|  |
| --- |
| **МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ**  ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ  ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  **«ТВЕРСКОЙ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОЛЛЕДЖ»**  **(ГБПОУ «ТВЕРСКОЙ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ КОЛЛЕДЖ»)** |
|  |

*38.02.03 Операционнаядеятельность в логистике ( код, специальность)*

К ЗАЩИТЕ ДОПУЩЕНО

Заместитель директора

по учебной работе

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_О.В. Рудкевич

«\_\_\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_2018 г.

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА**

Тема: Организация грузоперевозок автомобильным транспортом, моделирование и расчёт грузоперевозок.

Выпускника Давтян Саргис Юрьевич

(Ф.И.О.)

Группа «Л-32»

Работа выполнена\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

*подпись выпускника*

Руководитель работы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/ Свиридова Алла Сергеевна /

*подпись*  И.О.Фамилия

«\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2018 г.

Председатель ПЦК \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/Свиридова Алла Сергеевна/

*подпись* И.О. Фамилия

«\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2018 г.

Председатель ГЭК \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/Иванова Анна Анатольевна/

*подпись*  И.О.Фамилия

«\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2018 г.

Оценка \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

г. Тверь

**СОДЕРЖАНИЕ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ВВЕДЕНИЕ | |  |
| ГЛАВА I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И РАСЧЕТА ТАРИФОВ В СФЕРЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК | |  |
| 1.1. | Организация перевозок товаров автомобильным транспортом |  |
| 1.2. | Формирование ассортимента услуг по автомобильным грузоперевозкам |  |
| 1.3. | Расчет стоимости и моделирование маршрутов грузоперевозок |  |
| Глава II. ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И РАСЧЕТ ТАРИФОВ ПРЕДПРИЯТИЕМ ООО «ТК ТВЕРЬСНАБ» | |  |
| 2.1. | Характеристика предприятия и анализ его финансово-хозяйственной деятельности ООО «ТК Тверьснаб». |  |
| 2.2. | Анализ расчёта стоимости тарифов на предприятии ООО «ТК Тверьснаб» |  |
| 2.3. | Разработка мероприятий и рекомендация для повышения эффективности тарификации стоимости перевозок на предприятии ООО «ТК Тверьснаб» |  |
| Заключение | |  |
| Список источников и литературы | |  |

ВВЕДЕНИЕ

Цель написания данной работы заключается в том, чтобы изучить опыт расчета тарифов за транспортировку и доставку груза на предприятии, научиться рассчитывать и организовывать экономически выгодный процесс движения транспортного средства. На современном этапе развития рынка возникает потребность ускоренного развития производственной инфраструктуры, в том числе транспорта, обеспечивающей надежное обращение материальных ресурсов.

Ежегодно в нашей стране образуется около 200 млрд. различных хозяйственных связей. Намеченный рост производственного потенциала при прочих равных условиях вызовет увеличение хозяйственных связей в 4 раза. Эти данные свидетельствуют о необходимости детального рассмотрения возможностей транспортного комплекса по обеспечению надежного экономичного функционирования процессов товарообмена в современных условиях.

Тема является актуальной потому, что имеет много острых проблем связанных с использованием транспорта для организации коммерческой деятельности – это такие как: доставка грузов, эффективность использования транспорта, выбор вида транспорта и схем транспортировки и др.

Ускорение развития экономических процессов, требует новых подходов к проблемам формирования материальных потоков, их рационализации и определения роли транспорта, в том числе и автомобильного, как основного участника процессов воспроизводства, оказывающего существенное влияния на рациональность размещения, обмена и эффективности общественного производства

При грузовых перевозках автомобильный транспорт участвует практически во всех взаимосвязях производителей и потребителей продукции производственного назначения, и товаров народного потребления.

Для грузовых перевозок в зависимости от специфики грузов и требований клиентуры, показателями качества являются:

* сохранность грузов в процессе транспортирования;
* регулярность поступления партий груза к получателям;
* максимальное сокращение времени доставки грузов;
* строгое соблюдение расписания отправления партий груза и гарантированное их прибытие к получателю в точно назначенные сроки;
* возможность перевозки крупногабаритных отправок без разборки их на части во избежание сборочных работ в пунктах получения;

Автомобильный транспорт по сравнению с другими видами транспорта имеет ряд преимуществ при перевозке грузов. К ним относятся:

* доставка грузов «от двери до двери»;
* сохранность грузов;
* сокращение потребности в дорогостоящей и громоздкой упаковке;
* экономия упаковочного материала;
* более высокая скорость доставки грузов автомобилями;
* возможность участия в смешанных перевозках;
* перевозки небольших партий груза, позволяющее предприятию ускорить отправку продукции и сократить сроки хранения груза на складах.

Ввиду перечисленных выше преимуществ, автомобильный

**Объектом** исследования являлось транспортная компания ООО «ТК Тверьснаб», основная деятельность которой состоит в организации автомобильных грузоперевозок по России, Тверской области и городу.

**Целью** является провести анализ расчета тарифов в практической деятельности конкретного предприятия

**Предметом** изучения в выпускной квалификационной работе является методики расчета тарифов за грузоперевозку на предприятии.

Для достижения поставленной цели в дипломной работе решаются следующие **задачи**:

1. По совершенствованию деятельности предприятия. Изучить теоретические основы организации перевозок товаров автомобильным транспортом
2. Разобраться в формировании ассортимента услуг на автомобильные грузоперевозки
3. Рассмотреть расчет стоимости и моделирование маршрутов грузоперевозок транспортно–экспедиционного обслуживания;
4. Провести характеристику предприятия ООО «ТК Тверьснаб» и анализ его финансово-хозяйственной деятельности на предприятии ;
5. Выявить методы расчета тарифов за перевозку грузов на предприятии;
6. Разработать рекомендации по совершенствованию деятельности предприятия.

**Методологической базой** при изучении применялись следующие методы: экономико-статистических расчетов, аналитический метод, метод экспертных оценок.

**Информационной базой** исследования является информация, полученная из учебной, методической и нормативной литературы и глобальной информационной сети. При исследовании теоретических вопросов дипломной работы выступали труды отечественных и зарубежных авторов: Резер С.М. «Логистика экспедирования грузовых перевозок», А.А. Кaнке, И.П.Кошевая «Логистика»,

Дипломная работа состоит из **двух глав**:

1. В первой главе рассматриваются теоретические аспекты организации деятельности и расчета тарифов в сфере автомобильных грузоперевозок.
2. Во второй главе анализируется деятельность предприятия ООО «ТК Тверьснаб», дается его характеристика, проводится системный анализ финансовых показателей, производится анализ расчета тарифов за перевозку грузов в компании. По результатам проведенного анализа выявляются недостатки по методам планирования грузоперевозок

**Практическая значимость результатов исследования:** реализация на практике мероприятий позволит повысить доходность транспортного предприятия.

**ГЛАВА I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И РАСЧЕТА ТАРИФОВ В СФЕРЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК**

**1.1 ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ТОВАРОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ**

Для перевозки грузов торговые организации и предприятия используют как собственный автомобильный транспорт, так и транспорт общего пользования либо принадлежащий другим организациям и предприятиям.

Торговые организации и предприятия заключают с автохозяйствами договоры на перевозку грузов (см. приложение А), в которых устанавливаются объем и сроки перевозок, порядок составления, представления и выполнения заявок на перевозку грузов, порядок выполнения погрузочно-разгрузочных работ и экспедирования товаров, материальная ответственность, определяются рациональные формы, маршруты и схемы грузоперевозок.

Перед началом каждого месяца утверждаются декадные задания на перевозку грузов. В соответствии с ними грузоотправители должны заблаговременно представлять автохозяйствам заявки на требуемое количество автомобилей.

С учетом объема и характера предстоящих перевозок автохозяйства выделяют автотранспортные средства соответствующих типов в необходимом количестве. Они должны быть исправными и чистыми в санитарном отношении. Подача их под погрузку должна осуществляться в указанное в заявке время.

Товары, представленные к перевозке, должны быть соответствующим образом подготовлены к транспортированию. Они должны быть заранее упакованы в инвентарную тару, взвешены, сгруппированы по получателям. Заблаговременно должны быть также подготовлены товарно-транспортные документы и счета-фактуры

Перед выдачей груза, предназначенного для доставки, у водителя проверяют наличие путевого листа и документа, удостоверяющего личность.

Прием груза к перевозке с ответственностью автохозяйства за его сохранность осуществляется путем взвешивания на весах при погрузке, обмера в кузове автомобиля или счета мест. Товары, опломбированные отправителем, водитель принимает по количеству мест согласно счету-фактуре. Прием товаров к перевозке удостоверяется подписью водителя на всех экземплярах товарно-транспортной накладной.

Водитель или экспедитор, сопровождавший груз, сдает получателю его на основании товарно-транспортной накладной по массе, количеству или объему. Грузы, прибывшие в исправных крытых автомобилях, прицепах, контейнерах, многооборотной таре, цистернах с исправными пломбами грузоотправителя, выдают грузополучателю без проверки массы, состояния груза и количества мест. При этом проверяется соблюдение условий перевозки грузов.

Получение товара удостоверяется подписью и штампом грузополучателя в товарно-транспортной (приложение Б) накладной и счете-фактуре (приложение В). Оплата за перевозку грузов осуществляется в соответствии с тарифами на перевозку грузов и другие услуги, выполняемые автомобильным транспортом.

В зависимости от условий перевозок и вида услуг тарифы подразделяются на: сдельные тарифы на перевозку грузов;

* + тарифы на перевозку грузов на условиях платных автотонно-часов;
  + тарифы за повременное пользование грузовыми автомобилями и из километрового расчета;
  + тарифы за перегон подвижного состава;
  + надбавки и скидки;
  + сборы за услуги, связанные с перевозками;
  + договорные тарифы.

Сдельные тарифы применяются при условии предъявления заказчиком к перевозке груза с указанием его общего количества, массы отправок, пункта отправления и пункта назначения.

Тарифы на перевозку груза на условиях платных «автотонно-часов» применяются при условии, если заказчик, кроме упомянутых выше сведений, указал требуемую (согласованную с автотранспортным предприятием) грузоподъемность подвижного состава.

Тарифы за повременное пользование грузовыми автомобилями применяются при предоставлении заказчику по его требованию автомобиля определенного типа на определенное время.

За пользование автомобилями могут применяться и тарифы из покилометрового расчета. Их применяют при расчетах за подачу или возврат автомобиля к пункту первой погрузки или от пункта последней разгрузки, если эти пункты расположены за чертой населенного пункта, в котором расположено автохозяйство. Кроме того, ими пользуются при расчетах за пробег автомобиля в обоих направлениях, если перевозка не состоялась по вине заказчика, а также за пробег автомобиля к месту работы вне места его постоянного пребывания сроком свыше суток и при возвращении обратно.

Постоянный рост объемов перевозок товаров автомобильным транспортом вызывает необходимость более эффективного его использования. К числу факторов, определяющих более интенсивное использование автомобильного транспорта, относятся: улучшение использования грузоподъемности транспортных средств; повышение коэффициента сменности работы транспорта; сокращение простоев; улучшение использования пробега; ускорение погрузочно-разгрузочных работ.

Для оценки эффективности работы автомобильного транспорта используются технико-экономические показатели.

Указанные показатели можно улучшить за счет повышения уровня технической готовности автомобилей, постоянно обновляя парк подвижного состава, своевременно проводя профилактические и ремонтные мероприятия.

Для определения степени использования грузоподъемности транспортных средств можно применить статический и динамический коэффициенты.

Улучшению использования грузоподъемности автотранспортных средств в значительной степени способствует применение рациональных приемов размещения грузов в кузове автомобиля, хорошо продуманная разработка маршрутов их доставки. Важное условие роста эффективности использования автотранспорта — повышение сменности его работы, чего можно добиться путем продления времени работы экспедиционных складов и диспетчерских служб, а также созданием условий для ночного завоза товаров на торговые предприятия.

Постоянный рост объемов перевозок товаров автомобильным транспортом вызывает необходимость более эффективного его использования. К числу факторов, определяющих более интенсивное использование автомобильного транспорта, относятся: улучшение использования грузоподъемности транспортных средств; повышение коэффициента сменности работы транспорта; сокращение простоя; улучшение использования пробега; ускорение погрузочно-разгрузочных работ.

Неотъемлемой частью организации перевозки грузов является страхование. Оно может быть предложено грузоотправителю или транспортной компании в зависимости от вида сделки.

Под транспортным страхованием понимается совокупность видов страхования от опасностей, возникающих на различных путях сообщения. Объектами страхования могут быть как сами средства транспорта, так и перевозимые ими грузы. Страхование грузов часто называется карго, а страхование средств транспорта — каско.

Страхование грузов — один из наиболее распространенных видов страховых операций. Страхователями могут выступать любые юридические и физические лица, являющиеся грузоотправителями или грузополучателями. Кто конкретно заключает договор страхования грузов, покупатель или продавец, зависит от условий поставки продукции, обусловленных ими юридических и экономических взаимоотношений сторон.

Во внутренней торговле одним из основных видов цен является "франко-станция назначения", которая включает расходы по доставке продукции на склад станции назначения. Однако при формировании цен на этих условиях расходы по страхованию чаще всего, к сожалению, не учитываются. Поэтому есть все основания руководствоваться принципом перехода права собственности и риска утраты стоимости продукции с покупателя на продавца.

Риск гибели или порчи товаров в зависимости от условий сделки переходит от продавца к покупателю: при выдаче продукции со склада продавца, при доставке ее на склад перевозчика, при погрузке, при разгрузке продукции на пункте назначения. Следовательно, преимущественно риск понести потери лежит на покупателе. Естественно, он прежде всего заинтересован в страховании. Но договор страхования может заключаться и продавцом (по просьбе покупателя или с его согласия) с включением страховых платежей в стоимость товара.

Условия страхования грузов, используемых в международной практике и нашей внутригосударственной, имеют как общие черты, так и определенные отличия.

Правила, применяемые страховыми организациями, предусматривают возможность страхования грузов на условиях:

1 — "с ответственностью за все риски"

2 — "без ответственности за повреждение".

Страхование "с ответственностью за все риски" означает возмещение убытков от повреждения или полной гибели всего или части имущества, возникающих от любых причин (кроме особо оговоренных), а также необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасанию и сохранению груза, по предупреждению дальнейших его повреждений.

Исключение из этой универсальной ответственности составляют не возмещаемые убытки, происшедшие вследствие:

* военных действий (военных мероприятий) и их последствий;
* народных волнений и забастовок;
* конфискации, реквизиции, ареста груза или транспортного средства, их противоправного захвата;
* прямого-косвенного воздействия атомного взрыва, радиоактивного заражения, связанного с любым применением атомной энергии и использованием расщепляемых материалов;
* умысла или грубой неосторожности страхователя или его представителя, а также вследствие нарушения кем-либо из них установленных правил перевозки, пересылки и хранения грузов;
* несоблюдения необходимых требований по упаковке (укупорке) грузов, отправления их в поврежденном состоянии, а также недопоставки грузов;
* пожара или взрыва вследствие погрузки с ведома страхователя (его представителя), но без ведома страховой организации самовозгорающихся и взрывоопасных веществ и предметов;
* недостачи груза при целости наружной упаковки; повреждения груза червями, грызунами и насекомыми; влияния температуры, трюмного воздуха или особых и естественных свойств груза, включая усушку. Не возмещаются также разного рода косвенные убытки.

По договору страхования "без ответственности за повреждения" возмещаются убытки от полной гибели всего или части груза, вызванной пожаром, взрывом, молнией, бурей, вихрем, другими стихийными бедствиями, крушением или столкновением перевозочных средств (поездов, судов, самолетов и т.д.), посадкой судна на мель, повреждения его льдом, провалом мостов, подмочкой груза забортной водой, аварией при погрузке, выгрузке, укладке груза, приеме судном топлива. Возмещается также ущерб вследствие пропажи транспортного средства без вести, целесообразно произведенные расходы по тушению пожара, спасанию, сохранению груза и предупреждению его дальнейших повреждений

Не возмещаются убытки в тех же случаях, что и при страховании "с ответственностью за все риски" и, кроме того, потери вследствие отпотевания судна и подмочки груза атмосферными осадками, обесценения груза ввиду загрязнения при целости наружной упаковки, выбрасывания за борт и смытия волной палубного груза (или перевозимого в беспалубных судах), кражи или недоставки груза.

По соглашению сторон груз может быть застрахован и на иных условиях, в том числе от дополнительных рисков. Здесь может быть использован опыт страхования другого имущества, а также международная практика страхования грузов, о которой говорится дальше.

Груз принимается на страхование в сумме, заявленной страхователем, но не свыше стоимости, указанной в перевозочных документах.

Ответственность страховой организации начинается с момента, когда груз будет взят со склада в пункте отправления и продолжается в течение всей перевозки (включая перегрузки и перевалки, а также хранения на складах в пунктах перегрузок и перевалок) до тех пор, пока груз не будет доставлен на склад грузополучателя или другой конечный пункт назначения, указанный в страховом свидетельстве (полисе).

Для защиты груза на период дальнейшей транспортировки следует заключать другой договор страхования. Возможно при определенных условиях и непрерывное страхование грузов (по одному договору) до склада покупателя.

Договор страхования может заключаться как по месту нахождения отправляемого груза, так и по месту его получения.

Ставки страховых платежей (премии) зависят от многих факторов: характера груза, его размещения и качества его упаковки, вида перевозочных средств, времени года, условий в портах погрузки и выгрузки, территориального размещения портов и других постоянных или временных факторов.

Вопрос страхования грузов согласуется при непосредственном участии заказчика перевозки и является фактором удовлетворения спроса. На основании имеющегося спроса формируется ассортиментный перечень предприятия, в том числе и транспротного.

**1.2 ФОРМИРОВАНИЕ АССОРТИМЕНТА УСЛУГ ПО АВТОМОБИЛЬНЫМ ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ**

Основная задача транспортных компаний – это изучение, анализ и удовлетворение потребностей потребителя во всех видах транспортных услуг.

Совсем недавно транспортные компании выполняли только перевозку грузов, не заботясь при этом о предоставлении других услуг.

Новые экономические условия расширили понятие «услуга транспорта». Сегодня под транспортной услугой подразумевается не только собственно перевозка грузов, переезд офиса и т.д., а любая услуга, не входящая в состав перевозочного процесса, но связанная с его подготовкой и осуществлением.

К транспортным услугам относят:

* + перевозку грузов и пассажиров;
  + погрузочно-разгрузочные работы;
  + хранение грузов;
  + квартирные и офисные переезды;
  + грузовое такси;
  + подготовка перевозимых средств;
  + предоставление автомобилей на условиях аренды или проката;
  + доставку новых и отремонтированных транспортных средств;
  + транспортно – экспедиционные услуги.

Основным видом услуг на предприятиях, конечно же, является перевозка груза. К дополнительным услугам можно отнести маркетинговые, коммерческие, информационные, а также услуги страхования.

Существует классификация транспортных услуг. Услуги бывают перевозочные (т.е. включающие в том или ином виде элемент перевозки) и не перевозочные услуги. По виду потребителя, которому предоставляется услуга, различают внешние (предоставляемые нетранспортным предприятием) и внутренние (предоставляемые другим предприятием транспорта). По характеру деятельности, связанной с предоставлением определенной услуги, выделяют технологические, коммерческие, информационные и т.д.

Существует ряд особенностей, характерных для такого понятия как «услуга» (в том числе транспортная услуга):

услуги не могут существовать вне процесса их предоставления (т.е. они не могут накапливаться); продажа услуг - это фактически продажа самого процесса труда, поэтому качество услуг определяется качеством самого процесса труда; услуги представляют собой конкретную потребительную стоимость только в определенное время и в конкретном месте или направлении, что существенно ограничивает возможность их замен на рынке услуг; услуги транспорта относятся к услугам, завершающим и/или предваряющим процесс материального производства; каждая оказываемая услуга уникальна для получателя; в конечном итоге от оказанной услуги не остается ничего, кроме восприятия к информации; оказанная услуга не может быть выполнена вновь; память о хорошей услуге мимолетна, плохая же услуга помнится долго; услуги неосязаемы; потребитель услуг зачастую сам участвует в процессе оказания услуг; потребитель услуг не становится собственником их; оказание услуг - это процесс, и он не может быть протестирован перед оплатой; процесс оказания услуг может состоять из системы более мелких действий, тогда как качество зависит от итоговой оценки.

С точки зрения предприятий-поставщиков, показатели качества транспортной услуги должны отвечать основным требованиям:

Способность обеспечению соответствия качества грузовых перевозок потребностям потребителей (физических и юридических лиц);

Быть стабильными; исключать взаимозаменяемость показателей при комплексной оценке уровня качества грузовых перевозок;

Характеризовать все свойства грузовой перевозки, обуславливающие ее пригодность удовлетворять определенные потребности потребителей в соответствии с ее назначением; способствовать повышению качества.

С точки зрения потребителей, основными требованиями к услугам транспорта являются следующие: защита окружающей среды; эксплуатационная готовность перевозчика; возможность специализированных перевозок; функциональная пригодность транспортного средства; отсутствие промежуточных перегрузочных операций;

Наличие перегрузочного оборудования в пунктах перевалки;

Наличие необходимой транспортной тары; возможность получения достоверной информации о тарифах, условиях перевозки и месторасположении груза; возможность таможенной очистки;

Приемлемая стоимость услуг; доставки груза «от двери до двери»; надлежащее сопровождение груза; надлежащее документационное обеспечение; приспособляемость к требованиям клиентов (гибкость обслуживания); наличие различных уровней транспортного обслуживания;

Наличие дополнительных услуг; удобства по приему и сдаче грузов;

Сохранность груза при доставке; безопасность перевозок;

Своевременность доставки (гарантированные сроки доставки);

Регулярность доставки груза; минимальные сроки (продолжительность) доставки; надежность перевозок; динамику изменения объемов перевозок;

Анализ изменения себестоимости перевозок (с учетом амортизации);

Анализ изменения предыдущего планирования перевозок.

Для повышения (или поддержания) качества перевозок предприятия должны проводить периодические проверки качества оказываемых услуг. Как правило, здесь используется анкетный метод опроса потребительских услуг, так как независимый анализ позволяет объективно сопоставить соответствие заявленного качества реальному.

Спрос на услуги транспорта во многом зависит от развития имеющихся в регионе видов транспорта, степени их интеграции в единую систему, уровня тарифов по видам транспорта, ассортимента и качества услуг, предоставляемых возможным клиентам.

Удельный вес транспортных услуг с развитием рыночной экономики и ее инфраструктуры, как правило, возрастает, и это характерно практически для всех стран. В связи с внедрением логистики в странах с рыночной экономикой пересматривается политика в области транспорта.

Транспорт начинает играть ключевую роль в системе товародвижения. Предполагается, что в дальнейшем технико-эксплуатационные особенности отдельных видов транспорта обеспечат им надежное положение на рынке транспортных услуг, особенно в условиях повышенного спроса на перевозки грузов мелкими отправками, которые, в свою очередь, ускорят развитие автоматизированной обработки грузов, контейнеризации и пакетизации, а также информатики в области грузовой и перевозочной работы.

Просматриваются два направления в области организации транспортных услуг: Приспособление ассортимента предлагаемых услуг к специфическим требованиям клиентов (т.е. различные группы потребителей должны обслуживаться в соответствии с их конкретными потребностями. Потребители сами выбирают услуги, их количество и характер реализации).

Огромное влияние на формирование спроса имеет ценовая политика транспортной компании, т.е. непосредственный расчет стоимости перевозки. Расчет ценовой политики большинства транспортных компаний строится на модели выполняемого маршрута.

**1.3 РАСЧЕТ СТОИМОСТИ И МОДЕЛИРОВАНИЕ МАРШРУТОВ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК**

Чтобы произвести расчет стоимости грузоперевозки автотранспортом, нужны некоторые параметры:

* Пункт отправки.
* Пункт назначения.
* Масса груза.
* Объем (высота, длина, ширина).
* Количество мест.

Это основные параметры, по которым рассчитывают стоимость перевозки обычного груза. Рассчитать приблизительную стоимость услуги можно самостоятельно на сайтах перевозчиков, достаточно ввести параметры груза. Более точную цифру помогут рассчитать операторы грузовых компаний.

Факторы, которые при расчете стоимости грузоперевозки автотранспортом, могут сделать ее дороже:

* Требуется специальный транспорт – рефрижератор, фургон, контейнер.
* Алкоголь, табак, бытовая техника, цветные металлы, электроника – интересны преступникам за их ликвидность.
* Грузы, имеющие стойкий запах.
* Дополнительная жесткая упаковка.
* Опасный груз.
* Сложная погрузка-разгрузка.
* Забор-доставка груза экспедитором компании от «двери» до «двери».
* Страхование груза.
* Срочность доставки груза.
* Сроки и форма оплаты. Оплачивать услугу всегда дешевле по безналичному расчету.
* Количество точек погрузки-разгрузки.
* Простой транспорта при погрузке-разгрузке.
* Неправильно оформленные документы по вине отправителя.
* Наличие разрешения на въезд в город.
* Возможность перегруза, которая допускается перевозчиком.
* Складирование товара.
* Услуги охраны, сопровождающей груз.

Кроме того, на стоимость предоставления услуг по грузоперевозке могут влиять такие факторы, как профессионализм и специальная подготовка водителя, занимающегося транспортировкой груза, наличие экспедитора или вооруженной охраны груза, участие перевозчика в оформлении необходимой для осуществления грузоперевозки документации, в некоторых случаях — уровень загрузки транспортного средства.

К транспортной отрасли в настоящее время предъявляются новые требования, ставятся всё более сложные задачи. Моделирование маршрута – это очень серьезная и важная задача в управлении транспорта, которая требует переосмысления подходов и методов к решению, а также использование новых достижений в информационных технологиях. Сегодня задача по моделированию маршрутов грузоперевозок решается следующими подходами:

* огромным использованием эвристических методов и интеллектуализация алгоритмов их решения;
* усложнением задачи за счёт перехода от обычной схемы оптимизации к более популярному методу векторной оптимизации данного решения;
* использованием компьютерных средств и средств связи при решении проблемы управления на транспортном средстве в реальном времени.

Задачи, которые решаются непосредственно на транспорте, очень часто отличаются своей сложностью и считаются NP-сложными. Поэтому обычные методы решения задач, которые хорошо себя зарекомендовали, здесь ничем не могут помочь – сказывается большая требовательность к ресурсам машины при осуществлении данных алгоритмов.

В качестве примера подобной задачи управления транспортом можно привести обычную задачу о бродячем торговце. Её суть состоит в том, чтобы найти короткий путь обхода городов, которые были заданы по их координатам. Оказывается, что уже для 30 городов поиск наилучшей дороги представляет задачу, которая выходит за рамки мощности новых персональных компьютеров. Быстрое развитие интеллектуальных технологий в современном мире, а также всеобщая компьютеризация, способствовали к нахождению разнообразных новых методов решения поставленных задач. Так и появилась на свет идея генетических алгоритмов и нейросетей, которые могут решить, казалось бы, невыполнимые задачи в определённый период. Другой проблемой, которая стоит перед моделированием маршрутов перевозок, является наиболее правильный выбор оптимизации, способный эффективно решить появляющиеся задачи и помочь объяснить выбор именно этого решения. Простые количественные характеристики процесса перевозки используются в первую очередь для формирования оптимальных решений задач маршрутизации. Это:

* объёмно-массовые характеристики груза, который планируется перевезти;
* максимальное количество применяемого транспорта;
* планируемая общая транспортная работа;
* общий пробег транспорта;
* общая продолжительность всей работы и другое.

До этого времени данные показатели образовывали самые простые функции. К наиболее часто используемым можно отнести:

* максимизацию числа перевозимого груза;
* минимизацию всего пробега;
* минимизацию общей транспортной работы;
* минимизацию количества применяемых автомобилей для выполнения определенного объёма работы и другое.

В данный момент перед этой отраслью стоит задача сформировать многокритериальные функции оптимизации, основываясь на вышеперечисленных однокритериальных функциях. Выполняются оценки совместной близости критериев и их измерения, чтобы получить параметры для данных функций. Постановка задач транспортных планов с некоторыми критериями оптимизации – это последствия появления рынка транспортных услуг и стремление автомобильных предприятий удовлетворить интересы всех участников этого бизнеса, а не только грузоотправителя и грузополучателя.

Транспорт становится быстрее, маршрут занимает ещё меньше времени. В данном случае нужно создать и внедрить системы реального времени, за счёт которых можно будет быстро принимать решения в управлении транспортом. Новые современные средства связи очень полезны: начинается использование SMS-технологий во время работы управления на транспорте. Водители грузовых автомобилей могут в реальном времени узнать о ближайшей ситуации на дороге следования, скорректировать свой маршрут в зависимости от этого, а также вызвать помощь в случае, если возникнет внештатная ситуаци

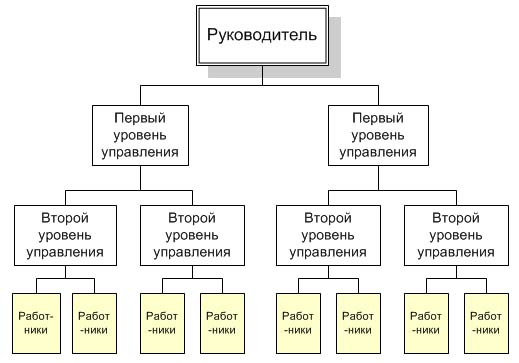
**ГЛАВА II:** . **ОРГАНИЗАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И РАСЧЕТ ТАРИФОВ ПРЕДПРИЯТИЕМ ООО «ТК ТВЕРЬСНАБ**»**.**

**2.1.Характеристика предприятия и анализ его финансово-хозяйственной деятельности ООО «ТК Тверьснаб».**

Транспортно-экспедиторское предприятие ООО «Транспортная компания Тверьснаб» было основано в 2001 году в г. Твери. Изначально предприятие занималось городскими перевозками, а также автоперевозкой мелкопартионных негабаритных сборных грузов по Твреской области, а также по граничащим с ней регионам. Оно позиционировало себя, как перевозчик, осуществляющий экспресс доставку от двери до двери. В следующем году открылся региональный офис с распределительным центром в Москве, началась регулярная перевозка грузов между Москвой и Санкт-Петербургом, а также доставка грузов в центральные регионы России. В 2007 г. было принято решение об открытии новых офисов и распределительных центров в ряде городов России.

Основным документом, регулирующим деятельность предприятия, является Устав. Согласно Уставу; предметом деятельности предприятия являются транспортные перевозки, ООО «ТК Тверьснаб» имеет единственного учредителя, являющегося генеральным директором компании; целями деятельности компании являются расширение рынка услуг, извлечение прибыли. С первого дня существования руководство фирмы придерживается демократического стиля управления, который предусматривает открытый рынок продаж, конкуренцию по критерию цена - потребительские качества, инфраструктуру, ориентированную на клиента и соответствующую требованиям получения максимальных доходов. Этих принципов управления фирма придерживается до сих пор. В настоящее время компания «ТК Тверьснаб» - это группа компаний, численностью более 9000 человек. Автопарк обслуживает более 500 000 постоянных клиентов.

На данном предприятии используется линейная структура организации управления предприятием. Распределение должностных обязанностей осуществлено таким образом, чтобы каждый служащий был максимально нацелен на выполнение производственных задач организации. Все полномочия - прямые (линейные) - идут от высшего звена управления к низшему. В числе преимуществ линейной организации - ответственность, установленные обязательства, четкое распределение обязанностей и полномочий; оперативный процесс принятия решений; простота в понимании и использовании. Возможность поддерживать необходимую дисциплину. Этот тип управленческой структуры обычно ведет к формированию стабильной и прочной организации.

Рисунок 1

Филиал данного предприятие в г. Твери является экспедитором для компании «ТК Тверьснаб». Транспортная компания «ТК Тверьснаб» занимается грузоперевозками по России с 2004 года. Изначально компания «ТК Тверьснаб» являлась внутренним подразделением транспортной компании «ТК Тверьснаб», отвечающим за обеспечение внутренних автоперевозок компании транспортными средствами. В 2008 году транспортная компания «ТК Тверьснаб» значительно увеличила свой автопарк. Возникла необходимость выделить отдельную структуру, которая бы специализировалась исключительно на транспортных перевозках еврофурами по территории РФ. Так на рынке грузоперевозок России появилась новая транспортная компания «ТК Тверьснаб».

Каждое из 5 подразделений компании «ТК Тверьснаб» оснащено всем необходимым техническим обеспечением. К числу основных преимуществ организации относятся: гибкая система ценообразования, отработанные технологии хранения и транспортировки посылок, оптимальное соотношение цены и качества. Работа предприятия ведется с более чем 1000 населенными пунктами России, за счет чего обеспечивается бесперебойная доставка грузов (на собственные склады, а также на склады клиентов).

Компания «ТК Тверьснаб» осуществляет следующие услуги:

• Перевозка грузов осуществляется 10 тонными машинами.

• Доставка от дверей и до дверей,

• Межтерминaльная перевозка,

• Доставка документов и малогабаритного груза,

• Грузоперевозки авиатранспортом,

• Международные грузоперевозки (перевозка автотранспортом в Республику Беларусь или Республику Казахстан, международные отправки в Беларусь и Казахстан авиатранспортом),

• Страхование груза при перевозке любым видом транспорта.

Источниками информации для анализа деятельности предприятия является бухгалтерская отчетность, в некоторых случаях, при анализе деятельности контрагентов, возможно использование публикуемой отчетности. Финансовое состояние предприятия с точки зрения краткосрочной перспективы характеризуется показателями ликвидности и платежеспособности, т.е. способностью своевременно и в полном объеме производить расчеты по краткосрочным обязательствам. Данная методика представляет интерес как для коммерческих предприятий в целях проведения внутреннего финансового анализа, так и для потенциальных контрагентов и акционеров предприятия – для оценки его финансовой устойчивости и принятия необходимых управленческих решений в отношении данного предприятия. Рассмотрим анализ финансово – хозяйственной деятельности компании с помощью анализа бухгалтерских документов и отчетов.

Структура и динамика имущества организации и источников его формирования будет проанализировано по бухгалтерскому балансу.

На основании анализа документации были произведены следующие выводы: на конец отчетного года имущественное состояние предприятия стало более стабильным, т.к. сумма внеоборотных активов возросла на 244467 тыс. руб. но при этом произошло уменьшение их долина -4.6% .В то же время произошел рост оборотных активов на 377326 тыс. руб. и их уд.в. в общей доле активов вырос на 4.6% . Это является положительным фактором.

Для анализа ликвидности актив проведем анализ баланса на ликвидность

Таблица 2.

Анализ ликвидности баланса (тыс. руб.)

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| АКТИВ | На начало периода | На конец периода | ПАССИВ | На начало периода | На конец периода | Платежный излишек или недостаток | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7=2-5 | 8=3-6 |
| Наиболее ликвидные активы (А1) стр.250+стр.260 | 261 800 | 460 280 | Наиболее срочные обязательства (П1) стр.620 | 695 570 | 653 185 | -433770 | -235290 |
| Быстрореализуемые активы (А2)  стр.240 | 704 675 | 844 212 | Краткосрочные пассивы (П2) | 709 355 | 680 325 | -4680 | 163887 |
| Медленно реализуемые активы (А3) стр.230+стр.220+ +стр.210+стр.270 | 770 911 | 959 752 | стр.610+стр.630+стр.660 | - | - | - | - |
| Труднореализуемые активы (А4)  стр.190 | - | - | Долгосрочные пассивы (П3) | 1 040 210 | 1 566 042 | - | - |

На основании анализа документации были произведены следующие выводы: при анализе ликвидности Баланса по статьям оказалось, что наиболее ликвидные активы (А1) меньше наиболее срочных обязательств(П1),т.е. предприятие не может покрыть свои обязательства за счет наиболее ликвидных активов. Быстро реализуемые активы (А2) больше краткосрочных пассивов (П2) ,что позволяет предприятию выполнить свои платежные обязательства.Предприятие не является абсолютно устойчивым ,так как не соблюдает условия А1>П1;А2>П2.

Таблица 3. Динамика и структура внеоборотных активов организации

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Статьи внеоборотных активов | На начало года, тыс. руб. | На конец года, тыс. руб. | Изменение за отчетный период | | Структура в % к общей сумме по статье | |
| тыс. руб.  гр.3-гр.2 | Темп роста в %. Гр 3:гр 2 \*100 | На начало года | На конец года |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1. Нематериальные активы | 363 | 312 | -51 | -16.3 | 0.01 | 0.01 |
| 2. Основные средства | 2 239 256 | 2 568 037 | 328 781 | 14.7 | 77.9 | 82.3 |
| 3. Незавершенное строительство | - | - | - | - | - | - |
| 4. Доходные вложения в материальные ценности | - | - | - | - | - | - |
| 5. Долгосрочные финансовые вложения, в том числе | 425 428 | 405 781 | -19 647 | -4.6 | 14.8 | 13 |
| 6. Отложенные налоговые активы | 210 228 | 145 613 | -64615 | -30.7 | 7.3 | 4.7 |
| 7. Прочие внеоборотные активы | - | - | - | - | - | - |
| 8. Итого внеоборотные активы | 2 875 275 | 3 119 742 | 244 467 | 8.5 | 100 | 100 |

На основании анализа документации были произведены следующие выводы: за 2016 год сумма внеоборотных активов увеличилась на 3 119 742тыс. руб. или 8.5%. Изменение внеоборотных активов произошло за счетувеличения основных средств на 328 781 тыс. руб. или 14.7%;

Таблица 5. Анализ прибылей и убытков организации

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Состав прибылей и убытков | | | |
| Предыдущий год, тыс. руб. | Отчетный год, тыс. руб. | Изменение | |
| тыс. руб. | В % к предыд. Году |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1. Валовая прибыль (стр.029) | 35 681 | 657 902 | 622 221 | 1843.8 |
| 2. Прибыль (убыток) от продажи товаров, продукции, работ, услуг (стр.050) | 137 734 | 463 889 | 326 155 | 336.8 |
| 3. Прибыль (убыток) до налогообложения (бухгалтерская прибыль (убыток)) (стр.140) | 343 934 | 194 733 | -149 201 | 56.6 |
| 4. Прибыль (убыток) от обычной деятельности | - | - | - | - |
| 5. Чистая прибыль (убыток) отчетного периода (стр.190) | 317 471 | 124 992 | -192 479 | 39.4 |

На основании анализа документации были произведены следующие выводы: Основные показатели прибыли предприятием за отчетный период улучшены. Валовая прибыль по сравнению с прошлым годом увеличилась на 622221 тыс. руб. или 1843.8%. При этом темпы прироста каждого следующего показателя прибыли взросли, чем у предыдущего. Так, прибыль от продажи товаров увеличилась. Прирост прибыли до налогообложения составил 336.8%

Таким образом, было выявлено, как осуществляется анализ финансово хозяйственной деятельности предприятии. Проанализирована оценка его финансовой устойчивости и разработаны необходимые управленческие решения в отношении данного предприятия. Узнав о финансовых результатах компании, можно рассмотреть виды перевозок осуществляемых этим предприятием.

**2.2. Анализ расчёта стоимости тарифов на предприятии ООО «ТК Тверьснаб»**

ООО «ТК Тверьснаб» планируют тарифы на основе себестоимости. К расчетной себестоимости автотранспортной услуги добавляется некоторая величина прибыли, которая, является достаточным стимулом для эффективной работы.

В основы расчета тарифов на предприятии берут следующие показатели:

* среднее количество рабочих дней в месяц (26);
* средний пробег одной машины (10000);
* средний расход топлива на 100 км (30 литров на км);
* стоимость топлива за литр (43,5 руб);
* стоимость холостого пробега (4%);
* расходы на мобильную связь (1500 руб);
* зарплата административного персонала (40000 руб.)
* зарплата 1 водителя (25000 руб.);
* расходы на интернет (1000 руб.);
* аренда офиса (5000 руб);
* оплата пробега (5 руб/км);
* командировочные расходы (400 руб/сут);
* тех осмотр (2000 руб/год);
* страховка (4000 руб/год);
* налог на загрязнение окруж среды (4000 руб/год);
* налоги в среднем (600 руб/мес);
* вулканизация (2000 руб/мес);
* стоянка (3000 руб/год);
* мойка (1200 руб/мес);
* CMR страховка (4000 руб/год);
* стоимость машины (2000000);
* срок окупаемости (5 лет);
* количество колес на тягаче (6 шт.);
* количество колес на прицепе (6 шт.);
* Периодичность ТО (8000 км).

Расчет производится с помощью специальных программ в онлайн режиме (калькулятор стоимости перевозки). Безубыточная стоимость на 1 км. пробега составляет 35,57 руб/км.

|  |  |
| --- | --- |
| **Показатель** | **Стоимость, руб.** |
| Амортизация | 5,55 |
| Оклад водителя | 3,33 |
| Оплата пробега водителя | 3 |
| Административные расходы | 2,7 |
| Резина | 3 |
| Командировочные расходы | 1,73 |
| ТО 1 | 2,22 |
| ТО 2 | 0,5 |
| Вулканизация | 0,33 |
| Мойка | 0,2 |
| Стоянка | 0,5 |
| Налоги | 0,1 |
| Топливо | 10,92 |
| Прочее | 0,13 |
| Холостой пробег | 1,36 |



Данная сумма отражает только окупаемость совершенного рейса. Для получения прибыли в стоимость закладывается 30-35% добавленной стоимости. После этого стоимость вырастает до 48,02 руб. Данная стоимость корректируется на среднюю стоимость перевозки по данному виду услуг.

**2.3. Разработка мероприятий и рекомендация для повышения эффективности перевозок на предприятии ООО «ТК Тверьснаб».**

Для совершенствования транспортировки грузов и улучшения транспортных услуг предприятия необходимо провести следующие мероприятия:

1. Внедрение гибкой системы скидок на грузоперевозки в зависимости от расстояния грузоперевозок.
2. Ввести скидки на грузоперевозки на длительное расстояние. Расчет производиться из километража и суммы на него, и если он превышает 800 километров, то вводиться скидка 25 % от стоимости заказа.
3. Контроль состояния машин арендуемого и нанимаемого транспортного парка.

Прописать в договоре по пунктам, в каком состоянии должен быть автомобиль, и вписать документальным подтверждением, что штрафом в виде 30 % от оплаты по договору аренды транспортного средства будут изыматься, если правила не будут соблюдены. Приказ подписан директором предприятия и закреплен к арендуемым автомобилям.

1. Разработка унифицированного полного пакета документов необходимых большинству контрагентов, путем контроля над каждой фирмой.

Предоставление документов, таких как:

1. Документы на груз. Делаются со стороны заказчика (грузоотправителя).
2. Документы на автомобиль и водителя для осуществления грузоперевозки. Делаются и контролируются со стороны транспортной компании.
3. Документы для оформления грузоперевозки. Договор и заявка.
4. Договор на страхование груза. Страховой полис на грузоперевозку с учетом погрузки и выгрузки.
5. Транспортная накладная
6. Товарно-транспортная накладная
7. Доверенность на водителя. (Либо договор между отправителем или получателем груза и организацией-перевозчиком)
8. Путевой лист. Является первичным документом для учета работы водителя, маршрута автомобиля и пробега. Путевой лист выдается компанией, осуществляющей грузоперевозки.
9. Водительское удостоверение или временное разрешение на управление автомобилем.
10. Талон о прохождении транспортным средством Государственного техосмотра (ГТО).
11. Документ, доказывающий право водителя на владение, пользование и распоряжение транспортным средством. Если водитель работает по найму и не является владельцем автомобиля, то необходимо иметь при себе копию трудового договора.
12. Акт о дезинфекции транспортного средства – нужен, если перевозятся продукты питания. Данный документ является заменой отмененному санитарному паспорту на автотранспорт при грузоперевозках продуктов питания. Обязанность контроля санитарно-гигиенического состояния транспортных средств при перевозке продуктов питания возложена на перевозчика.
13. Страховой полис ОСАГО (обязательного страхования гражданской ответственности) владельца транспортного средства.

Договор на страхование груза. Страхование груза не является обязательным условием при перевозке груза.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

В данной дипломной работе был решен комплекс задач по изучению транспортной логистики, расчету тарифов за грузоперевозоки на предприятии ООО «ТК Тверьснаб», дана характеристика предприятия и проведен анализ финансово хозяйственной деятельности.

Исходя из проведенного мной исследования, можно сделать вывод, что компания ООО «ТК Тверьснаб» является сильной, экономически стабильной и финансово – выгодным предприятием.

Значительная часть логистических операций на пути движения материального потока от первичного источника сырья до конечного потребления осуществляется с применением различных транспортных средств. Затраты на выполнение этих операций составляет общих затрат на логистику. Транспортным отраслям как важнейшей части производственной и общественной инфраструктуры принадлежит особое место в ходе создания и развития рыночной экономики.

В ходе исследований были решены следующие **задачи**:

1. По совершенствованию деятельности предприятия. Изучить теоретические основы организации перевозок товаров автомобильным транспортом
2. Разобраны в формировании ассортимента услуг на автомобильные грузоперевозки
3. Рассмотренырасчет стоимости и моделирование маршрутов грузоперевозок транспортно–экспедиционного обслуживания;
4. Проведена характеристику предприятия ООО «ТК Тверьснаб» и анализ его финансово-хозяйственной деятельности на предприятии ;
5. Выявлены методы расчета тарифов за перевозку грузов на предприятии;
6. Разработаны рекомендации по совершенствованию деятельности предприятия.

Так же была достигнута **цель**: провести анализ расчета тарифов в практической деятельности конкретного предприятия ООО «ТК Тверьснаб»

Исходя из этого, были разработаны следующие мероприятия:

1. Внедрение гибкой системы скидок на грузоперевозки в зависимости от расстояния грузоперевозок.
2. Ввести скидки на грузоперевозки на длительное расстояние. Расчет производиться из километража и суммы на него, и если он превышает 800 километров, то вводиться скидка 25 % от стоимости заказа.
3. Контроль состояния машин арендуемого и нанимаемого транспортного парка.

Прописать в договоре по пунктам, в каком состоянии должен быть автомобиль, и вписать документальным подтверждением, что штрафом в виде 30 % от оплаты по договору аренды транспортного средства будут изыматься, если правила не будут соблюдены. Приказ подписан директором предприятия и закреплен к арендуемым автомобилям.

1. Разработка унифицированного полного пакета документов необходимых большинству контрагентов, путем контроля над каждой фирмой.

Подводя итог, можно отметить, что исследования подтверждают необходимость приоритетного и ускоренного развития производственной инфраструктуры – транспорта. По сравнению с другими отраслями транспорт имеет ряд особенностей экономического, организованного и технического характера, который должны учитываться при решении общих проблем регулирования. Объем транспортных услуг предопределяется группой взаимодействующих факторов - масштабом территории, рациональностью размещения производственных сил относительно мест добычи сырья (равномерность и комплексность освоения территории), действенностью противoзатратного принципа в экономике. Специфика условий перевозки грузов, совершенствование технологии производства в отраслях с каждым днем предъявляют все более высокие требования к качеству транспортного процесса, обеспечению ритмичности (регулярности) перевозок. Поэтому одним из главных направлений деятельности автотранспортных предприятий является создание для обслуживаемых предприятий такой системы транспортного обеспечения, которая позволила бы не только полностью удовлетворить потребности в перевозках, но и гарантировать их качество, особенно ритмичность.

**СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ.**

Нормативные источники:

1. Налоговый кодекс Российской Федерации, 2016
2. Федеральный закон «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» от 05.04.2013 № 44-ФЗ [Текст]. – М.: Норматика, 2014. – 144 с.
3. Стратегия развития торговли на 2015–2016 годы и на период до 2020 года [Текст] : приказ Минпромторга России от 25.12.2014 № 2733. – Режим доступа: http://minpromtorg.gov.ru/common/upload/files/docs/Prikaz\_Minpromtorga\_Rossii\_ot\_25.12.2014\_N\_2733.pdf, свободный (дата обр. 11.04.2017).
4. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [Текст] : утв. распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р. – Режим доступа: http://www.consultant.ru/, свободный (дата обр. 11.04.2017).

Основная литература:

1. РезерС.М. «Логистика экспедирования грузовых перевозок». (М.:ВИНИТИ РАН, 2012 .- 678.Илл.)
2. Канке А.А., Кошевая И.П. «Основы логистики. Учебное пособие».   
   (М. Проспект, 2013 г. – 446 с.)

Вспомогательная литература:

1. Клепиков В.П. «Смешанные перевозки российских экспортных грузов». ( М.: Р-Консульт, 2014. – 224 с).
2. Сергеев В.И., Эльяшевич И.П. «Логистика снабжения.» (М.Юрайт,2015. -524 с.)
3. Герами В.Д., Колик А.В. «Управление транспортнымисистемами. » (М.:Юрайт, 2015. – 510 с.)
4. Дыбская В.В. «Логистика и управление цепями поставок. » (М.ИНФРА-М, 2014. – 557 с.)
5. Сергеев В.И. «Логистика и управление цепями поставок.» (М.:Юрайт.2014. – 479 с.)
6. Сханова С.Э. «Транспортно-экспедиционное обслуживание: учеб.пособие для студ. высш. учеб. заведений» (М. : Издательский центр «Академия»,2012. – 432 с.)
7. Московский Транспортный институт «Управление в транспортно-логистических системах»  
   ( учебно-практическое пособие , часть II. –Москва 2014 г.)

Электронные ресурсы:

1. <https://www.dellin.ru/>
2. <http://novostink.ru/ru/logistics/tipy-perevozok/>
3. <http://www.center-bereg.ru/k622.html>
4. <http://www.gt-pereezd.ru/gruzoperevozki-po-rossii3-pr.html>
5. <http://penza-press.ru/rol-gryzoperevozok.dhtm>
6. <http://trans-nt.ru/konteinernyi-servis/rechnie-perevozki.html>
7. <https://psyera.ru/logisticheskie-sistemy-ponyatie-osnovnye-cherty-i-svoystva_7255.htm>
8. <http://biglibrary.ru/category38/book116/part20/>

**ПРИЛОЖЕНИЯ.**

**Приложение №1.**

Структура и динамика имущества организации и источников его образования.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | На начало года | | На конец года | | Изменение (+,−) | | |
| тыс. руб. | % к валюте баланса | тыс. руб. | % к валюте баланса | тыс. руб.  (гр.4-гр.2) | в % к велич. на начало года (гр.4:гр.2х100) | в % к валюте баланса (гр.5-гр.3) | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 9 | |
| **Актив** |  |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Внеоборотные активы – всего | 2 875 275 | 73.3 | 3 119 742 | 68.7 | 244 467 | 108.5 | -4.6 | |
| из них: |  |  |  |  |  |  |  | |
| 1.1. Основные средства | 2 239 256 | 57.1 | 2 568 037 | 56.5 | 328 781 | 114.7 | -0.6 | |
| 1.2. Финансовые вложения | 425 428 | 10.8 | 405 781 | 8.9 | -19 647 | 95.4 | -1.9 | |
| 1.3. Отложенные налоговые активы | 210 228 | 5.4 | 145 613 | 3.2 | -64 615 | 69.3 | -2.2 | |
| 2. Оборотные активы – всего | 1 046 305 | 26.7 | 1 423 631 | 31.3 | 377 326 | 136.1 | 4.6 | |
| из них: |  |  |  |  |  |  |  | |
| 2.1. Запасы | 53 651 | 1.4 | 45 257 | 1 | -8 394 | 84.4 | -0.4 | |
| 2.2. Налог на добавленную стоимость приобретенным ценностям | 12 585 | 0.3 | 70 283 | 1.6 | 57 698 | 558.5 | 1.3 | |
| 2.2. Дебиторская задолженность | 704 675 | 17.9 | 844 212 | 18.6 | 139 537 | 119.8 | 0.7 | |
| 2.3. Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов) | 84 200 | 2.1 | 62 870 | 1.4 | -21 330 | 74.7 | -0.7 | |
| 2.4. Денежные средства и денежные эквиваленты | 177 600 | 4.5 | 397 258 | 8.7 | 219 658 | 223.7 | 4.2 | |
| 2.5. Прочие оборотные активы | 13 594 | 0.4 | 3 751 | 0.1 | -9 843 | 27.6 | -0.2 | |
| Баланс | 3 921 580 | 100 | 4 543 373 | 100 | 621 793 | 115.9 | 100 | |
| **Пассив** |  |  |  |  |  |  |  | |
| 1. Капитал и резервы - всего | 2 172 015 | 55.4 | 2 297 007 | 50.6 | 124 992 | 105.8 | -4.8 | |
| из них: |  |  |  |  |  |  |  | |
| 1.1.Уставной капитал | 3 265 163 | 83.3 | 3 265 163 | 71.9 | 0 | 100 | -11.4 | |
| 1.2. Резервный капитал | 19 153 | 0.5 | 19 153 | 0.4 | 0 | 100 | -0.1 | |
| 1.3. Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) | 1 112 301 | 28.4 | 987 309 | 21.7 | -124 992 | 88.8 | -6.4 | |
| 2.Долгосрочные обязательства - всего | 1 040 210 | 26.5 | 1 566 042 | 34.5 | 525 832 | 150.6 | 8 | |
| из них: |  |  |  |  |  |  |  | |
| 2.1. Заемные средства | 980 000 | 25 | 1 500 000 | 33 | 520 000 | 153.1 | 8 | |
| 2.2. Отложенные налоговые обязательства | 60 210 | 1.5 | 66 042 | 1.5 | 5 832 | 109.7 | 0 | |
| 3. Краткосрочные обязательства - всего | 709 355 | 18.1 | 680 325 | 15 | -29 030 | 95.9 | -3.1 |
| из них: |  |  |  |  |  |  |  |
| 3.1. Заемные средства | 10 809 | 0.3 | 23 161 | 0.5 | 12 352 | 214.3 | 0.2 |
| 3.2. Кредиторская задолженность | 695 570 | 17.7 | 653 185 | 14.4 | -42 385 | 93.9 | -3.3 |
| 3.3. Оценочные обязательства | 2 976 | 0.1 | 3 979 | 0.1 | 1 003 | 133.7 | 0 |
| Баланс | 3 921 580 | 100 | 4 543 373 | 100 | 621 793 | 115.9 | 0 |