесс обеспечения предприятий материальными ресурсами, размещения ресурсов на складах предприятия, их хранения и выдачи в производство [20];

- производственная логистика – управление материальным потоком в процессе его прохождения производственных звеньев при движении от первичного источника сырья до конечного потребителя;

- распределительная логистика – это комплекс взаимосвязанных функций, реализуемых в процессе распределения материального потока между различными оптовыми покупателями, то есть в процессе оптовой продажи товаров (распределительная логистика охватывает всю цепь системы распределения: маркетинг, транспортировку, складирование и другое);

- транспортная логистика – это управление транспортировкой грузов, то есть изменением местоположения материальных ценностей с использованием транспортных средств;

- информационная логистика – это часть логистики, которая является связующим звеном между снабжением, производством и сбытом предприятия и занимается организацией потока данных, который сопровождает материальный поток в процессе его перемещения;

- логистика складирования – раздел логистики, посвященный управлению размещением на хранение, хранением, пополнением и выдачей материальных ресурсов потребителям в соответствии с их интересами (решает задачи анализа эффективности существующих складов, определения необходимого количества складов, выбора места расположения складов, разработки логистического процесса на складе, выбора способа хранения ресурсов) [20];

- логистика запасов – раздел логистики, изучающий закономерности образования и расходования запасов и посвященный эффективному управлению данными запасами (решает задачи анализа состояния изменения запасов, выбора модели управления запасами; определения количества закупаемых ресурсов, определения времени оформления заказа на ресурсы);

- сервисная логистика – раздел логистики, посвященный управлению сервисными потоками в логистических системах, проектированию, формированию и оптимизации сервисных систем и их эффективному использованию (задачи сервисной логистики: определение перечня услуг, оказываемых потребителям; обеспечение качества сервисных работ; проектирование, формирование, использование и оптимизация структуры сервисной службы, организация движения ресурсов для оказания услуг потребителям);

- финансовая логистика – раздел логистики, посвященный управлению финансовыми потоками в логистических системах (решает задачи

определения рациональности финансовых потоков; выбора формы денежных расчетов; организации движения финансовых потоков в системах, обеспечения финансовой устойчивости логистической системы и ее звеньев, определения узких мест в логистической системе) [56];

- коммерческая логистика – организацию и управление всей совокупностью потоковых процессов, связанных с извлечением прибыли в сфере обращения.

Области логистики имеют свои особенности.

Информационная логистика. Эта область логистики, в отличие от четырех других, занимается управлением информационным потоком, а не материальным. Соответственно для нее неприменимы методики, которые используются в других областях логистики. К тому же с развитием в последнее десятилетие информационных технологий появилась возможность оперировать мощными информационными потоками и тем самым обеспечивать сквозное управление материальным потоком. Это и послужило толчком к созданию информационной логистики;

Транспортная логистика. Ее методы используются при организации любых перевозок, при которых решаются специфические задачи транспортной логистики. При этом используются два вида транспорта: транспорт общего пользования, то есть транспорт специальных транспортных организаций, и собственный транспорт нетранспортных предприятий. В основном транспортная логистика занимается транспортом общего пользования;

Закупочная логистика. Занимается обеспечением предприятий сырьем и другими необходимыми материалами. Решение этих задач имеет также свою специфику, которая и учитывается закупочной логистикой. Она решает задачи выбора поставщиков заключения договоров с ними и контроля исполнения этих договоров. Также задачей закупочной логистики является принятие мер при нарушении условий поставок;

Распределительная логистика. Занимается сбытом произведенной продукции. Этот круг задач решается как непосредственно предприятиями-производителями так и предприятиями-посредниками. При этом следует учитывать, что к решению этих задач имеют непосредственные отношения структуры власти, которые заинтересованы в удачном их решении, так как от этого зависит экономическое состояние в регионе [5].

Задачи распределительной логистики должны решаться еще на уровне планирования производства, поскольку эта область логистики определяет такие параметры материального потока, как размер изготавливаемой партии, вопросы тары, упаковки и времени выпуска партии, ведь они имеют непосредственное отношение к проблеме реализации;

Производственная логистика. Ее главная особенность в том, что управление материальным потоком на данном этапе его существования выполняется на территории одного предприятия движение потока происходит на основе решений системы управления предприятием, а участники логистического процесса не вступают в товарно-денежные отношения.

Несмотря на то, что все области логистики имеют свои специфические методы, не следует забывать, что они взаимосвязаны, а общая концепция логистики осуществляет управление сквозным материальным и информационным потоком. Удачное решение логистических задач возможно только при тесном взаимодействии всех участников логистического процесса.

Более подробно рассмотрим транспортную логистику.

Транспортная логистика – это система по организации доставки груза с минимальными временными затратами и оптимизацией расходов на доставку

Сущность транспортной логистики – организация своевременной транспортировки груза с минимальными затратами. Для достижения этой цели необходимо выполнить ряд задач [12]:

- провести анализ пунктов доставки;
- проанализировать свойства груза;
- выбрать подходящий транспорт;
- выбрать перевозчика и при необходимости прочих логистических партнеров;
- построить маршрут;
- осуществлять контроль груза во время перевозки;
- обеспечить технологическое единство транспортно-складского процесса;
- оптимизировать параметры (увеличить скорость перевозки, уменьшить объем потребляемого топлива).

Транспортная логистика подразумевает реализацию нескольких различных этапов [11]:

- подбор наиболее подходящего транспортного средства;
- подсчет необходимых расходов;
- подготовку документации;
- погрузку транспортируемого груза;
- процесс транспортировки;
- разгрузку на конечном пункте.

В случае необходимости доставки продукции за границу транспортная логистика должна дополнительно учитывать таможенные услуги. При этом проводится таможенная очистка. Оформление груза в этом случае осуществляется по особому принципу.

Транспортная логистика подразделяется на внутреннюю (перемещение груза внутри компании и между ее филиалами) и внешнюю (например, доставка продукта от производителя потребителю).

Виды транспортных перевозок делятся на [35]:

- унимодальные (одновидовые) – осуществляются одним транспортом;

- мультимодальные (многовидовые) – перевозка осуществляется с использованием нескольких видов транспорта, с одним ответственным организатором (официально перевозчиком выступает один транспорт, остальные носят статус клиентов);

- интермодальные – доставка грузов на нескольких видах транспорта, когда один оператор организует весь процесс перемещения от первой точки, через промежуточные пункты, и до получателя (ответственность делится между всеми перевозчиками, которые равны в своем статусе, определены единые тарифы);

- смешанные – используется два вида транспорта, когда первый выполняет доставку до места погрузки на второй (без промежуточных пунктов и складирования);

- комбинированные – в отличие от смешанных в цепочке используется более двух видов транспортных средств.

В логистическом бизнесе приняты следующие обозначения контрагентов, осуществляющих сервис для производителей, поставщиков и продавцов товаров: 1PL, 2PL, 3PL, 4PL. При этом, PL – partylogistics (англ.) переводится дословно как «сторона логистики». Цифры от одного до четырех обозначают, как глубоко вовлечена данная компания в цепь поставок.

1PL уровень вовлеченности означает, что все операции забора и доставки груза выполняет сама фирма-владелец груза. С учетом глобализации, аутсорсинга и оффшоринга производства, усложнения услуг дистрибуции, 1PL уходит в прошлое.

2PL провайдер – это подрядная компания, предоставляющая услуги по транспортировке товаров только на каком-то определенном участке транспортной цепи. По сути, это просто транспортная компания, которую нанимает грузовладелец, не желая покупать собственные автомобили, жд вагоны и т.д.

3PL – это door-to-door (англ «от двери до двери»). Логист берёт товар, например в Китае, со склада и привит его клиенту на склад.

4PL – это, когда компания-логист получает от клиента запрос на определённую услугу или товар, находит ему производителей, проверяет их. А клиент затем сам выбирает, с кем работать. Логист договорится с производителем и возьмёт на себя также всю финансовую сторону вопроса помимо управления 3PL подрядчиками.

Значительная часть логистических операций на пути движения материального потока осуществляется с помощью различных транспортных средств. Транспорт – связующее звено между элементами логистических систем.

Транспортная логистика – это перемещение требуемого количества товара в нужную точку, оптимальным маршрутом за требуемое время и с наименьшими издержками [36].

Затраты на создание любого товара складываются из себестоимости изготовления и издержек на выполнение всех работ от момента закупки материалов до момента покупки товара конечным потребителем. Большую часть стоимости составляют наценки каждого звена в цепи производитель – конечный покупатель. Движение материального потока от первичного источника сырья до конечного потребления также требует затрат, которые могут доходить до 50 % от общей суммы затрат на логистику.

Транспорт представляют как систему, состоящую из двух подсистем: транспорт, предназначенный для общего пользования, и транспорт необщего пользования.

Транспорт общего пользования – отрасль народного хозяйства, которая обслуживает сферу обращения и население. Этот вид транспорта часто называют магистральным (магистраль – основная, главная линия в какой – либо системе, в данном случае – в системе путей сообщения).

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

Транспорт необщего пользования –внутрипроизводственный транспорт, а также транспортные средства всех видов, принадлежащие нетранспортным предприятиям; является, как правило, составной частью каких – либо производственных систем.

Транспорт участвует во множестве технологических процессов, выполняя задачи логистической системы, и существует как достаточно самостоятельная транспортная область логистики, требующая многоаспектной согласованности между участниками транспортного процесса.

Таким образом, к задачам, решение которых усиливает согласованность действий непосредственных участников транспортного процесса, относят [56]:

- обеспечение технического соответствия участников транспортного процесса;
- обеспечение технологического соответствия участников транспортного процесса;
- согласование экономических интересов участников транспортного процесса;
- использование единых систем планирования.

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

При организации смешанной перевозки логистическая система предполагает [22]:

- использование двух и более видов транспорта;

- наличие единого оператора процесса перевозки;
- единый транспортный документ;
- единую тарифную ставку;
- последовательно-центральную схему взаимодействия участников;
- единую и высокую ответственность за груз.

К задачам, решаемым транспортной логистикой, специалисты относят:

- создание транспортных систем, в том числе создание транспортных коридоров и транспортных цепей;
- обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса;
- совместное планирование транспортного процесса со складскими производственным;
- определение рационального маршрута доставки груза;
- выбор типа и вида транспортного средства и др.

Под транспортировкой понимается изменение местонахождения товаров с помощью транспортных средств.

Каждая транспортная система состоит из следующих компонентов:

- транспортных грузов;
- средств транспорта;
- процесса транспортировки.

Различают внутрипроизводственную и внешнюю транспортировки. Внутрипроизводственные транспортировки включают транспортные процедуры на складах и процесс транспортировки внутрипроизводственных подразделений. К внешней транспортировке относятся транспортировка от поставщика к потребителю и транспортировка между различными заводами или складами.

Оба вида транспортировки не следует рассматривать обособленно. При выполнении внутренних транспортировок следует как можно больше

использовать внешний транспорт во избежание процессов складирования и перемещений, приводящих к дополнительным затратам.

Таким образом, предметом транспортно-распределительной логистики является комплекс задач, связанных с перемещением грузов транспортом общего назначения, совместным планированием транспортного складского и производственного процесса, обеспечением технологического единства.

Результат использования транспортной логистической системы – высокая вероятность выполнения «шести правил логистики»: нужный груз, в нужном месте, в нужное время, в необходимом количестве, необходимого качества, с минимальными затратами [35].

Обеспечение технической и технологической сопряженности в транспортной логистике требует согласования экономических интересов участников, а также использования единых систем планирования.

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. Технологическая сопряженность предполагает применение единой технологии транспортировки, прямые перегрузки, бесперегрузочное сообщение.

Экономическая сопряженность – это общая методология исследования конъюнктуры рынка и построения тарифной системы. Совместное планирование коммерческой деятельности участников логистической системы означает разработку и применение единых планов графиков. Существуют два основных подхода организации транспортного процесса:

- традиционный;
- логистический с участием оператора мультимодальной перевозки.

При традиционном подходе единая функция управления сквозным материальным потоком отсутствует. Согласованность звеньев в вопросах продвижения информации и финансов низка, так как некому координировать их действия. Традиционный подход к смешанной перевозке представлен на рисунке 1.1 [36].

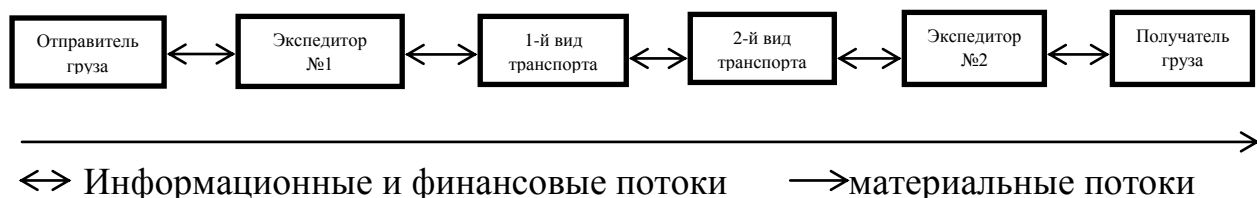


Рисунок 1.1 – Традиционный подход к смешанной перевозке

При логистическом подходе к смешанной перевозке появляется новый участник транспортного процесса – единый оператор мультимодальной перевозки. Наличие такого оператора создает возможность планировать продвижение материального потока и добиваться заданных параметров на выходе. Логистический подход к смешанной транспортировке изображен на рисунке 1.2 [36].

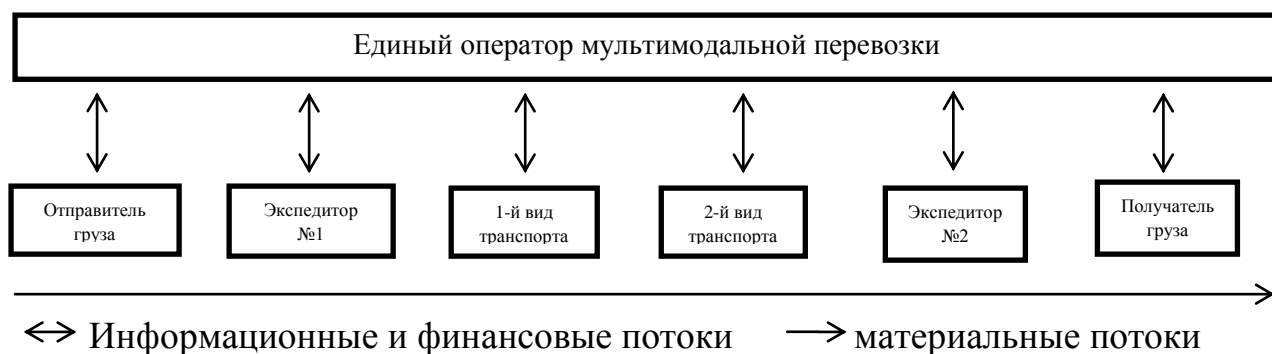


Рисунок 1.2 – Логистический подход к смешанной транспортировке

Различия между традиционным и логистическим подходами к смешанной транспортировке отображены в таблице 1.1.

Таблица 1.1 – Различия между традиционным и логистическим подходами к смешанной транспортировке

Признаки	Традиционный подход (прямая и смешанная перевозка)	Логистический подход (мультимодальная перевозка)
Виды транспорта	Два и более вида транспорта	Два и более вида транспорта
Присутствие оператора перевозки	Отсутствие единого оператора перевозки	Наличие единого оператора перевозки
Наличие сквозной ставки на перевозку	Отсутствие сквозной ставки на перевозку	Единая сквозная ставки на перевозку
Вид схемы взаимодействия участников перевозки	Последовательная схема взаимодействия участников перевозки	Последовательно-централизованная схема взаимодействия участников перевозки

Основными различиями между подходами выступает количество операторов перевозки, наличие сквозной ставки и вид схемы взаимодействия участников перевозки.

Широкая сфера логистических процессов, оказывая непосредственное влияние на максимизацию доходов от общей деятельности предприятий, также может снижать расходы на нее. Эти два главных направления, которые влияют на достижение и удержание преимуществ в конкурентной борьбе, отражаются на финансовом результате и на укреплении рыночных позиций.

Эти цели достигаются логистической деятельностью и путем прямого снижения затрат. Логистика оказывает влияние не только на формирование операционной прибыли, но и на продуктивность ресурсов за счет ускорения их оборачиваемости.

Формирование рыночных структур и рыночного механизма способствует улучшению логистических процессов в государствах с рыночной экономикой.

1.3 Теоретические аспекты управления логистическими затратами на предприятии

Логистические затраты – это совокупность затрат на управление движением материальных потоков по всей логистической системе - от поставщиков сырья, через производственное предприятие до конечного потребителя.

Логистические затраты представляют собой затраты трудовых, материальных, финансовых и информационных ресурсов, обусловленные выполнением предприятиями своих функций по выполнению заказов потребителей [35].

Затраты на логистику, как правило, составляют одну из наиболее значимых статей затрат, связанных с ведением бизнеса, уступая лишь затратам на сырье и материалы в производстве или себестоимости готовой продукции в оптовой и розничной сети. В промышленности материальные затраты в среднем составляют 50% всех расходов. Издержки, связанные с хранением материалов на складах также значительны. В странах с развитой рыночной экономикой они иногда достигают 10-15%. При этом процесс производства товара может составлять лишь 2-5% от общего времени цикла производственно-коммерческой деятельности предприятия. Остальные 95-98% приходятся на перемещение сырья и полуфабрикатов, а затем продвижение продукта в розничную сеть. На перемещение (все виды транспортировки, погрузочно-разгрузочные работы, перегрузки промежуточного складирования и т.д.) расходуется более 50% логистических затрат, на расходы, связанные с содержанием материальных запасов и их хранением - более 25%, административные издержки - до 15% [12].

Затраты на заказ – это затраты на закупку партии продукции. Включают затраты на контроль наличия продукции, подготовку и передачу заказа, получение продукции, проверку количества и качества, раскладку по

местам хранения, проверку документов, подготовку рекламации, постановку на учет, оплату труда персонала.

Затраты на оформление заказа включают в себя управленческие и административные затраты, связанные с подготовкой заказа на поставку или производственного заказа.

Затраты хранения – затраты, связанные с обеспечением сохранности продукции. В затраты хранения входят [20]:

- затраты по содержанию складов;
- зарплата складского персонала;
- недостача продукции в пределах норм естественной убыли;
- административно-управленческие и другие расходы.

Складские затраты определяют по сумме затрат на организацию хранения продукции и сумме накладных расходов.

Транспортные затраты – затраты на транспортировку продукции от места продажи или закупок до места нахождения покупателей. Транспортные затраты включают оплату транспортных тарифов и различных сборов транспортных предприятий, затраты на содержание собственного транспорта, стоимость погрузочно-разгрузочных работ, экспедирования грузов. [11]

Затраты на закупки представляют собой стоимость самих запасов. Издержки, связанные с перебоями в снабжении потребителей (потери от дефицита):

- стоимость отслеживания отложенных заказов на продукцию, которой не оказалось в наличии на складе;
- затраты, связанные с частичными или срочными отгрузками в адрес потребителей;
- утраченные клиенты (как следствие - снижение объема сбыта);
- штрафы потребителям за несвоевременную поставку продукции;
- оплата простоев складского персонала;

- оплата сверхурочных часов;
- потери, связанные с увеличением стоимости продукции при ее замене;
- увеличение себестоимости продукции (потери за счет условно-постоянных расходов при невыполнении плана продаж);
- увеличение расходов на переналадку оборудования;
- расходы на уведомление заказчика.

Затраты замещения – величина экономически оправданной компенсации некоторого уменьшения запаса или использования оцениваемого ресурса другими ресурсами без уменьшения объема выпуска продукции. Например, потеря тонны нефти потребует от предприятия соответствующего по калорийности количества дополнительного ресурса - его стоимость и составит затраты замещения этой тонны нефти.

Затраты на наладку связаны с переналадкой технологического оборудования при переходе с производства одного вида продукции на другой, с получением со склада сырья, выводом с рабочих мест ранее произведенной продукции.

Затраты на содержание запасов продукции состоят из стоимости выполнения заказа и стоимости хранения запасов. Стоимость хранения запасов продукции [5]:

- вмененные затраты на инвестиции в запасы продукции;
- дополнительные затраты на страхование;
- дополнительные затраты на складское хранение;
- дополнительные затраты на обработку продукции;
- издержки вследствие морального износа и ухудшения характеристик запасов.

Затраты на формирование и хранение запасов - затраты предприятия, связанные с отвлечением оборотных средств в запасы продукции [12].

Укрупненный анализ логистических затрат осуществляется по следующим группам расходов: на закупку, производство и сбыт продукции.

Затраты на закупку продукции включают расходы по приобретению сырья и материалов, т.е. их стоимость, расходы по оформлению заказа, транспортные расходы, расходы на хранение производственных запасов.

Затраты на производство продукции включают расходы на приемку сырья и материалов, оформление заказа на производство продукции, внутрипроизводственную транспортировку, хранение продукции незавершенного производства, а также издержки от замораживания финансовых средств.

Затраты на сбыт продукции включают расходы на хранение запасов готовой продукции, оформление заказа (упаковку, сортировку и другие операции), продажу, транспортировку готовой продукции, а также издержки на вложенный капитал [11].

Классификация логистических затрат позволяет создать модель системы затрат предприятия, без которой трудно решать задачи планирования, учета, контроля и регулирования этих затрат. С целью разработки системы управления затратами необходимо классифицировать логистические затраты по различным признакам и определить их роль в указанной системе. Классификация логистических затрат по тому или иному признаку или по нескольким признакам одновременно лежит в основе организации учета и анализа логистических затрат, а также калькулирования себестоимости обслуживания потребителей [4].

Затраты классифицируются на постоянные, переменные, продуктивные, затраты на контроль, прямые, косвенные, прямые относительные, нерегулируемые издержки, убыточные затраты, частичные затраты, фактические затраты, нормальные затраты, плановые затраты и транзакционные затраты.

Постоянные затраты – затраты, не зависящие от изменения объема исполняемых заказов внутренних и внешних потребителей.

Переменные затраты – затраты, зависящие от объема производства (исполняемых заказов).

Продуктивные затраты – затраты на работу, направленную на создание добавленной ценности, которую хочет иметь потребитель и за которую он готов платить.

Затраты на контроль – затраты на мероприятия, направленные на предотвращение нежелательных результатов обслуживания потребителей.

Прямые затраты – затраты, которые могут быть непосредственно отнесены на конкретный носитель (продукт, группу изделий, заказ).

Косвенные затраты – затраты, которые могут быть отнесены на носитель (продукт, группу продуктов, заказ) только с помощью выполнения вспомогательных расчетов.

Прямые относительные затраты – затраты, которые в предметном и временном отношении могут быть однозначно отнесены на строго определенный объект, поскольку затраты и логистический объект связаны общим местом происхождения.

Регулируемые издержки – издержки, которыми можно управлять на уровне центра ответственности (подразделения).

Нерегулируемые издержки – издержки, на которые из центра ответственности повлиять нельзя, поскольку эти издержки регулируются на уровне компании в целом или во внешнем звене (на другом предприятии).

Убыточные затраты – затраты на работы, которые не могут дать результатов (затраты на "бездействие", на простой оборудования).

Частичные затраты – относимые на определенный объект (продукт, группу продуктов, заказ, место возникновения затрат, сферу производства) части затрат, выделенные по определенным признакам. Эти затраты, как правило, зависят от объема исполняемых заказов.

Затраты упущенных возможностей (вмененные затраты) характеризуют упущенную выгоду (потерю прибыли).

Фактические затраты – затраты, действительно приходящиеся на данный объект в рассматриваемом периоде при фактическом объеме выполняемых заказов потребителей и равные объему потребленных ресурсов, умноженному на действующие цены на эти ресурсы.

Нормальные затраты – средние затраты, приходящиеся на определенный объект в рассматриваемом периоде при фактическом объеме обслуживания. Эти затраты равны фактическому объему потребленных ресурсов, умноженному на их средние цены.

Плановые затраты – затраты, рассчитанные для определенного логистического объекта и определенного периода при заданных программе обслуживания, объеме заказов потребителей и технологии. Эти затраты равны запланированному объему потребления ресурсов, умноженному на их плановые цены.

Трансакционные затраты – это затраты по налаживанию и осуществлению обменных соглашений на рынке закупок или сбыта [12].

Обобщая отечественный и зарубежный опыт существующих классификаций затрат и исходя из сложившейся системы учета затрат на обслуживание потребителей, можно сделать вывод, что основные признаки классификаций делятся [5]:

- на функциональные – по статьям, отражающим целевую направленность затрат с точки зрения их функций и роли в обеспечении качества обслуживания потребителей;
- по источникам возмещения – себестоимость продукции, прибыль, бюджетное финансирование;
- учетные – по характеру учета затрат;

- калькуляционные – прямые и косвенные, условно постоянные и условно переменные затраты по отношению к процессу выполнения заказов потребителей;

- по периодичности – текущие, единовременные, затраты за определенный период времени;

- по месту возникновения – рабочее место, группа рабочих мест, участок, цех, предприятие;

- по стадиям процесса выполнения заказов потребителей.

Предложенная классификация не является исчерпывающей, она может быть дополнена, так как выделение тех или иных групп логистических затрат зависит от уровня и вида логистической системы, оптимизационных задач в конкретных логистических целях [57].

Логистические операции с предметами и продуктами труда выполняются как в сфере обращения, так и в сфере производства. Соответственно издержки на выполнение логистических операций включают в себя как часть издержек обращения, так и часть издержек производства.

Основными составляющими логистических издержек являются:

- транспортно-заготовительные расходы;

- затраты на содержание запасов.

Значимость задачи сокращения этих издержек посредством системной организации процессов определяются той долей, которую они занимают в общем объеме издержек производства и обращения.

В пределах предприятия логистические издержки рассчитываются

- процентах суммы от продаж;

- процентах от стоимости чистой продукции;

- денежном выражении в расчете на единицу массы сырья, материалов, готовой продукции.

Основное внимание должно уделяться сокращению издержек, занимающих наибольшие доли в сумме всех логистических издержек.

Основными составляющими логистических издержек являются транспортно-заготовительные расходы (до 60%) , затраты на содержание запасов (до 35%).

Методы учета логистических затрат:

- standartcosting, по которому все затраты рассчитываются с использованием стандартов в количественном и денежном выражении до начала обслуживания потребителей;

- directcosting, который разделяет логистические затраты на постоянные и переменные, при этом постоянные затраты относятся на реализованную продукцию;

- absorptioncosting, который разделяет все затраты на прямые и косвенные, которые относятся на реализованную продукцию и остатки продукции на складе.

Планирование себестоимости в системе standartcosting можно осуществить двумя способами:

- на основе анализа фактических показателей обслуживания потребителей за прошлый год;

- на основе стандартов (нормативов) обслуживания.

При традиционном бухгалтерском учете затраты определяются по таким разным категориям, как заработная плата, жалованье, вознаграждения, оплата поставщикам, деловые поездки, амортизация, научные исследования, разработки, и др. [35]

Все виды отклонений от стандартов обслуживания можно разделить на два типа:

- отклонения вследствие действия случайных и контролируемых колебаний процессов. Если эти отклонения незначительны, то они не требуют вмешательства системы управления;

- отклонения в результате временного или постоянного изменения показателей процесса. Если это изменение носит временный характер и может быть устранено в следующем цикле обслуживания, то требуется

корректирующее действие. Отклонения, вызванные постоянным изменением показателей процесса, требуют принятия управленческих решений.

Таким образом, учет и экономический анализ, выступая в качестве инструментов управления, должны не только выявить отклонения от действующих стандартов или норм, но и показать характер и причину этих отклонений: случайные возмущения в системе обслуживания, или возмущения временного характера, или возмущения, вызванные постоянным изменением показателей процесса.

Система учета прямых затрат (directcosting или variablecosting) основана на разделении себестоимости обслуживания на затраты, являющиеся постоянными, и на затраты, которые изменяются пропорционально изменению объема обслуживания. Постоянные затраты всей суммой относятся на финансовый результат и не разносятся по видам продукции. В этой системе себестоимость определяется только по переменным затратам и вводится понятие «маржинальный доход», т.е. выручка от сбыта за вычетом всех переменных затрат. Разделение затрат на постоянные и переменные тесно связано с определением точки критического объема обслуживания.

Независимо от учетной политики, принятой на предприятии, метод directcosting необходим в управленческом учете и основывается на учете конкретных затрат. У этого метода есть следующие преимущества:

- связь между объемом обслуживания, себестоимостью и прибылью непосредственно вытекает из учетных данных, а поэтому нет необходимости вести параллельно два расчета;
- подчеркивается влияние постоянных затрат на прибыль, а поскольку в отчете о прибылях показывается абсолютная сумма этих затрат, то дается возможность проводить анализ безубыточности;
- система directcosting оценивает запасы по величине непосредственных затрат, связанных с их созданием;

- дается возможность более гибкого ценообразования, вследствие чего конкурентоспособность продукции увеличивается и уменьшается вероятность затоваривания продукции на складе.

Основной недостаток этого метода – выделение постоянных затрат. Значительная часть условно-переменных затрат распределяется по-разному в зависимости от метода, применяемого при отнесении затрат, что может привести к искажению результатов [35].

Полный метод калькулирования себестоимости продукции используется в основном для внешней отчетности и основывается на распределении всех затрат, включаемых в себестоимость по видам продукции, т.е. предполагает расчет полной себестоимости продукции [12].

Метод absorptioncosting предполагает разбиение затрат на прямые и косвенные. Запасы готовой продукции на складе оцениваются по полной себестоимости. Основное отличие методов directcosting и absorptioncosting заключается в порядке распределения постоянных расходов между калькуляционными периодами. Проблемой является выбор периода для отнесения постоянных производственных расходов к затратам на реализацию.

Таким образом, для управления логистическими затратами на предприятии необходимо:

- произвести разделение логистических затрат по сферам деятельности;
- провести полный учет всех логистических затрат.

Принимая решения в одной функциональной области важно не нарушить работу другой функциональной области с целью предотвращения увеличения логистических затрат.

Традиционные методы учета зачастую не обеспечивают возможности идентификации всей цепочки затрат связанных с тем или иным процессом. Основная причина заключается в том, что калькуляция расходов осуществляется по отдельным функциональным областям, тогда как

материальные потоки проходят «сквозь» организацию, взаимодействуя с множеством подразделений.

Таким образом, проблемы, связанные с определением суммарного воздействия системы движения материальных потоков на общую систему предприятия, чрезвычайно разнообразны.

2 Анализ финансово-хозяйственной деятельности ООО «Ярск»

2.1 Характеристика ООО «Ярск»

Наименование предприятия – общество с ограниченной ответственностью «Ярск». Сокращенное наименование ООО «Ярск». Наименование на английском ООО "YARSK".

Организационно-правовая форма – общество с ограниченной ответственностью.

Юридический адрес общества: 660118, Красноярский край, г. Красноярск, ул. Полигонная, д. 8.

Фактический адрес общества: 660118, Красноярский край, г. Красноярск, ул. Полигонная, д. 8.

WEB сайт: k-yarsk.ru, <http://www.v-dymov.ru/about/>

Электронная почта: oooyarsk@mail.ru

Дата регистрации: 30.05.2002 г.

ОГРН: 1022402475820

ИНН: 2466101209

Руководитель: Левковский Евгений Николаевич генеральный директор.

Общество с ограниченной ответственностью ООО «Ярск» создано юридическими лицами на основании Гражданского кодекса Российской Федерации, Федерального закона «Об обществах с ограниченной ответственностью» в качестве коммерческой организации с целью извлечения прибыли.

Организация действует на основании Устава, Гражданского Кодекса, Федерального закона «Об обществах с ограниченной ответственностью» и действующего законодательства.

Организация создано без ограничения срока.

Общество вправе в установленном порядке открывать банковские счета на территории Российской Федерации и за ее пределами.

Предприятие имеет круглую фирменную печать, а также имеет другие печати, штампы и бланки со своим фирменным наименованием, собственную эмблему, товарный знак и другие средства индивидуализации.

Для осуществления своей деятельности общество вправе заключать договоры с предприятиями и организациями всех форм собственности, а также с гражданами, занимающимися индивидуальной трудовой деятельностью, покупать и продавать недвижимость, вещи и ценные бумаги, устанавливать самостоятельно цены на товары, услуги и продукцию в соответствии с действующим на территории РФ законодательством, открывать в учреждениях банков счета в рублях и иностранной валюте для расчетных операций, самостоятельно выбирать банки для расчетно-кредитных операций, помещать денежные средства в облигации внутреннего займа, сертификаты банков и другие ценные бумаги, находящиеся в обращении, привлекать к работе – по найму граждан, самостоятельно устанавливать нормы и виды оплаты труда при заключении договора найма.

Общество осуществляет оперативный и бухгалтерский учет и отчетность результатов своей финансово-хозяйственной деятельности и подотчетно в своей деятельности департаменту городского хозяйства, ведет статистическую отчетность по формам государственной статистики в соответствии с требованиями действующего законодательства.

Работники Общества подлежат социальному и медицинскому страхованию, социальному обеспечению на условиях и на уровне не ниже установленных для рабочих и служащих государственных предприятий за счет средств, остающихся в распоряжении Общества после расчета с бюджетом и социальных выплат и отчислений.

Общества самостоятельно устанавливает для работников дополнительные отпуска, сокращение рабочего времени и другие льготы за счет средств, остающихся в распоряжении Общества.

Основным видом деятельности ООО «Ярск» является производство соленого, вареного, запеченого, копченого, вяленого и прочего мяса.

ООО «Ярск» может заниматься только теми видами деятельности, которые определены в их уставе.

ООО «Ярск» производит колбасные изделия под брендом «Дымов».

Символ торговой марки «Дымов» представлен на рисунке 2.1.



Рисунок 2.1 – Символ торговой марки «Дымов»

Компания «Дымов» - одно из крупнейших российских предприятий по производству колбас и мясных деликатесов.

Основанная в 2001 году, благодаря инновационному подходу к производству и высокому качеству продукции, она в короткое время вырвалась в лидеры отечественного рынка мясопереработки. Одним из ключевых факторов успеха компании стало принципиальное решение изготавливать продукцию только из натуральных продуктов и по эксклюзивным рецептурам.

«Дымов» является одним из крупнейших игроков продуктового рынка России. В состав группы компаний входят три завода: в Москве, Красноярске и Дмитрове, а также два животноводческих комплекса: в Краснодарском крае и Красноярске.

Сегодня этими производствами выпускается около 300 наименований продукции под торговыми марками: «Дымов», «Высокая Кухня», «Пиколини», «Дымов. Барбекю», «Дымов. Ферма» и «Щедрая Сибирь».

Для поддержания интересов потребителя компания разделила цели своей деятельности на цели в области производства и цели в области потребления.

Цели в области производства [46]:

- осуществление целенаправленных маркетинговых исследований для определения требований потребителя и оценки их удовлетворенности;
- обеспечение консультативного сопровождения при реализации продукции;
- наличие «горячей линии» для осуществления обратной связи с потребителями.

Цели в области потребления:

- постоянно совершенствование процессов производства и контроля продукции
- оценка качества сырья, материалов, полуфабрикатов и готовой продукции на каждом этапе его жизненного цикла при помощи современных средств и методов контроля, а также при помощи органолептического анализа;
- соблюдение высоких стандартов гигиены производства как гарантии качества выпускаемого продукта;
- снижение количества несоответствий, выявляемых на стадии разработки продукции и реализации заказов;

- обеспечение персонала необходимыми ресурсами для его деятельности;

- постоянное повышение персонального уровня специалистов;

- улучшение СМК посредством проведения внутренних аудитов, аудитов поставщиков и аудитов торговых точек.

Основной целью компании выступает выпускать продукты, отвечающие запросам самых требовательных потребителей.

Ценности компании:

- честность;

- экологичность;

- развитие;

- открытость;

- ответственность.

Рассмотрим каждое направление более подробно.

Честность: производство только таких продуктов, которые с удовольствием употребляют сами сотрудники.

Экологичность: продукция изготавливается только из натурального сырья (не используются генномодифицированные ингредиенты), кроме этого осуществляется строгий контроль за тем, чтобы производство не наносило вред окружающей среде.

Развитие: «Дымов» - это творческий союз профессионалов и единомышленников (готовы поддержать инициативу сотрудника, помочь реализовать свой потенциал и добиться карьерного роста внутри компании).

Открытость: компания постоянно рассказывает и показывает как изготавливается продукция для того, чтобы потребитель знал все стадии производства, из какого сырья изготавливается тот или иной вид мясной продукции и как осуществляется контроль качества.

Ответственность: постоянно осуществляется контроль качества продукции, тщательный отбор сырья и контроль на всех стадиях производства.

Главным документом, который регулирует на нашем предприятии контроль качества продукции, является одноименное положение. Оно устанавливает единый порядок контроля производства и выпуска нашей продукции. В основу этого документа легла система производственного контроля, предусмотренная российским законодательством, а также международные принципы НАССР (Международная система управления безопасностью пищевых продуктов). «Положение о контроле качества» уникальная разработка специалистов компании «Дымов» позволяющая нам создавать продукты самого высокого уровня.

Каждый день ветеринарные врачи и микробиологи пристально следят за соблюдением принципов производства качественной мясной продукции. Контроль качества распространяется на все этапы изготовления колбас и деликатесов «Дымов» - от приемки сырья до выпуска их в реализацию. Контроль качества продукции осуществляется ветеринарными врачами, а лабораторный контроль проводят химики и микробиологи в производственной лаборатории.

На предприятии осуществляются следующие виды контроля [46]:

- входной контроль;
- контроль аллергенов;
- санитарный контроль;
- сенсорный анализ готовой продукции;
- правила личной гигиены и быта сотрудников;
- «прослеживаемость»;
- контроль с потребителями.

Рассмотрим более подробно каждый из видов.

Входной контроль сырья эта процедура разработана с целью предотвращения выпуска в производство некачественного сырья и материалов. Каждая партия сырья подается в производство только после получения заключений лабораторных исследований, гарантирующих полную безопасность продукции.

Контроль аллергенов помогает выявить и контролировать пищевые аллергены, тем самым исключая случаи присутствия аллергенов в каких либо продуктах.

Санитарный контроль. Каждый день ведущий специалист отдела контроля качества проводит визуальный контроль над проведенной мойкой и дезинфекцией оборудования, а также инструментальный контроль с использованием специального прибора - люминометра, который позволяет дать оценку чистоте оборудования.

Сенсорный анализ готовой продукции. На предприятии ежедневно проводится органолептическая оценка (дегустация) качества готовой продукции профессиональными дегустаторами.

Правила личной гигиены и быта для сотрудников. К персоналу предъявляются жесткие требования по личной гигиене. Этот стандарт необходим для того, чтобы производство и складирование всех материалов, включая ингредиенты, тару и продукцию, а также обращение с ними обеспечивали бы безопасность, качество и общую целостность продукта.

«Прослеживаемость» устанавливает основные требования в системе прослеживания на предприятии позволяющей обеспечить идентификацию партий, выпускаемой продукции по специальному коду.

Контакт с потребителями. Потребители продукции компании «Дымов» всегда могут поделиться комментариями по качеству приобретаемой продукции.

Для реализации поставленных целей предприятие насчитывает 621 человек.

В структуре кадрового состава предприятия по категориям на конец 2016 г. наибольший удельный вес занимают основные рабочие (водители) и составляет 72,9% от общей численности. Затем аппарат управления 7,5%. Наименьший удельный вес в структуре занимает вспомогательный персонал – около 3,1%.

По состоянию на 2011 год компания «Дымов» является седьмой мясоперерабатывающей компанией в России с выручкой 1,9 % доли рынка: 5,5 % на московском рынке колбасных изделий (24 % в премиум сегменте рынка), 25 % на красноярском рынке колбасных изделий, по 1 % на петербургском и новосибирском рынках. В 2010 г. объем продаж компании «Дымов» составил более 19 тыс. т или 5 300 млрд руб. (около 182 млн. \$).

Таким образом, предприятие входит в десятку лидеров мясоперерабатывающих компаний, что позволяет ей оставаться привлекательной для потребителя.

Компания следит за каждым этапом производства с целью повышение качества продукции. Производится санитарный контроль не только за поступающим сырьем, но и за сотрудниками. Компания уточняет пожелания потребителя и исходя из этого формирует ассортимент колбасных и мясных изделий, что позволяет занимать значительную долю рынка.

2.2 Анализ финансово деятельности ООО «Ярск»

На современном этапе в условиях перехода к рыночной экономике жизнеспособность самостоятельных хозяйствующих субъектов во многом зависит от умения руководства координировать их деятельность в соответствии с динамичными условиями макро- и микросреды. Наряду с умелой организацией внешних и внутренних связей предприятия важно

уделять первостепенное внимание финансовой сфере, поскольку любое стратегическое или оперативное решение будет эффективным только в том случае, если оно будет подкреплено соответствующим финансовым планом, отражающим наличие денежных ресурсов, их рациональное движение и использование.

Для поддержания постоянной деятельности предприятия денежные средства должны поступать равномерно в необходимых объемах для выполнения финансовых обязательств перед бюджетом, своими работниками и другими предприятиями [9].

Финансовое состояние предприятия – это экономическая категория, отражающая состояние капитала в процессе его кругооборота и способность субъекта хозяйствования к саморазвитию на фиксированный момент времени.

Финансовая деятельность предприятия охватывает процессы формирования, движения и обеспечения сохранности имущества предприятия, контроля за его использованием.

Под финансовым состоянием понимается способность предприятия финансировать свою деятельность. Оно характеризуется обеспеченностью финансовыми ресурсами, которые необходимы для нормального функционирования предприятия, целесообразным размещением этих ресурсов и эффективным использованием, финансовыми взаимоотношениями с другими юридическими и физическими лицами, платежеспособностью и финансовой устойчивостью.

Вместе с тем, финансовое состояние – это важнейшая характеристика экономической деятельности предприятия во внешней среде. Оно определяет конкурентоспособность предприятия, его потенциал в деловом сотрудничестве, оценивает, в какой степени гарантированы экономические интересы самого предприятия и его партнеров по финансовым и другим отношениям.

Финансовое состояние является комплексным понятием, которое зависит от многих факторов и характеризуется системой показателей, отражающих наличие и размещение средств, реальные и потенциальные финансовые возможности. Финансовое состояние предприятия можно оценивать с точки зрения краткосрочной и долгосрочной перспектив.

Анализ финансового состояния коммерческого предприятия преследует следующие цели [27]:

- идентификацию финансового состояния предприятия;
- определение масштаба финансово-экономической деятельности предприятия;
- оценка качества управления предприятием;
- определение бюджетной эффективности и социальной значимости предприятия;
- своевременно выявлять и устранять недостатки в финансовой деятельности предприятия;
- находить резервы улучшения финансового состояния и платежеспособности предприятия.

Результат экономического анализа определяется его задачами. Наиболее значимыми являются следующие три направления:

- оценка состояния производства и выявление изменений в нем в пространственно-временном разрезе;
- выявление основных факторов, вызывающих изменения в финансово-производственном состоянии, и оценка степени их влияния;
- выявление резервов повышения эффективности функционирования предприятия.

Кроме указанных основных на анализ возлагаются задачи:

- контроль выполнения требований коммерческого расчета;
- контроль выполнения плана;
- определение рациональности использования бюджетных ресурсов;

- раскрытие причинно-следственных связей между финансовой и производственной деятельностью;
- изучение интенсивности и формы связи экономических показателей;
- выявление наиболее информативных синтетических показателей;
- прогноз основных тенденций в финансовом состоянии;
- сравнение с другими предприятиями;
- разработка мероприятий, направленных на устранение отрицательных факторов и др.

Анализ финансового состояния организации позволяет сформировать представление о ее истинном финансовом положении и оценить финансовые риски, которые она несет. Устойчивость финансового положения предприятия в значительной степени зависит от целесообразности и правильности вложения финансовых ресурсов в активы [14].

В процессе функционирования предприятия и величина активов, и их структура претерпевают постоянные изменения.

Наиболее общее представление об имевших место качественных изменениях в структуре средств и их источников, а также динамике этих изменений можно получить с помощью вертикального и горизонтального анализа отчетности.

Проведению анализа предшествует составление аналитических отчетных таблиц: сравнительного агрегированного баланса и отчета о прибыли.

За последние годы произошло увеличение внеоборотных активов предприятия. Это свидетельствует о приобретении основных средств или инвестиций в строительство. В данном случае резкое увеличение вызвано ростом прочих внеоборотных активов. Изменение составило 37560 тыс. руб., то есть произошло увеличение показателя в 12 раз.

Помимо увеличения внеоборотных активов, заметен рост оборотных активов на 8 %, что составило 90292 тыс. руб. рост данного показателя связан

со значительным увеличением налога на добавленную стоимость по приобретенным ценностям в 8 раз. Происходит увеличение статьи денежные средства и денежные эквиваленты на 32 %, что свидетельствует об увеличении дебетовых остатков в кассе, на расчетном счете, валютном счете, специальных счетах в банках.

Пассивы предприятия характеризуются тем, что происходит увеличение нераспределенной прибыли (непокрытых убытков), появлению такой статьи как заемные средства. Увеличение нераспределенной прибыли свидетельствует об увеличении продажи продукции.

Сравнительный агрегированный баланс включает в себя показатели горизонтального и вертикального анализа.

Горизонтальный анализ (временный или динамический) позволяет отслеживать динамику показателей во времени. Как правило, берутся базисные темпы роста за ряд смежных периодов, что позволяет анализировать не только изменение отдельных показателей, но и прогнозировать их значение. В условиях инфляции ценность результатов горизонтального анализа существенно снижается [15].

Денежные средства предприятия и их эквиваленты находятся выше средней по отрасли практически во всех рассматриваемых периодах, кроме 2012 и 2015 гг. по причине снижения дебетовых остатков в кассе, на расчетном счете, валютном счете, специальных счетах в банках.

Дебиторская задолженность постепенно снижается, что свидетельствует о сокращении долга других компаний перед предприятием.

Основные средства в 2015 г. значительно увеличились, так как предприятие приобрела новое оборудование для производства колбасных изделий и установила специальные устройства на весь подвижной состав.

Кредиторская задолженность в зависимости от года значительно меняется. На период с 2011 на 2012 гг. кредиторская задолженность увеличивается в 3 раза, затем возвращается на прежний уровень и

продолжает уменьшаться. Однако в 2015 г. приобретает снова прежнее значение. Это свидетельствует о постоянной задолженности предприятия другим организациям, например перед такими как поставщики сырья.

Вертикальный анализ показывает структуру средств предприятия и их источников.

Вертикальный анализ позволяет перейти к относительным оценкам и проводить хозяйственные сравнения экономических показателей деятельности предприятий, различающихся по величине использованных ресурсов, сглаживать влияние инфляционных процессов, искажающих абсолютные показатели финансовой отчетности.

Вертикальный анализ бухгалтерского баланса показывает, из-за чего произошли изменения платежеспособности в рассматриваемом периоде анализируемой компании. Вертикальный анализ представляет собой расчет доли анализируемой статьи баланса в общем итоге баланса [16].

Показатели структурной динамики представляют собой сочетание вертикального и горизонтального анализа. По ним можно сделать вывод о темпах прироста абсолютных показателей и удельном весе изменений по статье в общем объеме изменений баланса. Сопоставляя структуры изменений в активе и пассиве, можно сделать вывод о том, через какие источники в основном был приток новых средств, и в какие активы эти средства были в основном вложены.

На основании проведенного горизонтального и вертикального анализа можно сказать, что финансово-хозяйственная деятельность предприятия не способствовала увеличению его собственного капитала. Однако рост краткосрочной кредиторской задолженности говорит о недостатках в собственных оборотных средствах и текущая деятельность финансируется в основном за счет привлеченных средств.

Одной из основных задач анализа ликвидности и платежеспособности предприятия является оценка степени близости предприятия к банкротству -

экономической несостоятельности. Предприятия, у которых показатели ликвидности и платежеспособности ниже установленных норм и имеют тенденцию к ухудшению, могут быть признаны финансово неустойчивыми.

Платежеспособность предприятия определяется его возможностью и способностью своевременно и полностью выполнять платежные обязательства, вытекающие из торговых, кредитных и иных операций денежного характера. Платежеспособность влияет на формы и условия коммерческих сделок, в том числе на возможность получения кредита.

Ликвидность предприятия определяется наличием у него ликвидных средств, к которым относятся наличные деньги, денежные средства на счетах в банках и легко реализуемые элементы оборотных ресурсов. Ликвидность отражает способность предприятия в любой момент совершать необходимые расходы.

Коэффициент текущей ликвидности характеризует способна ли теоретически компания покрыть свои текущие обязательства, если все активы (дебиторская задолженность + товарно-материальные запасы + денежные средства всех категорий) будут направлены на покрытие задолженности [14].

Коэффициент быстрой ликвидности поможет определить, способна ли компания сделать то же самое, не используя товарно-материальные запасы, на реализацию которых нужно больше времени, чем на "обналичивание" всех других видов активов.

Коэффициент абсолютной ликвидности рассчитывается аналогично предыдущему показателю, но с использованием лишь денежных средств и при задействовании депозитов.

Чем больше степень способности исполнения обязательств по платежам, тем выше уровень ликвидности организации.

Чем выше уровень платежеспособности, тем выше уровень надежности компании как партнера.

С 2011 по 2014 гг. коэффициенты текущей и быстрой ликвидности постоянно сокращались. Коэффициент текущей ликвидности сокращался на 14 % в 2012 г., на 10 % в 2013 г. и на 19 % в 2014г. Коэффициент быстрой ликвидности снизился в 2012 г. на 24 %, в 2013 на 30%, в 2014 на 20 %.

Однако коэффициент абсолютной ликвидности после резкого падения в 2012 г. на 67 % на протяжении двух лет постоянно растет.

Другим способом проверки достаточности текущих активов является вычисление срочной ликвидности.

Коэффициент срочной ликвидности - это более жесткая оценка ликвидности предприятия. Этот коэффициент также называется "кислотным тестом", и он рассчитывается с использованием только части текущих активов - денежных средств, легко реализуемых ценных бумаг и дебиторской задолженности, которые сопоставляются с текущими обязательствами [49].

Этот коэффициент показывает на сколько возможно будет погасить текущие обязательства, если положение станет действительно критическим, при этом исходят из предположения, что товарно-материальные запасы вообще не имеют никакой ликвидационной стоимости. Для того чтобы правильно оценить данный коэффициент, необходимо установить качество ценных бумаг и дебиторской задолженности.

Покупка не внушающих доверия ценных бумаг и увеличение количества сомнительных дебиторов может создать благоприятное впечатление при расчете коэффициента быстрой ликвидности. Но велика вероятность того, что при продаже таких ценных бумаг компания потерпит убыток, а дебиторская задолженность не будет выплачена вообще или же будет погашена через довольно большой промежуток времени, что равносильно невыплате.

Чем выше показатель, тем лучше платежеспособность предприятия. С другой стороны, значение более 3 может свидетельствовать о

нерациональной структуре капитала, это может быть связано с медленной оборачиваемостью средств, вложенных в запасы, ростом дебиторской задолженности. На предприятии данный показатель находится в пределах нормы и не превышает значение.

Коэффициент абсолютной ликвидности показывает, какую часть краткосрочной задолженности организация может погасить в ближайшее время за счет наиболее ликвидных активов (денежных средств и краткосрочных ценных бумаг). Коэффициент должен быть более 0,2. Данный коэффициент на предприятии постоянно находится в пределах нормы.

Коэффициенты ликвидности представляют интерес не только для руководства предприятия, но и для внешних субъектов.

Далее рассмотрим рентабельность предприятия.

Рентабельность комплексно отражает степень эффективности использования материальных, трудовых и денежных ресурсов, а также природных богатств. Коэффициент рентабельности рассчитывается как отношение прибыли к активам, ресурсам или потокам, её формирующим. Может выражаться как в прибыли на единицу вложенных средств, так и в прибыли, которую несёт в себе каждая полученная денежная единица. Показатели рентабельности часто выражают в процентах.

Рентабельность по валовой прибыли характеризует прибыль без учета себестоимости продукции. Рентабельность предприятия по валовой прибыли в среднем составляет 27,14, что на 14% больше среднеотраслевого значения. Это связано с тем, что себестоимость продукции предприятия ООО «Ярск» значительно ниже себестоимости продукции конкурентов.

Коэффициент рентабельности продаж (ROS) отражает эффективность деятельности предприятия и показывает долю (в процентах) чистой прибыли в общей выручке предприятия. В западных источниках данный коэффициент называют – ROS (returnonsales) [39].

Коэффициент рентабельности продаж показывает, сколько денежных средств от проданной продукции является прибылью предприятия. Важно не то, сколько продукции продало предприятие, а то, сколько чистой прибыли оно заработало чистых денег с этих продаж.

Таким образом, исходя из таблицы можно сделать вывод, что количество денежных средств в продаваемой продукции, выступающими прибылью предприятия ежегодно имеет разное значение: максимальное значение приходится на 2012 г. – 2,86 %, минимальное в 2014 г. – 0,12%. Исходя из этого можно сделать вывод, что прибыль от продаж в 2014 г. была минимальна.

Рентабельность затрат рассчитывается как отношение суммы чистого денежного притока (состоящего из чистой прибыли и амортизации за отчетный период) к себестоимости проданных товаров (сумме затрат по реализованной продукции).

Коэффициент рентабельность затрат характеризует окупаемость издержек производства и показывает, сколько предприятие имеет прибыли с каждого рубля, затраченного на производство и реализацию продукции.

Рентабельность затрат в 2011-2013 г. постоянно увеличивалась: на 2,8% в 2012 г. и на 1,1 % в 2013 г. Резкое падение в 2 раза происходит в 2014 г., что свидетельствует о резком увеличении себестоимости продукции.

Рентабельность по EBIT отражает прибыль компании без учета затрат на проценты по кредитам и выплату налога на прибыль. Рентабельность по EBIT отражает прибыль продаж компании до выплаты налогов. Согласно графику, представленного на рисунке рентабельность по EBIT на предприятии находится в пределах ноля. Однако нужно отметить, что данный показатель значительно выше среднего по отрасли.

Проанализировав финансовую устойчивость и финансовые результаты предприятия можно сделать вывод, что ликвидность предприятия с каждым годом снижается. Однако, данный показатель не превышает нормативное

значение и не ниже его, что позволяет сделать вывод, что предприятие является платежеспособным.

Коэффициенты рентабельности предприятия ООО «Ярск» значительно отличаются от среднеотраслевых показателей, что говорит о рациональном и эффективном использовании ресурсов. Однако себестоимость продукции с 2014 г. возросла, что свидетельствует об увеличении затрат на производство. Факторами увеличения затрат выступают:

- постоянный рост цены на сырье;
- физическое и моральное старение собственного подвижного состава;
- увеличение длины ездки с грузом за счет расширения продовольственной сети;
- увеличение затрат на горюче-смазочные материалы;
- отсутствие профессиональных кадров.

Таким образом, большую часть затрат, оказывающих влияние на себестоимость приходится на транспортную логистику.

2.3 Анализ организации перевозок ООО «Ярск»

Любое предприятие в независимости от формы собственности формирует затраты по производственному признаку и экономическим элементам.

Группировка затрат по элементам имеет важное значение для организации. Она необходима для определения объема потребляемых предприятием различных видов ресурсов, изучения материалоемкости, энергоемкости, трудоемкости и установления влияния технических изменений на структуру затрат [55].

Предприятие, имеющее свой подвижной состав имеет отличительные черты. Главное отличие в том, что на данном предприятии важную роль играют транспортные перевозки. В результате производственного процесса сырье постыпает на предприятие, а товар доставляется потребителю .

Часть расходов, учитываемых при формировании себестоимости продукции приходится на содержание автомобильного парка.

Анализ структуры парка по маркам автомобилей показывает, что наибольший удельный вес приходится на автомобили марки:

- HYUNDAI-HD78– 62%;
- HYUNDAI-HD35– 35 %.

Наименьшее количество грузовых автомобилей по маркам автомобилей приходится на МАЗ-5440. Предприятие имеет в основном автомобили средней грузоподъёмности 3 т. Среди автомобилей высокой грузоподъёмности – в основном используется тягач МАЗ.

На предприятии в состав автомобильного парка входят также пассажирские автобусы марки HYUNDAI. Данный подвижной состав используется как дежурный автобус.

Для планирования, учёта и анализа работы подвижного состава грузового автомобильного транспорта установлена система показателей, позволяющая оценивать степень использования ПС и результаты его работы. Это показатели отражают транспортный процесс предприятия и помогают оценить его [19].

Технико-эксплуатационные показатели работы автомобильного транспорта характеризуют техническую готовность подвижного состава, выпуск его на линию и использование на перевозках, продолжительность его работы.

При сокращении единиц подвижного состава на 12,5% и увеличении среднего расстояния перевозки на 38,93% происходит увеличении остальных показателей.

Показатели, непосредственно характеризующие подвижной состав претерпели изменения при сокращении подвижного состава на предприятие. Коэффициент технической готовности, увеличился на 12,5 %, средняя техническая скорость – 3,5 %. Происходит уменьшение средней грузоподъемность – 3,17%, несмотря на это коэффициент статистического использования грузоподъемности увеличился на 3,23 %. Увеличение последнего коэффициента является следствием увеличения коэффициента использования подвижного состава.

Временные показатели изменились следующим образом: увеличение времени под погрузкой-разгрузкой на 20 % и время в наряде на 6,35 %. Данные изменения связаны с растущим количеством пунктов и увеличением пробега.

На предприятии учет расходов на содержание автомобильного парка по каждому виду услуг ведется в соответствии со статьями калькуляции себестоимости.

При исчислении себестоимости эти затраты могут быть отнесены на себестоимость продукции прямо или косвенно. На автотранспортном предприятии чаще всего выделяют следующий перечень статей калькуляции себестоимости [25]:

- заработная плата;
- дополнительная заработная плата;
- топливо;
- смазочные материалы;
- отчисления на социальные нужды;
- износ и ремонт автомобильной резины;
- амортизационные отчисления;
- общепроизводственные расходы, в том числе:
 - эксплуатационный ремонт и техническое обслуживание автомобилей и прицепов.

Произошло уменьшение заработной платы водителей и как следствие отчисления на социальные нужды. По причине увеличения средней длины ездки происходит рост затрат на топливо, но при этом происходит сокращение подвижного состава из-за чего сокращение затрат на топливо незначительное. Происходит снижение затрат на обслуживание подвижного состава в автомобильных сервисах.

Существенных изменений структуры затрат за последние два периода не наблюдается.

Наибольший удельный вес среди затрат предприятия, связанных с содержанием ПС, представляют затраты на автомобильное топливо, общехозяйственные расходы и заработная плата водителей и, соответственно, отчисления на социальные нужды. Большие затраты на автомобильное топливо объясняется спецификой деятельности автомобильного транспорта.

Наиболее затратной статьей выступает обслуживание подвижного состава в автомобильных сервисах. Это связано с тем, что предприятие имея собственной транспортный отдел не оборудовало помещение по техническому осмотру и ремонту подвижного состава.

Любой ремонт, подготовка к рейсу (мойка тягача и прицепа как снаружи, так и изнутри) вынуждает водителя обращаться в специализированные организации, что влечет увеличение затрат на содержание подвижного состава.

Несмотря на выбытия подвижного состава затраты на содержание собственного автомобильного парка высокие, что приводит к увеличению себестоимости и как следствие росту цены на готовую продукцию.

3 Разработка мероприятий по снижению логистических затрат

3.1 Мероприятия по снижению логистических затрат

Согласно данным главы 2 затраты на транспортную логистику на предприятии занимают большую долю нежели все остальные затраты. Наибольшая статья расходов – затраты на топливо.

На предприятии ООО «Ярск» были установлены все необходимые датчики контроля уровня топлива в баке тягача и рефрижератора. Однако, данные мероприятия не способствовали значительному сокращению затрат по данной статье. Кража водителями топлива все равно происходит.

С развитием каналов сбыта, новых направлений деятельности предприятие должно построить эффективную транспортно-логистическую цепь. Основной задачей при этом становится эффективная организация выполнения транспортных функций и оптимального использования подвижного состава.

ООО «Ярск» осуществляет транспортную деятельность своими силами, что негативно отражается на затратах предприятия. Приобретенный транспорт в собственность компании увеличивает затратную составляющую.

При постоянном росте объемов производства и росте сбыта происходят нарушения в распределении веса на ось автомобиля, что влечет наложение штрафов. Штраф за данное нарушение для юридического лица составляет 400 тыс.руб. Таким образом, прибыль от перевозимого груза на данную сумму становится меньше.

Для снижения транспортно-логистических затрат можно провести несколько мероприятий. Такими мероприятиями могут быть:

- обновление подвижного состава;

– передача части маршрутов на аутсорсинг.

На предприятии большинство единиц подвижного состава характеризуется как старый автомобиль. Это в свою очередь влечет увеличение затрат как на горюче-смазочные материалы и запасные части, так и на заработную плату водителя. В заработную плату водителя включается строка за старый автомобиль, рассчитываемая как 35% от повременной части оплаты труда.

Затраты связанные с горюче-смазочными материалами и запасными частями увеличиваются в разы, не смотря на то, что автомобиль проходит техническое обслуживание своевременно.

Автомобили марки HYUNDAI были заменены относительно недавно 3 года назад HYUNDAI-HD78 и 4 года HYUNDAI-HD35.

Наиболее старым автомобилем считается седельный тягач МАЗ-5440. Данный автомобиль имеет как высокий моральный износ, так и физический. По данным предприятий практически каждой месяц данный автомобиль нуждается в ремонте помимо необходимого технического обслуживания. Затраты в месяц на техническое обслуживание составляют 150 тыс. руб.

Замена данной единицы подвижного состава позволит сократить статьи расходов на содержание автомобильного транспорта в целом.

Наиболее подходящим вариант замены является седельный тягач компании DAF. Данный автомобиль по своим характеристикам не уступает таким автомобилям как Volvo и Mercedes, но в ценовой категории значительно дешевле.

Следующим способом снижения логистических затрат является передача части маршрутов сторонним компаниям.

ООО «Ярск» может полностью переложить обязанности по доставке собственного производимого товара как на крупного перевозчика, так и на индивидуального предпринимателя.

Предприятие сможет реализовать устаревший МАЗ-5440. Кроме этого перестанет нести постоянные затраты на техническое обслуживание и ремонт данной единицы подвижного состава.

Данная услуга позволит уменьшить затраты на зарплату водителей, горюче-смазочные материалы, запасные части, услуги автомобильных сервисов и налагаемые штрафы.

Аутсорсинг, в переводе с английского подразумевает использование внешних источников на определенном промежутке времени. В целом это выполнение сторонней компанией определенных задач, функций или процессов, не являющихся приоритетным направлением компании, но необходимых для полноценного производственного процесса.

Принцип аутсорсинга заключается в передаче транспортных услуг и процессов, связанных с доставкой и перевозкой грузов, сводиться к тому, что компания заказчик передает внешнему исполнителю выполнение нецелевых функций на предприятии.

Необходимость оптимизации процесса перевозок груза имеет важное значение для предприятия как с точки зрения качества, так и с точки зрения экономии на себестоимости.

Основной бизнес ООО «Ярск» это производство мясных продуктов и последующая продажа (прямые продажи и/или использование посредника). Доставка сырья на завод и готовой продукции до потребителя выступает второстепенной задачей.

Передав функции по доставке грузов, на аутсорсинг, компания сможет значительно сократить расходы на управление автопарком, ускорить обслуживание клиентов и тем самым повысить лояльность своих потребителей.

Предприятие сможет реализовать устаревший МАЗ-5440, маршрут которого Красноярск – Кемерово – Новосибирск – Красноярск, что составляет 1600 км пробега. На одну езду по данному маршруту затраты на

топливо составляют 14680 руб., в месяц – 58720 руб., в год – 704640 руб. при неизменной стоимости дизельного топлива 36,7 руб./л. Продажа седельного тягача МАЗ-5440 позволит уменьшить постоянные затраты на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава.

Передача маршрутов так же позволит переложить ответственность по доставке товара на перевозчика. Теперь ответственность за превышение нагрузки на ось, несвоевременную подачу автомобиля на погрузку- разгрузку и порчу товара в пути несет перевозчик.

Еще до заключения договора на аутсорсинг транспортных услуг необходимо акцентировать внимание на том, какую ответственность несет грузоперевозчик за утерянный или поврежденный груз. Например, за продукцию, которая испортилась из-за несоблюдения при транспортировке температурного режима.

Передача маршрута Красноярск – Кемерово – Новосибирск – Красноярск на аутсорсинг позволит уменьшить затраты на зарплату водителей, горюче-смазочные материалы, запасные части, услуги автомобильных сервисов и налагаемые штрафы.

Таким образом, предприятие может сократить логистические затраты путем оптимизации издержек на транспортную логистику.

Перевод доставки готовой продукции другой организации или обновление подвижного состава позволит изменить себестоимости. Сокращение себестоимости отразится на конечной стоимости производимой продукции и на получаемой предприятием прибыли, выплачиваемых налогах.

3.2 Выбор эффективного мероприятия по снижению логистических затрат ООО «Ярск»

Проанализировав транспортное подразделение предприятия ООО «Ярск» можно сделать вывод, что на предприятии необходимо модернизировать подвижной состав или передать часть маршрутов компаниям, непосредственно занимающихся перевозками грузов, то есть перевести на аутсорсинг.

Предлагается заменить устаревший седельный тягач МАЗ-5440 на новый DAFFX75. Для дополнительного укрепления своих позиций в области топливной экономичности и снижения эксплуатационных расходов компания DAF внесла ряд инновационных изменений в конструкцию успешного двигателя PACSARMX объемом 12,9 л.

Двигатель PACSARMX объемом 12,9 л обладает прекрасными характеристиками: мощность от 410 л. с. до 510 л. с. и высокий крутящий момент от 2000 до 2500 Нм при максимально возможной частоте вращения двигателя от 1000 до 1410 об/мин. Кроме того, технология избирательной каталитической нейтрализации DAFSCR соответствует стандартам Euro 5 и EEEV по выбросам отработанных газов. Высокоэкономичный двигатель оснащен несколькими техническими новинками, обеспечивающими низкий расход топлива [47].

В автомобиле XF105 используется множество деталей, требующих незначительного технического обслуживания, что увеличивает интервалы между циклами технического обслуживания и ведет к дополнительному снижению эксплуатационных расходов.

Произведем расчет себестоимости 1 км пробега и 1 т.км. Для этого рассчитаем расходы по топливу, смазочным материалам.

Сначала сравним расходы по топливу по автомобилям МАЗ-5440 и новым грузовикам.

Анализируя удельный расход топлива, можно сказать, что наиболее низкий расход топлива в расчете на 1км у автомобиля DAF FX75 при условии того, что грузоподъемность данной марки практически такая же, как у автомобиля МАЗ-5440.

Таким образом, замена подвижного состава позволит сократить затраты на содержание данной единицы подвижного состава.

Рыночная стоимость DAF составит 4,2 млн. руб при рыночной стоимости МАЗ-5440 1,4 млн.руб. Таким образом, капитальные вложения составляют 2,8 мл. руб.

Если не рассматривать обновление подвижного состава, а возможность значительно оптимизировать транспортно-логистические затраты то можно привлечь к выполнению функций по доставке готовой продукции сторонним организациям. Для этого необходимо рассчитать пробег автомобиля по маршруту Красноярск-Кемерово-Новосибирск-Красноярск.

Расстояние одной ездки с грузом составляет 1600 км. В месяц пробег составит 6400 км, в год соответственно 76800 км. Затраты на расход топлива в год составляют 704640 руб.

Фонд заработной платы двух водителей в год составляет 888 тыс. руб.

Исходя из данных предыдущего раздела автомобиль ежемесячно требует вложений в замену запасных частей, горюче-смазочных материалов на сумму 150 тыс. руб., что в год составляет 1800 тыс. руб.

Помимо этих затрат данная единица подвижного состава проходит плановые технические осмотры и ремонт, что увеличивает затраты на его содержание на 1275 тыс. руб. в год.

Таким образом, содержание седельного тягача МАЗ-5440 ежегодно составляет 4610268 руб. Данная сумма может увеличиться в следствии нарушения распределения груза. Штраф за одно такое нарушение для юридического лица составляет 400 тыс. руб. Данную сумму можно вложить в

покупку нового подвижного состава, либо пустить на развитие бизнеса в целом.

В среднем стоимость услуг по перевозке груза по рассматриваемому маршруту колеблется от 40 тыс руб. до 50 тыс. руб. Привлечение сторонних специализированных организаций повлечет затраты в размере 4160000 руб. в год, что на 10% ниже собственных затрат без учета штрафов.

Таким образом, предприятие может выбрать два варианта развития либо заметить подвижной состав и не производить сокращение персонала, либо привлечь стороннюю организацию.

Незначительное отклонение в затратах позволяет сделать вывод, что предприятию выгоднее самостоятельно оказывать данный вид перевозок.

3.3 Расчет эффективности мероприятий снижения логистических затрат ООО «Ярск»

В финансовых решениях, связанных с оценкой и принятием или отклонением инвестиционных проектов, преобладают соображения стратегического характера. Подобным проектам характерны следующие особенности:

- значительные объемы затрат и ожидаемых выгод;
- соответствующие затраты и выгоды «растянуты» во времени, т.е. они охватывают продолжительный период, и потому при их оценке должен учитываться фактор времени;
- как правило, в крупном инвестиционном проекте должны приниматься во внимание выгоды не только экономические, но и социальные;
- любой инвестиционный проект, как правило, имеет существенное значение для организации в целом;

- необходим учет риска.

Поэтому критерии, используемые для финансовой оценки подобных решений, должны по возможности отражать указанные особенности.

Динамические методы инвестиционных расчетов используются для обоснования инвестиционных расчетов по долгосрочным проектам с меняющимися во времени доходами и расходами.

Рассматривается долгосрочный инвестиционный проект, имеющий жизненный цикл несколько лет (или периодов, если в качестве единицы периода выбран срок менее одного года).

Любой инвестиционный проект представляет собой платежный ряд, элементами которого являются сальдо доходов и расходов инвестора (чистые денежные потоки) за каждый период времени NCF (net cash flow), представленный в формуле 6:

Эти денежные потоки относятся к началу или концу каждого периода реализации проекта.

Платежный ряд каждого проекта инвестирования начинается с отрицательного элемента, поскольку осуществление инвестиции начинается с денежных затрат, а проекта финансирования – с положительного элемента, поскольку осуществление финансирования означает наличие собственных средств или их поступление из внешних источников. Эти первые элементы обычно относятся к нулевому моменту времени.

Существует развитый рынок капитала, обеспечивающий возможность получения внешнего финансирования инвестиционных проектов и дополнительного инвестирования временно свободных денежных средств.

Будущие доходы и расходы инвестора по данному проекту предполагаются точно известными, то есть речь идет о гарантированном вложении капитала и отсутствии неопределенности исходной информации.

В процессе осуществления динамических инвестиционных расчетов учитываются только экономические факторы, определяющие будущие

результаты инвестиционной деятельности. Политические, правовые, социальные и др. факторы не учитываются.

Среди основных динамических методов инвестиционных расчетов можно выделить метод чистой дисконтированной стоимости (NPV – netpresentvalueofcashflows). Он представляет собой сумму дисконтированных по годам денежных потоков за все периоды реализации проекта.

Чистая дисконтированная стоимость показывает настоящую стоимость одновременных результатов от реализации конкретного проекта. Правило отбора проектов по критерию чистой дисконтированной стоимости гласит: проект является приемлемым для инвестора, если его чистая дисконтированная стоимость больше нуля. Положительная величина чистой дисконтированной стоимости свидетельствует не только о полном возмещении затрат на инвестиционный проект при прогнозируемом уровне доходности капитала, но и о получении дополнительного дохода, то есть об увеличении активов предприятия вследствие принятия проекта.

Метод чистой дисконтированной (текущей) стоимости состоит в следующем:

- определяется текущая стоимость затрат, т.е. решается вопрос, сколько инвестиций нужно зарезервировать для проекта;
- рассчитывается текущая стоимость будущих денежных поступлений от проекта, для чего доходы за каждый год приводятся к текущей дате. Результаты расчетов показывают, сколько средств нужно было вложить сейчас для получения запланированных доходов, если бы ставка доходов была равна ставке процентов в банке или подобного проекта с гарантированной прибылью;
- текущая стоимость затрат сравнивается с текущей стоимостью доходов, разность между ними составляет чистую текущую стоимость (прибыльность) проекта.

Чистый приведенный доход – это один из важнейших показателей расчета эффективности инвестиционного проекта. Вычисляется как разница между дисконтированной стоимостью денежных поступлений от инвестиционного проекта и дисконтированными затратами на проект (инвестиции) [7].

NPV показывает величину денежных средств, которую инвестор ожидает получить от проекта, после того, как денежные притоки окупят его первоначальные инвестиционные затраты и периодические денежные оттоки, связанные с осуществлением проекта. в инвестировании в терминалы сбора информации NPV составит 862450 руб.

Осуществляя инвестиции, предприниматель исходит из сравнения суммы вкладываемых средств и суммы ожидаемого дохода. В экономическом и финансовом анализе в мировой практике для измерения текущей и будущей стоимости используют дисконтирование.

Под дисконтированием понимают процесс приведения будущих доходов (затрат) к текущему моменту, т. е. к условиям года начала реализации проекта. Дисконтирование – это процесс, обратный начислению сложных процентов.

Первоначальная сумма, которую надо вложить в проект, чтобы получить доход в будущем, называется Дисконтированной или Текущей стоимостью (ДС или PV – PresentValue).

Дисконтированная стоимость или текущая стоимость денежных потоков составит 2675000 руб. и 1800000 руб. Срок окупаемости проекта составит 3 года.

Социально-экономический эффект оптимизации логистических затрат заключается в возникновении прямых и косвенных эффектов.

К прямым эффектам относится снижение на содержание подвижного состава. Применяемая модель седельного тягача позволит сократить затраты на топливо, так как затраты на 100 км пробега ниже чем у МАЗ-5440 на 2 л.

Модификация данного автомобиля позволит снизить затраты на горюче-смазочные материалы и запасные части.

К косвенным эффектам относится отсутствие сокращения персонала в отличие от привлечения сторонних организаций к перевозке готовой продукции до места назначения. Кроме этого замена подвижного состава позволит снизить вредные выбросы в атмосферу.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В условиях рынка каждое предприятие должно вырабатывать и искать свой собственный путь развития. Чтобы развиваться, оно должно улучшать состояние собственной экономики и искать оптимальное соотношение между затратами и результатами производства, изыскивать новые формы приложения капитала, находить новые, более эффективные формы доведения услуг до потребителя, проводить соответствующую рекламную политику.

Снижение себестоимости на основе оптимизации затрат на производство и реализацию продукции является первоосновой экономического роста предприятия – способом его выживания.

Логистические затраты выступают одними из самых затратных для предприятия, поэтому необходимо принять меры по их снижению. Для этого предлагаются два мероприятия:

- обновление подвижного состава;
- привлечение сторонних специализированных предприятий по транспортировке груза.

Проанализировав каждое мероприятие были выявлены недостатки каждого мероприятия. Наиболее существенным недостатком выступает сокращение персонала, а именно водителей, механиков и начальников транспортного отдела. В этом случае предприятие должно предположить новую работу данным работникам или компенсировать потерянные доходы согласно гражданскому кодексу РФ.

Обновление подвижного состава позволит оставить штат без изменения. Кроме этого сократятся затраты на содержание подвижного состава, так как расход топлива на 1 км пробега у тягача марки DAF в два раза меньше тягача марки МАЗ, что составляет у DAF 3,78 руб. км у МАЗ 5,42 руб. км.

Окупаемость седельного тягача DAF произойдет на 3 год, при затратах на его приобретение 4,2 млн. руб.

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 СТО 4.2–07–2014. Система менеджмента качества. Общие требования к построению, изложению и оформлению документов учебной и научной деятельности;
- 2 Автомобильные перевозки: учеб.пособие. – М.: ИД «ФОРУМ»: ИНФРА-М, 2011. – 224с.: ил. – (Профессиональное образование).;
- 3 Алексеенко, В.Б. Основы логистики: учеб. пособие / Алексеенко В.Б., Стрельникова И.А. – Москва: РУДН, 2013. – 118 с.
- 4 Алексейчева, Е. Ю. Экономика организации (предприятия) [Электронный ресурс]: Учебник для бакалавров / Е. Ю. Алексейчева, М. Д. Магомедов, И. Б. Костин. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2013. - 292 с.
- 5 Алиев, А. Т. Управление инвестиционным портфелем [Электронный ресурс]: Учебное пособие / А. Т. Алиев, К. В. Сомик. - М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2013. - 160 с;
- 6 Амортизация основных средств: вопросы теории и методики учета: Монография / Ю.И. Сигидов, Н.Ю. Мороз. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2015. - 175 с.;
- 7 Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности организации: Учеб.пос. / П.Ф.Аскеров, И.А.Цветков и др.; Под общ. ред. П.Ф.Аскерова - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2015. - 176 с.
- 8 Анализ и финансирование инновационных проектов: Учебное пособие / В.К.Проскурин; Под ред. И.Я.Лукаевича; Финансовый универ. при Правительстве РФ - М.: Вузовский учебник: НИЦ ИНФРА-М, 2014. - 112 с.
- 9 Аникин, Б.А. Логистика: учебник / Аникин Б.А., Дыбская В.В., Колобов А.А. и др.; ред. Аникин Б.А. – 3-е изд., перераб. и доп. – Москва: Инфра-М, 2013. – 368 с.

- 10 Ардатова, М.М. Логистика в вопросах и ответах: учеб. пособие / М.М. Ардатова. – Москва: Проспект, 2012. – 272 с.
- 11 Бобошко, Н.М. Финансово-экономический анализ: Учебное пособие / Н.М. Бобошко и др. - М.: ЮНИТИ, 2016. - 383 с.;
- 12 Бороненкова, С.А. Бухгалтерский учет и экономический анализ в страховых организациях: Учебник / С.А. Бороненкова, Т.И. Буянова. - М.: ИНФРА-М, 2013. - 478 с.;
- 13 Бухгалтерский учет: Учебник / Н.А. Лытнева, Л.И. Малявкина, Т.В. Федорова. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: ИД ФОРУМ: НИЦ ИНФРА-М, 2015. - 512 с.;
- 14 Бухгалтерский Учет: Учебник / Н. А. Миславская, С.Н. Поленова. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2014. – 592 с.;
- 15 Гаджинский, А.М. Логистика: учебник / Гаджинский А.М. – 17-е изд., перераб.и доп. – Москва: Дашков и К, 2014. – 484 с.
- 16 Гайдаенко, А.А. Логистика: учебник для студентов вузов / Гайдаенко А.А., Гайдаенко О.В. – Москва: Кнорус, 2012. – 272 с.
- 17 Грибов, В. Д. Экономика предприятия: учебник. Практикум / В.Д. Грибов, В.П. Грузинов. - 5-е изд., перераб. и доп. - М.: КУРС: НИЦ Инфра-М, 2013. - 448 с.;
- 18 Дитрих, М. Складская логистика. Новые пути системного планирования / М. Дитрих / Пер с англ. Г.П. Манжосова. – Москва: Новые технологии, 2013. – 280 с.;
- 19 Дудин, М.Н. Финансово-экономический анализ предприятия туристской индустрии / М.Н. Дудин, Н.В. Лясников. - М.: КноРус, 2012.;
- 20 Дыбская, В.В. Логистика складирования: учебник / В.В. Дыбская. – Москва: Инфра-М, 2013. – 557 с.;
- 21 Журко, В.Ф. Экономический и финансовый анализ в деятельности органов внутренних дел: Учебное пособие / В.Ф. Журко, Н.М. Бобошко. - М.: ЮНИТИ, 2014. - 239 с.

- 22 Инновационный менеджмент: Учебник / В.Я.Горфинкель, А.И.Базилевич, Л.В.Бобков; Под ред. В.Я.Горфинкеля, Т.Г.Попадюк. - 4-е изд., перераб. и доп. - М.:Вузовский учебник: НИЦ ИНФРА-М, 2014. - 381 с.;
- 23 Казакова, Н.А. Экономический анализ: Учебник / Н.А. Казакова. - М.: ИНФРА-М, 2013. - 343 с.;
- 24 Киреева, Н.В. Экономический и финансовый анализ: Учебное пособие / Н.В. Киреева. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013. - 293 с.;
- 25 Климова, Н.В. Экономический анализ (теория, задачи, тесты, деловые игры): Учебное пособие / Н.В. Климова. - М.: Вузовский учебник, НИЦ ИНФРА-М, 2013. - 287 с.
- 26 Когденко, В.Г. Экономический анализ: Учебное пособие / В.Г. Когденко. - М.: ЮНИТИ, 2013. - 392 с.
- 27 Корнийчук, Г.А. Автотранспорт на предприятии: Особенности организации и работы с кадрами, / Г.А. Корнийчук. - М.: Дашков и К, 2012. - 220 с.
- 28 Корпоративные финансы: Учебник / А.И. Самылин. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2014. - 472 с.;
- 29 Косорукова И.В. Экономический анализ: Учебник / И.В. Косорукова – М. : МФПА, 2012 – 432 с.;
- 30 Курганов В.М. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок товаров. Учебно-практическое пособие / В.М. Курганов. – Москва: Книжный мир, 2013. – 432 с.
- 31 Линерс, М. Управление закупками и поставками: учебник для высших учебных заведений / Майкл Линдерс [и др.]. – Москва: ЮНИТИ, 2014. – 723 с.
- 32 Логистика. Многофакторное экономико-математическое моделирование в расчетах выбора оптимального поставщика: учебно-методическое пособие [Текст] / сост. Л.Н. Родинова. – Красноярск: Сиб. федер. ун-т, 2012. -48 с.

- 33 Логистика : Учебник / А.А. Канке, И.П. Кошечая. – 2-е издание ,
испр. И доп. – М. : ИД и Форум : ИНФРА-М, 2015. – 384 с;
- 34 Лысенко, Д.В. Комплексный экономический анализ хозяйственной
деятельности: Учебник для вузов / Д.В. Лысенко. - М.: ИНФРА-М, 2013. -
320 с.;
- 35 Любушин, Н.П. Экономический анализ: Учебник для студентов
вузов, обучающихся по специальностям "Бухгалтерский учет, анализ и
аудит" и "Финансы и кредит" / Н.П. Любушин. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. -
575 с;
- 36 Маркарьян, Э.А. Экономический анализ хозяйственной
деятельности: Учебное пособие / Э.А. Маркарьян, Г.П. Герасименко, С.Э.
Маркарьян.. - М.: КноРус, 2013. - 536 с.
- 37 Моисеева, Н.К. Экономические основы логистики: учебник / Н.К.
Моисеева. – Москва: Инфра-М, 2011. – 527 с.
- 38 Организация перевозочных услуг и безопасность транспортного
процесса : учебник для студ. учреждений высш. проф. образования / А.И.
Рябчинский, В.А. Гудков, Е.А. Кравченко. – 3-у изд., перераб. и доп. – М. :
Издательский центр «Академия», 2014. – 256 с. – (Сер. Бакалавриат).;
- 39 Основы социально-экономического управления в производстве:
Учебное пособие / А.В. Беляева, В.К. Федоров, М.Н. Черкасов. - М.: ИЦ
РИОР: НИЦ ИНФРА-М, 2015. - 60 с.;
- 40 Основы управления перевозочными процессами: Учебное пособие /
Д.Ю. Левин. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2015. - 264 с.;
- 41 Панков, В.В. Экономический анализ: Учебное пособие / В.В. Панков,
Н.А. Казакова. - М.: Магистр, ИНФРА-М, 2012. - 624 с.
- 42 Планирование на предприятии: Учебник / М.И. Бухалков. - 4-е изд.,
испр. и доп. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2015. - 411 с.;

43 Планирование на предприятии: Учебник / Э.А. Афитов. - М.: НИЦ ИНФРА-М; Мн.: Нов. знание, 2015. - 344 с.: ил.; 60x90 1/16. - (Высшее образование:Бакалавриат).;

44 Проблемы функционирования автотранспортного бизнеса: эволюция преобразований и стратегич. ориентиры развития: Моногр./ А.Д. Хмельницкий. - М.: РИОР: НИЦ ИНФРА-М, 2015. - 244 с.;

45 Прыкина, Л.В. Экономический анализ предприятия: Учебник для бакалавров / Л.В. Прыкина. - М.: Дашков и К, 2016. - 256 с.;

46 Румянцева, Е.Е. Экономический анализ: Учебник и практикум для академического бакалавриата / Е.Е. Румянцева. - Люберцы: Юрайт, 2016. - 381 с.;

47 Савицкая, Г.В. Экономический анализ: Учебник / Г.В. Савицкая. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013. - 649 с.;

48 Титов, Б. А. Транспортная логистика [Электронный ресурс]: электрон, учеб. пособие / Б. А. Титов; Минобрнауки России, Самар, гос. аэрокосм, ун-т им. С. П. Королева (нац. исслед. ун-т). - Электрон, текстовые и граф. дан. (3,15 Мбайт). - Самара, 2012. - 1 эл. опт. диск (CD-ROM);

49 Транспортная логистик : учебное пособие / Л.С. Федоров, В.А. Персианов, И.Б. Мухаметдинов ; под общ. ред. Л.М. Федорова. – 3-е изд., стер. – М. : КНОРУС, 2016. – 210 с. – (Бакалавриат).;

50 Туревский, И.С. Автомобильные перевозки: учебное / И. С. Туревский. – Москва: Форум: Инфра-М, 2016. – 222 с.;

51 Транспортные системы и технологии перевозок: Учебное пособие/С.В.Милославская, Ю.А.Почаев - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2015. - 116 с.;

52 Финансы организаций (предприятий): Учебное пособие / Л.М. Бурмистрова. - 2-е изд. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2015. - 224 с.;

53 Хегай, Ю. А. Анализ и диагностика финансово – хозяйственной деятельности предприятия: учеб.пособие / Ю. А. Хегай. – Красноярск: Сиб. Федер. ун-т, 2013. – 264 с.;

54 Чалдаева, Л. А. Экономика предприятия: учебник для бакалавров/ Л. А. Чалдаева. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2013. – 410 с.;

55 Чернов, В.А. Экономический анализ: торговля, общественное питание, туристический бизнес: Учебное пособие для студентов вузов, обучающихся по экономическим специальностям / В.А. Чернов; Под ред. М.И. Баканов. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2012. - 639 с.;

56 Чуев, И.Н. Комплексный экономический анализ финансово-хозяйственной деятельности: Учебник для вузов / И.Н. Чуев. - М.: Дашков и К, 2013. - 384 с.;

57 Шадрина, Г.В. Экономический анализ: Учебник для бакалавров / Г.В. Шадрина. - Люберцы: Юрайт, 2016. - 515 с.;

58 Экономический анализ: Учебное пособие / Л.Е. Басовский, А.М. Лунева, А.Л. Басовский; Под ред. Л.Е. Басовского. - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2015. - 222 с.;

59 Экономика отрасли (автомобильный транспорт): Учебник/Туревский И. С. - М.: ИД ФОРУМ, НИЦ ИНФРА-М, 2015. - 288 с.;

60 Экономическая оценка инвестиций: Учебное пособие / Г.В. Маркова. - М.: КУРС: НИЦ ИНФРА-М, 2015. - 144 с.

61 Экономика предприятий автомобильного транспорта: учеб.пособие/ Ю. А. Хегай, В. В. Девинаова, К. А. Мухина – Красноярск, 2012;

62 Экономические и финансовые риски. Оценка, управление, портфель инвестиций / А.С. Шапкин, В.А. Шапкин. - 8-е изд. - М.: Дашков и К, 2012. - 544 с.

63 Постановление Правительства РФ «Об утверждении правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» [Электронный ресурс]: федер. закон от 14.02.2009 №112. // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_179286/;

64 Постановление Правительства «О внесении изменений В Правила перевозок пассажиров автомобильным и городским наземным электрическим транспортом» [Электронный ресурс] :федер. закон от 26.11.2013 г. №1073. // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_154931/;

65 Ковалев, В. А. Организация грузовых автомобильных перевозок. Курсовое проектирование [Электронный ресурс] : учеб.пособие / В. А. Ковалев, А. И. Фадеев. – 2-е изд., перераб. и доп. – Красноярск : Сиб. федер. ун-т, 2014. – 188 с. Режим доступа: <http://znanium.com/catalog.php?bookinfo=505745>;

66 Модель функционирования транспортно-логистических систем в РК [Электронный ресурс]. Режим доступа : <https://applied-research.ru/pdf/2015/5-1/6778.pdf>

67 Отчет статистики «Спарк» [Электронный ресурс]. Режим доступа: www.sparkinterfax.ru/system/sapi/analysis/company/exportxlsx_result?FileId=363828;

68 Официальный сайт компании Дымов [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.v-dymov.ru>;

69 Официальный сайт DAF [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.daf.ru/ru-ru#>;

70 Официальный сайт mercedes-benz [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.mercedes-benz.ru/content/russia/mpc/mpc_russia_website/ru/home_mpc/passengercars.html.