



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»
филиал в г.Туапсе

Кафедра «Экономики и управления»

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

На тему «Мероприятия по совершенствованию деятельности предприятия (на примере ООО «Транспортная компания «Светлана»)»

Исполнитель Цапин А.С.

Руководитель Бегунова О.Ю.

«К защите допускаю»
Заведующий кафедрой

доктор экономических наук, профессор

Темиров Д.С.

«17» июня 2016 г.



Туапсе
2016

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	3
Глава 1 Теоретические и методические основы организации транспортных перевозок	6
1.1 Виды транспортных средств, используемых в коммерческой деятельности предприятий.....	6
1.2 Методика расчета основных показателей использования транспортных средств.....	9
1.3 Транспортные тарифы и правила их применения	12
Глава 2 Оценка и анализ основной деятельности ООО «Транспортная компания «Светлана»»	15
2.1 Организационно-экономическая характеристика транспортного предприятия	15
2.2 Анализ коммерческой деятельности транспортного предприятия.....	18
2.3 Оценка транспортного обеспечения ООО «ТК «Светлана».....	24
Глава 3 Пути совершенствования коммерческой деятельности ООО «Транспортная компания «Светлана»	32
Заключение.....	47
Список использованной литературы.....	52
Приложение.....	Ошибка! Закладка не определена.

Введение

Эффективное функционирование транспортной системы Российской Федерации играет важную роль в создании условий для реструктуризации, переход на инновационный путь развития национальной экономики, способствует созданию условий для обеспечения лидирующих позиций России в меняющемся мировой экономической системы. Состояние и качество транспортной системы зависят не только перспективы дальнейшего социально-экономического развития, но и способность государства эффективно выполнять такие важнейшие функции, как защита национального суверенитета и безопасности страны, укрепление единства пространство, обеспечение потребностей граждан в перевозках, создание условий для выравнивания социально-экономического развития регионов, повышения независимости ресурсов и глобальной конкурентоспособности.

Технические нововведения позволяют увеличить скорость движения подвижного состава, уменьшить простои под погрузочно-разгрузочными операциями, увеличить объем партии перевозимого груза и т.д. Задача технологии – сократить продолжительность и трудоемкость перевозки грузов за счет уменьшения числа выполняемых операций и этапов процесса перевозки. Городской и пригородный автомобильный транспорт продолжает представлять для России основу общественного транспорта, от его эффективной и стабильной работы в нынешних трудных условиях во многом зависит экономическое качество жизни широких слоев населения. В более чем 1000 городов и населенных пунктов, городской автобусный транспорт является единственным видом транспорта. Автобусный транспорт (по усредненным данным за последние 5 лет) составляет около 20 миллиардов долларов в год. В настоящее время на пассажирском транспорте ситуация очень сложная, в связи с тем, что расходы на перевозку пассажиров на автобусы увеличились, прежде всего от увеличения цены на топливо и запасные части, а доход при этом уменьшается. Более 70% автобусного парка не подходит и списывается.

Ситуация ухудшается на пассажирских перевозках, особенно на сельских пригородных маршрутах, так как в связи с уменьшением объема пассажирских перевозок и отсутствия субсидий из бюджета, сократили количество автобусов на маршрутах. Именно данный аспект выделил **актуальность вопроса исследования**. Разумеется, эффективность и стабильная работа транспорта общего пользования является для России важнейшим фактором социально-политической и экономической стабильности и во многом определяет качество жизни населения. [2, с.77]. Многие экономисты, а в частности, А.П.Совельев утверждали, что «Именно координация и поэтапность действий, которые в первую очередь будут направлены на достижение поставленной конкретной цели, должны базироваться на внутренней логике функционирования и развития определенного перевозочного процесса». Технологические процессы перевозки грузов не были целенаправленно и сознательно разработанными системами этапов и операций. Поэтому в настоящее время очень многие перевозочные процессы недостаточно эффективны. В последнее время именно транспорт является отраслью материального производства, транспортировки людей и грузов. В структуре общественного производства, транспорт относится к производству материальных услуг [4, с.203].

Объектом исследования является финансово-хозяйственная деятельность ООО «Транспортная компания «Светлана».

Предметом исследовательской работы являются финансовые результаты автотранспортной деятельности.

Целью работы является нахождение путей совершенствования деятельности автотранспортной компании. Цель работы позволила определить **ряд задач**:

- изучить теоретические и методические основы организации пассажирских перевозок;
- провести анализ основной деятельности ООО «Транспортная компания «Светлана»»;

➤ определить ряд мероприятий по совершенствованию деятельности ООО «Транспортная компания «Светлана»» и дать обоснование экономического эффекта после внедрения данных предложений.

Теоретическая и практическая значимость бакалаврской работы заключается в результате исследования, выводах и предложениях, которые могут быть востребованы в практической деятельности автотранспортного предприятия.

Методической основой написания бакалаврской работы являются многочисленная специализированная литература в области экономики, логистики и менеджмента, а также методические пособия и рекомендации по проведению исследований в сфере организации транспортных услуг.

Информационной основой выпускной бакалаврской работы являются данные и сведения, полученные из опубликованных научных работ по проблемам управления автотранспортом, а также информационные и отчетные материалы официальных источников.

Структура бакалаврской работы состоит из введения, трех теоретических глав, заключения и списка литературы. Первая глава выпускной бакалаврской работы посвящена теоретическому обоснованию пассажирских перевозок с изучением их видов, которые наиболее активно используются в коммерческой деятельности. Во второй главе работы детально проведен анализ производственно-хозяйственной деятельности автотранспортного предприятия, дана оценка существующих на сегодняшний момент проблем в области автосервиса. Третья глава выпускной бакалаврской работы охватывает основные направления процесса совершенствования перевозок с учетом внедрения GPS навигационной системы.

Объем выпускной бакалаврской работы изложен на 84 листах печатного текста и включает 3 рисунка, 12 таблиц и 5 формул.

Глава 1 Теоретические и методические основы организации транспортных перевозок

1.1 Виды транспортных средств, используемых в коммерческой деятельности предприятий

«При выработке стратегий транспортного обслуживания необходимо опираться на анализ грузопотоков в этом направлении и на способы транспортировки, грузовые устройства и транспортные средства, находящиеся в распоряжении лиц и фирм, занимающихся транспортными перевозками. Для этого необходимо придерживаться специализированной классификации транспортируемых грузов и транспортных средств» - писал ведущий экономист в области транспорта М.Н. Григорьев - Петров.

Сегодня, как известно, существуют пять основных видов транспорта: железнодорожный, водный, который подразделяется на морской и речной, автомобильный, воздушный и трубопроводный. Рассмотрим более подробно каждый из существующих видов.

Железнодорожный транспорт нацелен на обеспечение экономической перевозки крупных грузов, предлагая при этом ряд дополнительных услуг. Сегодня железнодорожный транспорт занимает почти монопольное положение на транспортном рынке. Значение железных дорог до сих пор определяется их способностью эффективной и относительно дешевой перевозки больших объемов грузов на дальние расстояния.

Водный транспорт принято разделять на глубоководное (океанское, морское) судоходство и внутреннее (речное). Основным преимуществом водного транспорта является способность нести очень большие нагрузки. Основными недостатками водного транспорта являются ограниченные функциональные возможности и небольшая скорость.

Мы не можем отрицать тот факт, что транспорт ограничен не только путем ссылки на судоходных реках и каналах, но и в зависимости от установок

для обработки и хранения таких насыпных грузов, а также растущей конкуренции со стороны железных дорог, обслуживающих параллельно дороге

Что касается воздушного транспорта, то он представлен несколькими видами. Грузовая авиация –представляет собой новейший востребованный вид транспорта, но не так как железнодорожный. Главное его преимущество - скорость доставки, главный недостаток - высокая стоимость перевозки, который иногда перекрывается скоростью доставки, что позволяет отказаться от других видов при выборе транспортных средств.

Воздушный транспорт отличается меньшей величиной постоянных издержек по сравнению с железными дорогами, водным транспортом или трубопроводами. Воздушным транспортом перевозят самые различные грузы. Главная особенность этого вида транспорта заключается в том, что им пользуются для доставки грузов главным образом в случае экстренной необходимости, а не на регулярной основе.

Трубопроводы (трубопроводный транспорт) являются важной частью транспортной системы и предназначены в основном для перекачки сырой нефти и жидких нефтепродуктов, природного газа, жидких химикатов и превращенных в водную суспензию сухих сыпучих продуктов (цемент). Такой вид транспорта уникален: он работает круглые сутки по семь дней в неделю с перерывом только на смену перекачиваемых продуктов и техническое обслуживание. Трубопроводы отличаются самой высокой долей постоянных издержек и самыми низкими переменными издержками. Уровень постоянных издержек высок, так как очень велики расходы на прокладку трубопроводов, на содержание полосы отчуждения, на строительство насосных станций и создание системы управления трубопроводом.

Отметим, что данный вид транспорта может работать систематически без участия в нем работников и определяет низкий по сравнению с другими видами транспортных средств размерами переменных издержек. Но, как известно, если есть плюсы, то будут и минусы в производственных элементах: отсутствует гибкость и, конечно, ограниченность по видам транспортировки.

По трубопроводам можно передавать только жидкие, газообразные и растворимые веществ или суспензии.

Основными эксплуатационными характеристиками транспортных средств каждого вида являются[8,с.107]:

Эксплуатационные показатели водных судов, в которые входят следующие

параметры: водоизмещение; грузоподъемность; дедвейт; грузовместимость.

Эксплуатационные показатели железнодорожного состава, включающие в расчет: коэффициент использования грузоподъемности; коэффициент вместимости и техническую норму загрузки.

По словам ведущего экономиста В.Л.Дроботименно эффективность использования автомобильного транспорта охарактеризовано такими показателями, как себестоимость перевозок, их производительность и эластичность и энергоёмкость. Технические и эксплуатационные характеристики подвижного состава в коммерческой деятельности автотранспортного процесса можно условно представить двумя группами. Первая группа должна включать в себя результаты, характеризующие степень использования подвижного состава автотранспортных единиц, такие как[8,с.19]:

- коэффициенты технической готовности и выпуска подвижного состава предприятия;
- коэффициенты использования грузоподъемности и пробега,
- среднее расстояние поездки с грузом и среднее расстояние перевозки,
- время простоя под погрузкой-разгрузкой;
- техническая и эксплуатационная скорости.

Вторая группа характеризует показатели работы подвижного состава: число поездок; общее расстояние перевозки и пробег с грузом; объем перевозок и транспортную работу. С увеличением технической скорости и минимизацией временного промежутка простоев под погрузкой и разгрузкой возрастают

пробег и производительность автомобиля при неизменном результате постоянных расходов, что позволяет снизить себестоимость перевозок, приходящихся на 1 т/км.

Поскольку себестоимость перевозок зависит от величины выполненной работы и затраченных на нее средств, главным условием ее снижения являются рост эффективности трудового участия водителей и других работников автотранспортных предприятий, экономность материальных ресурсов (снижение затрат топлива, материалов, запасных частей и т.п.), а также минимизации административно-управленческих расходов за счет рационального выбора системы управления автотранспортными предприятиями.

Огромная роль в снижении транспортных расходов относится к эффективной организации транспорта и комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ.

Рациональное решение по этим вопросам, позволяет определить большую часть допустимой нагрузки транспортных средств и обеспечить малый размер погрузки и разгрузки.

1.2 Методика расчета основных показателей использования транспортных средств

Проанализировав теоретический материал, можно отметить многих авторов, которые уделяют достаточно много внимания оценке работы автотранспортных предприятий на основании ряда показателей, описывающих рациональность использования, техническую готовность автотранспортных средств и четкости организации самого транспортного процесса [6, с.98].

Выделим и рассмотрим показатели, в которые вошли:

- коэффициент технической готовности;
- коэффициент выпуска на линию;
- продолжительность работы на линии;

техническая и эксплуатационные скорости;
пробег и коэффициент его использования;
коэффициент использования грузоподъемности,
количество перевезенного груза в тоннах;
выполненная работа в тонно-километрах.

Ведущим показателем, описывающим готовность транспортного состава к работе, является коэффициент технической готовности. Коэффициент технической готовности зависит от организации и степени выполнения технического обслуживания и ремонта автомобилей. Если своевременно обнаружить и устранить возникшую поломку, то содержание автомобиля в исправном состоянии, умелое вождение его и соблюдение норм технической эксплуатации станут причинами, при помощи которых водитель может влиять на увеличение коэффициента технической готовности. Сам выпуск подвижного состава на линию трактуется коэффициентом выпуска, который определяется соотношением количества дней, фактически отработанных на данном автомобиле, к количеству дней работы самого транспортного предприятия. Коэффициент выпуска зависит от режима работы предприятия, т.е. от прерывной или непрерывной недели, технического состояния автомобилей, технического состояния дорог на маршрутах перевозки и от системности организации транспортной работы.

Не менее важным фактором результата работы любого транспортного предприятия является продолжительность эксплуатации автомобиля на линии, определяемая фактическим временем пребывания автомобиля в эксплуатационных условиях, т.е. с момента выхода на линию до момента возвращения в гараж. Этот показатель зависит от режима работы автотранспортного предприятия, вида транспортной работы, а также от времени работы пунктов получения и доставки грузов и расстояния, на которое перевозят груз. Максимальное влияние на улучшение показателей работы оказывает скорость движения, т.е. пробег автомобиля в километрах, выполненный за 1 час. Распознают техническую и эксплуатационную скорости

автомобиля, которые зависят от разных технических причин [7,с.59].«Техническая скорость - это средняя скорость временного промежутка, при которой автотранспортное средство находилось в движении. Техническая скорость определяется соотношением пробега в километрах ко времени автомобиля в эксплуатации, выраженном в часах».Каждый водитель должен достигатьувеличения технической скорости, учитывая при этом, что ее величина зависит от технического состояния автомобиля, состояния и профиля дороги и четкости движения транспортных средств и пешеходов на маршрутах перевозки. Умение вычлнить наиболее рациональный режим движения с учетом перечисленных факторов в большой мере зависит от компетентности и профессионализма водителя.

При определении эксплуатационной скорости в отличие от технической необходимо учитывать время нахождения в пути, рассчитывая время, затрачиваемое на устранение технической поломки во время пребывания на линии, оформление документации, а также время простоев» - писал в учебнике по экономике профессор И.Н.Грядов. Именно эксплуатационную скорость определяют делением пробега автомобиля, выраженного в километрах, на время пребывания его на линии, выраженное в часах.

«Улучшение производительности труда - вот максимальная задача для работников транспорта.Автомобильный транспорт является наиболее коммуникабельным компонентом транспортной системы» - говорится в учебнике по экономике под редакцией В.Б.Бочарова. Главной отличительной чертой современного российского парка автотранспортных средств является разномарочность, неоднородность, и сильная изношенность. Резко повысилась интенсивность транспортных потоков, и соответственно возросли нагрузки на подвижной состав и федеральные дороги и трассы. Современный автомобильный транспорт Российской Федерации в его нынешнем положении далеко не полностью отвечает требованиям, которые определила сегодня реформа экономической и социальной сферы [3,с.72].

Перемены, происходящие на автомобильном транспорте, осуществляются под непосредственным влиянием политических, экономических и социальных реформ и данный факт научно обоснован. Неоконченный цикл процесса создания новой экономической системы, постоянное исправление и корректировка положений хозяйственного права, высокий уровень инфляции, резкие изменения результатов производства различных видов продукции, внутри российских и международных экономических связей определяют внешние условия работы автотранспорта нестабильными [3, с.79]. Освобождение тарифов позволяет обеспечить почти полное покрытие эксплуатационных расходов транспортных предприятий. Результаты рентабельности по автомобильному и речному транспорту составляют 12 %, по воздушному и морскому - 8 %. На этапе административно-плановой государственной экономики автотранспорт объективно не мог полностью показать свой потенциал, будучи ориентированным на выполнение городских и пригородных перевозок, в которых преобладает структура грузопотоков навалочных грузов.

1.3 Транспортные тарифы и правила их применения

Расчеты за услуги, оказываемые транспортными организациями, проводятся с помощью транспортных тарифов. Анализируя высказывания и мнения многих современных авторов в области логистики и транспорта, описываемые в учебнике «Логистика» под редакцией В.П.Ромашова, д.э.н., профессора, определим, что входит в тарифы [16, с.18]: плата, взываемые за перевозку грузов; сборы за дополнительные операции, связанные с перевозкой грузов и правила исчисления плат и сборов. Как экономический вид транспортные тарифы являются разрядом цены на продукцию транспорта. Их построение должно обеспечивать транспортному предприятию следующие

показатели эксплуатационных элементов: возмещение эксплуатационных расходов и возможность получения прибыли, а так же возможность покрытия транспортных расходов. В последнее время одним из значимых факторов, влияющих на выбор перевозчика, является цена перевозки. Борьба за клиентов, опасный в условиях конкуренции, также может вносить коррективы в транспортные тарифы. Порядок определения тарифной политики на различных видах транспорта имеет свои особенности. На данном этапе необходимо выделить определение термина «общие тарифы», процитировав выдержку из учебника «Транспортная логистика» под редакцией к.э.н. Григорьевой А.П. Общие тарифы - это главная форма тарифов. Что касается исключительных тарифов, то ими называются тарифы, которые устанавливаются соотклонением от общих норм в виде специальных надбавок или скидок. Эти тарифы могут быть максимальными или минимальными. Они распространяются, как правило, лишь на определенные перевозки [6, с.12]. Исключительные тарифы позволяют влиять на размещение промышленности, так как с их помощью можно регулировать ценовую политику перевозки отдельных видов сырья, например, каменного угля, кварцитов, руды и т.п.

По мнению экономиста Л.Д.Жонаровского, повышая или понижая с помощью необычных тарифов ценовую политику перевозок в различные периоды года, многие достигают минимизации уровня неравномерности перевозок. Для этой же цели определены исключительные пониженные тарифы. Льготные тарифы учитываются при перевозке грузов для определенных целей. Местные тарифы - устанавливают касательно конкретного региона. Эти тарифы, включающие в себя размеры плат за перевозку и ставки различных сборов, действуют в пределах данной железной дороги.

На автомобильном транспорте для определения стоимости перевозки грузов используют следующие виды тарифов [9, с.54]:

- сдельные тарифы на перевозку грузов;
- тарифы на перевозку грузов на условиях платных авто-тонно - часов;

- тарифы за повременное пользование грузовыми автомобилями;
- тарифы из покилометрового расчета;
- тарифы за перегон подвижного состава;
- договорные тарифы.

Нельзя не учитывать тот факт, что на величину тарифной платы оказывают влияние следующие причины [11,с.187]:

- расстояние перевозки;
- масса груза;
- объемный вес груза, характеризующий возможность использования

грузоподъемности автомобиля. По этому показателю все перевозимые автомобильным транспортом грузы подразделяют на четыре класса;

- грузоподъемность автомобиля;
- общий пробег;
- время использования автомобиля;
- тип автомобиля;
- район, в котором осуществляется перевозка, а также ряд других

факторов.

Каждый из тарифов на перевозку грузов автомобильным транспортом выделяет не всю совокупность самих причин, а лишь некоторые из них, наиболее значимые в условиях конкретной доставки. Во всех случаях на размер платы за эксплуатацию автомобиля оказывает влияние район, в котором осуществляется перевозка. Это объясняется устойчивыми различиями в уровне первоначальной цены перевозок грузов по районам. Изменения в тарифную стоимость вносятся с помощью, так называемых поясняющих факторов и поправочных коэффициентов.

Глава 2 Оценка и анализ основной деятельности ООО«Транспортная компания «Светлана»»

2.1 Организационно-экономическая характеристика транспортного предприятия

Одним из предприятий малого бизнеса Туапсинского района по обеспечению маршрутных перевозок является ООО «Транспортная компания «Светлана», которая была создана в феврале 2011 года на базе Туапсинского автотранспортного предприятия и имеет сокращенное название ООО «ТК «Светлана». Оно представляет собой многопрофильное высокоорганизованное малое предприятие, которое обладает современными производственными мощностями и высококвалифицированными специалистами и менеджерами. Транспортная компания, расположена в устье реки Паук г.Туапсе, вдоль федеральной трассы М-4 «Ростов-Дон» на территории ОАО «Туапсетранссервис». Занимает площадь 120 м². Предприятие осуществляет следующие виды деятельности:

- 50.30.2 - розничная торговля автомобильными деталями, узлами и принадлежностями;
- 60.21.1-деятельность автобусного пассажирского транспорта;
- 63.21.2-прочая вспомогательная деятельность автотранспорта;
- 63.40.1 - организация перевозки грузов;
- 71.21.1-аренда прочего автомобильного транспорта и оборудования.

Осуществляя муниципальный заказ администрации города Туапсе, заключив договор «На предоставление услуг по перевозке пассажиров маршрутными такси в г.Туапсе» ООО «ТК «Светлана» решает сегодня одну из значимых социальных задач - лицензированную перевозку пассажиров по Туапсинскому району и за его пределами. Перевозки осуществляются автотранспортными средствами российского и зарубежного производства 2005–2015 годов выпуска. Автотранспортный парк компании в период курортного сезона также используется для экскурсий и обслуживания здравниц

Туапсинского района, а так же многие единицы транспорта выходят на линию «под заказ», согласно заключенных договоров с оздоровительными учреждениями, туристическими агентствами и образовательными учреждениями города и района.

Основной задачей руководства компании является обеспечение финансовой и экономической стабильности. В структуре транспортных компаний есть автомобильные колонки, специализированные по видам транспорта, техническое обслуживание комплекс, платная стоянка для автомобилей, АЗС, автосервис, механическая мойка машин.

Предприятие имеет свой собственный парк автомобилей отечественного и импортного производства, который обновляется ежегодно. В него входят следующие транспортные средства:

- Паз 4234- 8 единиц;
- ПА3 32053-07– 1 единица;
- НЕФА3 5299-10-16-1 единица;
- MAN SU 263– 1 единица;
- KIA GRANBIRD– 1 единица

Важными принципами в деятельности автотранспортного предприятия являются надежность и безопасность перевозок. В основе этого заложен многолетний опыт, профессиональный водительский и инженерный состав, современная техническая база.

Анализ деятельности ООО «ТК «Светлана» позволил определить основные функции коммерческой деятельности:

- выполнение производственных заданий, соблюдение договорных обязательств по перевозке грузопассажирами, эффективное использование основных и оборотных средств;
- содержание подвижного состава автотранспортных средств в технически исправном состоянии;

- ведение учета и отчетности о производственной деятельности, материальных ценностях и ресурсах, включая их прием и расходование;
- обеспечение исправного состояния и безопасной эксплуатации автомашин, оборудования, транспортных средств.

Признаками рациональной структуры управления являются: малое количество подразделений с высококвалифицированным персоналом, небольшое количество уровней управления, наличие в структуре управления групп специалистов, ориентация графика работ на заказчика, быстрота реакции на изменения, высокая производительность и низкие затраты.

Анализ организационной структуры ООО«ТК«Светлана» определил ряд недостатков:

- отсутствие тесных взаимосвязей и взаимодействий на горизонтальном уровне между производственными отделениями;
- необходимость согласования действий разных функциональных служб резко увеличивает объем работы руководителя организации и его заместителей, т.е. высшего эшелона управления;
- низкое качество транспортной логистики.

Далее необходимо проанализировать основные средства транспортной компании и результаты отобразить в табл. 2.1.

Таблица 2.1

Анализ основных средств ООО «ТК «Светлана» за 2015 г.¹

Наименование	Стоимость ОФП, млн.руб.	Физический и моральный износ ОФП, %
Сооружения	1480,0	24,3
Машины и оборудование	2240,0	18,3
Транспортные средства	6740,0	29,2

Доля основных средств в активах предприятия определена менее 50%. По состоянию на конец 2015 года основные производственные фонды

¹ Таблица составлена автором в ходе проводимых исследований

изношены в среднем на 23,9%, что является показателем амортизационных отклонений в экономическом потенциале предприятия.

Таким образом, организационно – экономическая характеристика указала на то, что ООО«ТК «Светлана» является конкурентоспособным и динамично развивающимся на рынке автомобильной отрасли региона автотранспортным предприятием сферы малого бизнеса.

2.2 Анализ коммерческой деятельности транспортного предприятия

ООО «ТК «Светлана» является коммерческой транспортной компанией и, следовательно, его основная цель заключается в получении прибыли и увеличении дохода. В условиях экономического кризиса важно использовать ресурсы предприятия и продумывать наиболее рациональные и стратегически обоснованные мероприятия, направленные в первую очередь на улучшение финансовых показателей, и, конечно же, на снижение расходов. На устойчивость предприятия оказывают влияние следующие причины»:

- положение предприятия на рынке автотранспорта промышленности;
- предприятия потенциал в деловом сотрудничестве;
- качество транспортных услуг;
- профессиональные критерии логистики;
- критерии зависимости предприятия от внешних факторов;
- наличие неплатежеспособных дебиторов;
- эффективность экономических и финансовых операций.

Выделенное разнообразие факторов формирует следующие виды финансовых показателей [7, с.11]:

- внутренняя устойчивость –общее финансовое состояние предприятия, при котором обеспечивается стабильно высокий результат его функционирования;

➤ внешняя устойчивость –стабильность экономической среды, в рамках которой осуществляется ее деятельность.

➤ общая устойчивость –движение денежных потоков, которое обеспечивает постоянное превышение поступления средств над их расходом, т.е. превышение доходов над расходами;

➤ финансовая устойчивость –отражение стабильного превышения доходов над расходами, обеспечивает свободное маневрирование денежными средствами предприятия и путем эффективного их использования обеспечивает бесперебойный процесс производства и реализации продукции.

Таким образом, финансовая устойчивость формируется в процессе всей финансово - хозяйственной деятельности предприятия и является главным компонентом общей устойчивости автотранспортной компании. Анализ устойчивости финансового состояния автотранспортного предприятия на определенную дату позволяет ответить на вопрос – правильно ли предприятие управляло финансовыми ресурсами в течение периода, предшествующего отчетной дате. Поскольку основным видом деятельности анализируемого автотранспортного предприятия является оказание пассажирских перевозок, поэтому необходимо рассмотреть в табл. 2.2 такие показатели как: себестоимость услуг; прибыль от оказания услуг чистая прибыль и фонд заработной платы. Из табл. 2.2 следует, что увеличились затраты предприятия, и следовательно, себестоимость услуг и товаров. По сравнению с 2014 годом затраты на оплату труда сотрудникам увеличились на 250 тыс. руб., накладные расходы увеличились на 4 млн. руб., выросли и расходы на горюче-смазочные материалы на 850 тыс.руб. Анализируя увеличения затрат по сравнению с 2014 годом, ощутимо видно увеличение затрат более 5млн.руб.

Таблица 2.2

Динамика основных расходов предприятия ООО «ТК «Светлана»²

Показатели	2014 год	2015 год
Затраты на оплату труда	5 250 000	5 500 000

² Таблица составлена автором работы

Накладны расходы в том числе расходы на ГСМ, запчасти	6 000 000 2 000 000 1 350 000	10000 000 2 850 000 1700 000
Прочие расходы, в том числе коммерческие	1 393 000	1 500 000
Итого	15 743 000	21 200 000

Прибыль от реализации услуг – это разница между выручкой от реализации продукции (работ, услуг) в действующих ценах (без НДС и акцизов) и затратами на производство и реализацию продукции. Оценим изменение чистой прибыли автотранспортной компании в сравнении с 2014 годом и результаты отразим в табл. 2.3. **Таблица 2.3**

Оценка показателей чистой прибыли в сравнении с 2014 г.³

Год	Выручка, руб.	Ставка налога %	Сумма налога руб.	Чистая прибыль, руб.
2014	14407000	15	21161050	19245950
2015	17 040000	15	2 556000	11 484000

Анализируя результаты табл. 2.3 виден факт того, что по сравнению с 2014 годом чистая прибыль транспортной компании снизилась на 7 761 950 руб. по причине снижения заказов на «экскурсионное обслуживание» и увеличение затрат на горюче-смазочные материалы более 800 тыс. руб. Проведя анализ финансово-хозяйственной деятельности можно отметить, что произошло снижение финансовых показателей в сравнении с 2014 годом, хотя нельзя отрицать тот факт, что предприятие занимает достаточно прочное место на рынке транспортных услуг и не работает себе в убыток, а составляет конкуренцию многим предприятиям малого бизнеса на рынке автотранспортных услуг Туапсинского района. С целью анализа финансовой

³ Таблица составлена автором в ходе проводимых исследований

устойчивости автотранспортной компании проследим изменения показателей финансовой устойчивости в табл. 2.4.

Таблица 2.4

Анализ показателей финансовой устойчивости ООО«ТК «Светлана»⁴

Показатели	Условные обозначения	2014 год	2015 год	норма	изменение	
					2014 год	2015 год
1. коэффициент обеспеченности собственными средствами	K_{occ}	0,64	0,80	$> 0,1$	- 0,14	0,16
2. коэффициент обеспеченности материальных запасов собственными средствами	$K_{омз}$	1,40	2,05	$0,6 - 0,8$	- 0,40	0,65
3. коэффициент маневренности собственного капитала	K_m	0,17	0,17	$> 0,5$	0,05	0,00
4. индекс постоянного актива	$K_{п}$	0,83	0,83	$K_m + K_{п} = 1$	- 0,05	0,00

Окончание таблицы 2.4

5. коэффициент долгосрочного привлечения заемных средств	$K_{дпз}$	0,00	0,00	-	0,00	0,00
6. коэффициент автономии	K_a	0,91	0,96	-	- 0,06	0,05
7. коэффициент соотношения заемных и собственных средств	$K_{сзс}$	0,10	0,04	< 1	0,07	- 0,06

Проведенный анализ финансовой устойчивости ООО«ТК «Светлана» позволил сделать следующие выводы:

⁴ Таблица составлена автором в ходе проводимых исследований

Во –первых, за два года объем собственных и долгосрочных источников формирования запасов и затрат увеличился. Общая величина основных источников формирования запасов и затрат также увеличилась, что является положительным фактором в развитии. Выходит, что недостатка в собственных оборотных средствах, собственных и долгосрочных источниках формирования запасов и затрат и основных источниках формирования запасов и затрат рассматриваемое предприятие не испытывает.

Во-вторых, результаты расчета показателей, оценивающих положение оборотных средств, показали, что на данном предприятии оборотные активы были обеспечены собственными средствами в 2014 – на 64% и в 2015 – на 80%.

Таким образом, сравнивая их с нормативом (10%), видно, что собственных оборотных средств достаточно для обеспечения финансовой стабильности и рентабельности. Расчет коэффициента обеспеченности материальных запасов собственными средствами показал, что собственных средств достаточно для покрытия материальных запасов, причем за 2015 год данный показатель увеличился на 65% (это почти в два раза больше установленного норматива). Коэффициент маневренности собственного капитала показывает, что собственные источники не достаточно мобильны с финансовой точки зрения, так как имеется отклонение от норматива в сторону уменьшения (в 2014 – 2015 годах – на 33%). В-третьих, результаты расчета показателей, определяющих состояние основных средств, показали, что доля внеоборотных активов на конец 2014 года уменьшилась на 5%. Коэффициент долгосрочного привлечения заемных средств показал, что для обновления производства предприятием было привлечено 0,00% заемных средств за два года. Коэффициент реальной стоимости имущества определил, что средства производства составляют главную долю в стоимости имущества, предприятие достаточно обеспечено средствами производства; за два года данный показатель уменьшился на 4% и стал равен 86%. Коэффициент автономии определил, что значительная часть обязательств автотранспортной компании может быть покрыта собственными средствами; за два года данный показатель

уменьшился на 1% и составляет на момент анализа 96%. Незначительное повышение результата коэффициента соотношения заемных и собственных средств (на 1%) говорит о незначительном повышении зависимости предприятия от заемных и привлеченных средств. Как известно, основным инструментом определения стратегии направления развития предприятия является анализ его сильных и слабых внутренних сторон, с сочетанием, с оценкой возможных угроз внешней среды (ССВ). Сопоставление сильных и слабых сторон автотранспортной компании с внешними возможными угрозами, позволяет определить, что основными направлениями в развитии являются следующие направления:

- создание и развитие подразделений автосервиса;
- развитие новых направлений в производственной деятельности (создание и развитие подразделений по оказанию услуг автосервиса).

С целью определения конкурентоспособной позиции на региональном рынке проведем SWOT-анализ деятельности ООО «ТК «Светлана» и результаты отразим в табл. 2.5. **Таблица 2.5**

SWOT-анализ деятельности ООО «ТК «Светлана»⁵

Сильные стороны	Слабые стороны
Деятельность предприятия является многопрофильной и прибыль предприятие получает не только от пассажирских перевозок, а и от другой деятельности (экскурсии, работа «на заказ»)	На предприятии практически не развита система автоматизированного управления, не используются современные информационные технологии, как следствие большие расходы на логистику
Доставка пассажиров в пункт назначения, с обеспечением сохранности и согласно графика	Из-за плохой логистики имеют место случаи невыхода автотранспорта на линию
Достаточное количество надежного автотранспорта отечественных марок и марок зарубежных производителей. Относительно новый подвижной состав.	Низкий уровень квалификации работников

⁵ Таблица составлена автором работы в ходе проводимых исследований

Окончание таблицы 2.5

Предприятие имеет репутацию надежного партнера.	Увеличение конкурентных преимуществ у партнеров
Удобное расположение производственных и социальных объектов, наличие вспомогательных и обслуживающих подразделений	Арендная площадь
Возможности	Угрозы
Расширение спектра услуг Приобретение спецтехники Увеличение автопарка	Риск неплатежей со стороны заказчиков; Рост цен на горюче-смазочные материалы

Происходящие перемены в сфере транспортной политики муниципального образования определили место необходимости использования новых управленческих решений при организации работы общественного пассажирского транспорта. Это требует определения качественно новых систем управления, способных плавно реагировать на быстро меняющиеся условия среды и потребности населения.

2.3 Оценка транспортного обеспечения ООО «ТК «Светлана»

Пожалуй, самая основная проблема, которая сегодня затронула практически все транспортные предприятия России охватывает процесс несовершенства в налоговом законодательстве. Малые и крупные предприятия находятся сегодня в не равных условиях.

Малые предприятия, которые имеют не более двадцати единиц подвижного состава были переведены на уплату единого налога на вмененный доход. Это было около десяти тысяч рублей в год на каждый автомобиль плюс экономия на единый социальный налог и налог на имущество и другие.

Кроме того, частные предприниматели работают с реальными деньгами, часто без какого-либо контроля и затрат. С другой стороны, достаточно крупное в городе, известное и легальное автотранспортное предприятие ООО «ТК

«Светлана», выступающее как самостоятельное предприятие обязано выплачивать все налоги в бюджеты разных уровней, а также различные сборы во внебюджетные фонды. При этом надо понимать, что ставки транспортного налога в Туапсинском районе очень ощутимы. Кроме того, льгот для рассматриваемого предприятия ни по налогу на имущество, ни по транспортному налогу не предусмотрено. При этом следует учесть весьма серьезные причины, которые довольно негативно влияют на производственную деятельность предприятия. Речь, прежде всего, идет о дефиците оборотных средств, неуклонном и даже набирающем обороты росте цен на топливо, запасные части, автомобильную резину и прочие материалы, а также постоянно растущих ценах на коммунальные услуги.

Легко догадаться, к чему приводит подобный «перекос». Чтобы не упустить заказчика, автотранспортному предприятию приходится уменьшать тарифы, а это означает работу себе в убыток. Автомобильный бизнес находится в транспортном экономическом секторе и профессионально является наиболее доступным, а допуск операторов на рынке транспортных услуг, в том числе в Краснодарском крае, осуществляется в основном на основе регистрации, поэтому рентабельности коммерческих транспортных средств во многих случаях недостаточно для обновления подвижного состава, обеспечения безопасности и повышения качества услуг.

ООО «ТК «Светлана» в ряде случаев теряет рынок и терпит убытки в результате свободного выхода на него нетранспортных организаций, а потребители транспортных услуг при этом не получают достаточно надёжного и качественного транспортного обслуживания. Проблемы автотранспортной компании не ограничиваются внутренними проблемами, которые приводят к недополучению прибыли. Это плохое состояние дорог, зачастую низкое качество топлива, отсутствие деталей, и др. проблемы, которые носят характер общенациональной. Эти проблемы требуют решения на уровне государственного управления.

Еще одной из наиболее значимых проблем автотранспорта является негативное воздействие на состояние окружающей среды и здоровье населения. Автотранспорт приводит к образованию твердых отходов, загрязнению воздуха и почвы, захламлению больших территорий, вибрации, электромагнитным излучениям, отчуждению земель под строительство объектов транспортной инфраструктуры и хранению автотранспортных средств, соответствующим ландшафтными изменениям, загрязнению природных сред, связанному с авариями при транспортировке опасных грузов и т.д.

ООО «ТК «Светлана» образует порядка 15 видов отходов. Основным объемом образовавшихся отходов составляют масла автомобильные отработанные, которые повторно используются; ГСМ и ТБО, которые регулярно вывозятся на городскую свалку. Ртутные и люминесцентные лампы, ртуть, содержащие трубки отработанные и брак сдаются для утилизации на предприятие «КубаньЭкоПлюс» г. Туапсе. Обтирочный материал, загрязненный маслами (с содержанием масел 15% и более) сжигается. Аккумуляторы свинцовые отработанные не разборные со слитым электролитом обмениваются на новые. Кислота аккумуляторная серная отработанная, щелочи аккумуляторные отработанные не реже 1 раза в месяц нейтрализуются до pH 6,5-6,9 (кислотный электролит нейтрализуется шламом известковым от газосварки, щелочной - уксусной кислотой). Прошедшие эксплуатационный срок покрышки по мере списания складированы на площадке и используются для благоустройства территории, на которой расположена компания. Предприятие сброса сточных вод и в открытые водоемы не имеет, все стоки канализованы. Мойка и ремонт автотранспорта производится на арендуемой территории ООО «Туапсетранссервис».

Выделим следующую, стоящую перед автотранспортным предприятием проблему - это транспортная безопасность. Безопасность дорожного движения – это комплексный вопрос, и его успешное решение во многом зависит от системности и рациональности действий федеральных и территориальных органов исполнительной власти, подразделений Госавтоинспекций,

предприятий транспортно-дорожного комплекса, образовательных, медицинских учреждений и общественных образований.

Нынешнее положение взаимодействия не позволяет глобально изменить положение с аварийностью в стране. Все большее распространение получает осознанное невыполнение требований Правил Дорожного движения. В ООО «ТК«Светлана» были зарегистрированы случаи, в которых пострадали автомашины не по вине водителей предприятия, что привело к решению проблем, которые предприятие не планировало и к потере упущенной выгоды.

В настоящее время ситуация, когда на автомобильном транспорте эффективность общественного производства, в первую очередь определяется эффективностью эксплуатации подвижного состава, который влияет на производительность труда, транспортные расходы, прибыль и уровень рентабельности работы автотранспортного предприятия. Доход зависит не только от технико-эксплуатационной и экономической эффективности транспортных предприятий, а также от тарифов на перевозку грузов. Тарифы, на основе которых складывается прибыль предприятия, не является совершенным и может установить многие позиции бизнес-процессов в более подходящих условиях, чем другие. При установлении затрат, связанных с выполнением перевозок, необходимо принимать во внимание технико-экономические показатели, используемые подвижным составом, расстояния транспортировки, расходы, связанные с погрузочно-разгрузочными работами, с неисправностями и потерей груза в нарушение срока поставки и т.д., то есть расходы не только на транспорте, но и других участников процесса транспортировки. Экономические нововведения всех отраслей экономики в полной мере коснулись и пассажирский транспорт в Туапсинском районе. На его состоянии особенно отразились проектные решения тарифной, кредитной и налоговой политики, рост цен на энергоносители, несвоевременное обновление парка подвижного состава, а также усиление влияния на данный рынок услуг индивидуальных перевозчиков, рост количества личного транспорта и другие причины. В результате воздействия этих причин объемы перевозок пассажиров

снизились, ухудшились экологические и технические характеристики автобусов, задействованных на обслуживании маршрутной сети. Организации общественного транспорта, участвующие в обслуживании пассажиров, стали убыточными.

Ежедневно в Туапсинском районе муниципальным транспортом перевозится более 60 тыс. пассажиров. Наиболее убыточными являются перевозки пассажиров по социально значимым городским и пригородным маршрутам.

Проведенный анализ состояния пассажирских перевозок показал, что основными причинами, сдерживающими улучшение перевозок пассажиров, являются:

- превышение затрат на перевозки пассажиров на городских и пригородных маршрутах над доходами, полученными от их обслуживания;
- действующий порядок предоставления администрацией МО Туапсинский район льгот населению при пользовании пассажирским транспортом общего пользования;
 - несовершенство тарифной политики;
 - высокая степень износа подвижного состава;
 - несовершенство системы контроля за выполнением автомобильных перевозок пассажиров и низкий уровень контролирующих организаций.

Для полного обзора ситуации на рынке пассажирских перевозок по Туапсинскому району, проведем анализ пассажирооборота ООО «ТК «Светлана» и результаты представим в табл. 2.6.

Таблица 2.6

**Динамика пассажирооборота ООО «ТК «Светлана» за период
2013-2015 гг., чел.⁶**

Вид транспорта	Периоды обслуживания маршрутов
----------------	--------------------------------

⁶ Таблица составлена автором работы

	2013 год	2014 год	2015 год
Паз 4234	4821,6	5071,2	5460,8
ПАЗ 32053-07	4642,1	4752,7	4464,9
НЕФАЗ 5299-10-16	862,7	894,5	878,5
MAN SU 263	1210,8	1403,1	1680,0
KIA GRANBIRD	2000,1	1809,5	2010,0
Итого:	13537,3	13931,0	14494,2

Как показывает табл. 2.6, самый рентабельный из всех видов автотранспортных средств является Паз 4234, который обслуживает маршруты сообщением Туапсе – Джубга или Туапсе – Шаумян. Результаты анализа отчетливо показали, что пассажиропоток по сравнению с 2014 годом на данном виде транспорта увеличился почти на 4 тысячи человек. Что касается других единиц транспорта ООО «ТК «Светлана», то наиболее мобильными и комфортабельными видами транспорта в летнее время являются MANSU 263 и KIA GRANBIRD, работающие «под заказ» на экскурсионном обслуживании или по договору с оздоровительными и учебными комплексами Туапсинского района. Проведенные исследования показали, что практически все автотранспортные предприятия Туапсинского района являются на сегодняшний день убыточными. Так же проведенные исследования позволили определить тот факт, что с каждым годом объем убытков снижается, но темпы снижения очень низкие. Происходит это главным образом за счет перевозки большого числа пассажиров – льготников. По официальным статистическим данным – доля льготников среди общего числа пассажиров составляет в среднем 65%.

Основным конкурентом на сегодняшний день для ООО «ТК «Светлана» является ООО «ТК АРГОЛИС Т», исполняющее схожие транспортные услуги на территории Туапсинского района. За отчетный период 2015 года пассажирооборот автотранспортной единицы Паз 4234, принадлежащей ООО

«ТК АРГОЛИС Т» равнялся 5732,2 человек, что на 1125,4 пассажиров меньше, по сравнению с пассажиропотоком Паз 4234 ООО «ТК «Светлана» за тот же отчетный период. Таким образом, рассматриваемое транспортное предприятие занимает более конкурентоспособную нишу в сфере автотранспортных пассажирских перевозок по Туапсинскому району. Несмотря на значимый вклад коммерческого пассажирского транспорта в процесс перевозки пассажиров, только муниципальный транспорт оказывает все виды льготного проезда гражданам согласно федеральному, краевому законодательству и нормативным правовым актам органов местного самоуправления. При обслуживании населения перевозками ООО «ТК «Светлана» регулярно организовывает точность движения маршрутных автобусов и выход их на линию. Более того, осуществляется строгий контроль за следующими видами деятельности: организацией диспетчерского управления и систематического контроля за движением каждого микроавтобуса по маршруту;

- введением контроля и учёта за движением маршрутных автобусов по каждому рейсу, как на конечных, так и на промежуточных контрольных пунктах маршрута;

- использованием контроля за движением каждой единицы транспорта;

- введением расписания движения для каждого микроавтобуса, в котором водителю указывается не только прибытие и отправление с конечных пунктов, но и время проследования промежуточных пунктов;

- установлением для водителей строго допустимых отклонений от заданного времени по расписанию.

Диспетчерское руководство в рассматриваемой транспортной компании полностью возложено на руководителя, который выполняет еще и функции механика. Контроль за соблюдением фактического времени движения микроавтобусов дополнительно осуществляют сами водители, следя чтобы впереди идущий транспорт не отставал от графика (не собирал «лишних»

пассажиров) и предупреждая друг друга по телефону в случае появления пробок на дороге.

Глава 3 Пути совершенствования коммерческой деятельности ООО «Транспортная компания «Светлана»

По мнению ведущих экономистов в сфере автотранспорта А.Д.Шеремета и Е.В.Негашева «основные задачи, стоящие перед автомобильных перевозок страны заключается в своевременной, качественной и полном удовлетворения потребностей населения в поставках и улучшению услуг общественного транспорта, повышению эффективности и качества работы всей транспортной системы» [24, с.159]. Немного другого мнения придерживается Н.А.Лупей в учебном пособии «Анализ деятельности автотранспортных предприятий», где подчеркивает, что «из всех видов пассажирского транспорта, главной является количество пассажиров на общественных автобусах, т.е. пассажирооборот». Таким образом, недостатки в автомобильном пассажирском транспорте затрагивают интересы населения, негативно влияют на настроение и активность пассажиров, что на современном этапе развития является актуальной задачей по подготовке инженерно-технического персонала» [14, с.88].

Сегодня для ООО «Транспортная компания «Светлана» основной целью является формирование знаний об основах организации перевозок пассажиров. Главными задачами работы для руководства автотранспортной компании остаются: выбор и альтернатива выбора подвижного состава, маршрутизация перевозки, выбор правильной организационно-правовой формы предприятия, обоснование выбора того или иного варианта маршрута. Все эти задачи можно свести к одной - это нахождение оптимального плана перевозки пассажиров, который подразумевает минимальные издержки в процессе перевозки по выбранному маршруту.

Возникшую сегодня конкуренцию нужно оценивать не как противопоставление одного вида транспорта другому, а как явление, побуждающее развитие транспорта, поиск новых прогрессивных технологий транспортировки для снижения стоимости транспортных услуг и повышения скорости доставки. Снижение стоимости и сокращение времени

транспортировки расширяет сферы использования определенного вида транспорта, а, следовательно, повышает его значимость на рынке транспортных услуг» [19,с.11].

Стоимость перевозок существенно влияют на итоговую стоимость перевозимых товаров, поэтому клиент исследует вероятность транспортировать свои товары дешевле, определяя вид транспорта. Перевозка пассажиров является социально значимым. Транспортные расходы не должны превышать определенный процент от семейного бюджета. Во многих странах при условии, субсидии на транспортные расходы на отдельные слои населения. Что касается автобусных перевозок, они являются наиболее популярным и доступным общественным транспортом.

Анализ деятельности ООО «ТК «Светлана» позволил выделить ряд преимуществ: хорошую маневренность подвижного состава, быстроту ввода его в действие, высокую квалификацию водителей и др. Это обуславливает высокие темпы их развития самой компании на региональном рынке. Но, нельзя забывать о том что на автомобильном транспорте значительно выше остаются затраты на топливо, вследствие высоких мощностей двигателя, приходящихся на 1 т грузоподъемности подвижного состава, и высокой стоимости автомобильного топлива и большой его расход по сравнению с прошлым 2014 годом. По этой причине рассматриваемое автотранспортное предприятие значительно уменьшило финансовые показатели от автотранспортной деятельности по сравнению с 2014 годом.

Главной целью для ООО «ТК «Светлана» сегодня остается процесс проектирования рациональной работы автобусов. Более конкретной целью является и повышение качества обслуживания населения автобусным транспортом. Для обоснования оптимального выбора автотранспортных средств проведем сравнительный анализ коммерческой деятельности от использования автотранспортных средств предприятия и результаты отобразим в табл. 3.1.

Таблица 3.1

Сравнительный анализ использования автотранспортных средств ООО «Транспортная компания «Светлана»⁷

Показатели	Название автотранспортных единиц		
	НЕФАЗ 5299-10-16	MAN SU 263	KIA GRANBIRD
Количество автобусов	1	1	1
Режим работы	10,1	10,1	10,3
Коэффициент выпуска автотранспорта	0,837	0,798	0,817
Коэффициент технической готовности	0,955	0,956	0,982
Коэффициент использования пробега	0,967	0,967	0,966
Среднесуточный пробег	217,2	218,8	227,1
Средняя вместимость	27,79	27,64	29,05
Коэффициент использования вместимости	0,862	0,947	0,979
% выполненных рейсов	87,3	76,9	89,5
Скорость сообщения	21,45	21,26	21,50
Средняя длина маршрута	6,25	6,49	6,51

Как видно из табл.3.1. наиболее доходным по основным показателям является KIA GRANBIRD. Для оптимальной эксплуатации по многим техническим характеристикам необходимо заменить подвижной состав, использующийся на линии «под заказ» междугородних перевозок и экскурсионного обслуживания (НЕФАЗ 5299-10-16 и MANSU 263) на более новый, более комфортабельный вид транспорта. Предлагается укомплектовать подвижной состав ООО «ТК «Светлана» автобусами марки KIA GRANBIRD в количестве еще 2 транспортных единиц, как наиболее рентабельного и комфортного вида автотранспортных средств. Для полного обоснования

⁷ Таблица составлена автором в ходе проведения исследования

альтернативного решения выделим преимущества этого автобуса перед НЕФАЗ 5299-10-16 и MANSU 263. KIA GRANBIRD комфортабельный туристический автобус, пассажироместимость которого варьируется от 43 до 47 посадочных мест включая место гида. В конструкции KIA GRANBIRD использованы многие узлы и детали, разработанные японской компанией HINO – известным мировым производителем грузовиков, автобусов и спецтехники. Внимания заслуживают и собственные уникальные нововведения, например, кузов KIA GRANBIRD до уровня пола выполнен из специального сплава и поэтому совершенно не поддается коррозии. Не смотря на внушительные габариты (длина – 12 м, ширина – 2,5 м, высота – 3,5 м), автобус KIA GRANBIRD легок и удобен в управлении. KIA GRANBIRD справляется с недостатками российских дорог и в сочетании с дублированной тормозной системой обеспечивает комфорт и безопасность в дальней поездке. Комфорт и практичность в салоне KIA GRANBIRD во время поездки создает множество вспомогательных приборов: телевизор с DVD-проигрывателем, магнитола, микрофоны, кулер с водой, холодильник, часы, яркие лампы общего и индивидуального освещения, кнопка вызова бортпроводника, подстаканники, в некоторых моделях – столики и подножки. Корейский туристический автобус KIA GRANBIRD тщательно спроектирован для длительных рейсов и по праву считается одним из самых надежных и простых в использовании в своем классе. На сегодняшний день по соотношению цена-качество KIA GRANBIRD является лучшим выбором в России среди туристических и междугородных автобусов.

Что касается оптимального решения по выбору автотранспортных средств, обслуживающих рейсы по Туапсинскому району, то следует выделить, что на линию выходят Паз 4234 и ПАЗ 32053-07. Обе модели транспортных средств имеют вместимость 30-38 чел, посадочных – 21-25 чел.; в салоне удобные сидения (мягкие, отдельные); наличие трех дверей делает автобус более удобным при посадке и высадке пассажиров на рейсе.

В технической литературе под редакцией Шуляк П.Н. отражены показатели расчета и определения потребности в подвижном составе, которые,

по его мнению, определяются, исходя «из необходимости назначения на каждый маршрут такого количества автобусов определенной пассажироместимости, которое обеспечивает минимум издержек перевозчика при условии освоения пассажиропотока с соблюдением нормативных требований к качеству транспортного обслуживания» [23, с.187]. Максимальная мощность пассажиропотока на наиболее напряженно участке принимается из нормпоказателя $Q_{\max} = 356$ пасс. Номинальная вместительность автобуса определяется из расчета числа мест для сидения и не более 5 чел. на 1 м² свободной площади пола салона автобуса для городских перевозок и не более 3 чел - для пригородных.

На автобусе Паз 4234 число мест для сидения - 24 чел. Получаем следующие показатели: номинальная вместимость - 89 чел., а количество автотранспортного средства = $356 \times 1/89 = 4$ ед. По состоянию на начало 2016 года ООО «ТК «Светлана» укомплектована 8 единицами, что превышает расчетный показатель в два раза. Перейдем к расчетам относительно автобуса ПАЗ 32053-07, на котором число мест для сидения - 25 чел. Получаем следующие показатели: номинальная вместимость - 65 чел., а количество автотранспортного средства = $356 \times 1/65 = 5$ ед. По состоянию на начало 2016 года ООО «ТК «Светлана» укомплектована только одной единицей, что не соответствует нормативному показателю. А, следовательно, для совершенствования коммерческой деятельности транспортной компании необходимо приобрести еще 4 единицы автотранспортного средства.

Следовательно, от того, насколько грамотно и рационально выбрать маршрут, во многом зависят издержки по доставке грузов или пассажиров. На ООО «ТК «Светлана» определение эффективности от внедрения новой техники, изобретений и рационализаторских предложений осуществляется в соответствии с определенными методиками, которые должны играть роль важнейшего инструмента управления техническим прогрессом и его эффективностью.

На основании вышеизложенного, для совершенствования системы пассажирских перевозок в ООО «ТК «Светлана» и повышения эффективности использования автотранспортного состава может быть предложено такое мероприятие, как разработка рационального маршрута движения автобусного парка, что значительно повысит уровень конкурентоспособности на региональном рынке, а, значит и позволит улучшить финансовые результаты автотранспортной деятельности. В своем учебном пособии «Экономика пассажирского транспорта В.А.Персианов дает определение маршрута движения. Он считает, что «маршрутом движения называется путь следования подвижного состава при выполнении перевозок» [16, с.28]. Такого же мнения придерживаются В.А.Гудков и Л.Б.Миротин, которые обращают внимание на изучении различных вариантов маршрутов движения. Для дальнейшего планирования оптимального варианта маршрутов движения автотранспорта ООО «ТК «Светлана» проанализируем имеющиеся схемы маршрутов, которые представим в приложении. В качестве альтернатив для разработки оптимального маршрута сообщением Туапсе-Шаумян-Туапсе для автотранспортной единицы Паз 4234, который заметно снизит затраты на горюче-смазочные материалы, могут быть рассмотрены следующие маршруты:

Во-первых, кольцевой маршрут. Здесь необходимо определить время оборота автотранспортной единицы на маршруте, которое рассчитывается по формуле [13, с.11]:

$$T_o = 2 L_{cp} / V_t \quad (3.1)$$

где,

L_{cp} - расстояние грузёной поездки, км;

V_t – техническая скорость, км \ час. Расстояния перевозки в один конец принято в ООО «ТК «Светлана» за 70 километров. Тогда время оборота составит 0,85 часа, или 51 минута. На основе этого определим число оборотов Паз 4234 на маршруте, используя следующую формулу [13, с.27]:

$$N_o = \frac{T_m}{t_o} \quad (3.2)$$

t_o

где, T_m - время эксплуатации автомобиля на линии, часов.

Число оборотов за время работы Паз 4234 на маршруте (N_0) составит в среднем 9 единиц. При этом коэффициент использования пробега определим по формуле [13, с.51]:

L_{cp}

$$K_n = L_{cp} + L_x(3.3)$$

где, L_x – расстояние поездки автомобиля без пассажиров, км

Определение данного показателя составило 0,17 (9 / 51).

Во-вторых, кольцевой маршрут с обратным полностью груженым пробегом, т.е. движение автобуса с пассажирами в обоих направлениях. Время оборота автомобиля на маршруте составляет 0,97 часа или 58 минут.

Число оборотов за время работы автомобиля на маршруте (n_0) равно 8. Количество пассажиров, которое может привезти автомобиль за день $Q_{сут}$ составляет 8,4. Коэффициент полезного пробега при этом составит 1,0. Следовательно, наиболее подходящим для транспортной компании является кольцевой маршрут. При этом достигается максимальная загрузка транспортных средств, повышается коэффициент использования пробега и снижаются транспортные издержки. При перевозке пассажиров применяют в основном маятниковый с разновидностями - с обратным порожним пробегом, с груженым пробегом в обоих направлениях, с обратным неполностью груженым пробегом. Выбор оптимального маршрута движения является важной задачей, во многом определяющей эффективность использования подвижного состава: его производительность, скорость доставки грузов, себестоимость перевозок, показатели топливоиспользования. Далее необходимо провести расчет основных показателей эксплуатации автотранспортных средств на выбранных наиболее выгодных маршрутах. Результаты расчетов сведем в табл. 3.2.

Таблица 3.2

Сравнительный анализ показателей работы автотранспортного средства на отдельных маршрутах⁸

Показатели	Виды маршрутов	
	Маятниковый	Кольцевой
Время оборота автомобиля на маршруте (t _о), час.	0,85	0,97
Число оборотов машины за время смены (n _о).	9	8
Коэффициент полезного пробега (K _п)	0,5	1,0

Из представленных данных видно, что при внедрении предложенных мероприятий значительно увеличится значение коэффициента использования пробега на маршруте, повысится производительность подвижного состава, а также снизятся затраты топлива и смазочных материалов за 1 пассажирский рейс.

Анализируя теоретический материал, изложенный в различных сборниках и статьях, остановимся на изучении себестоимости перевозок, которая представляет собой сформулированную в денежной форме величину эксплуатационных расходов транспортного предприятия, приходящихся в среднем на единицу продукции транспорта. Себестоимость перевозок представляет собой денежное выражение затрат на выполнение единицы транспортной работы. Основными статьями затрат при выполнении автомобильных перевозок для ООО «Транспортная компания «Светлана» остаются [4, с.197]:

- затраты на топливо;
- затраты на смазочные материалы;
- затраты на техническое обслуживание и ремонт;
- затраты на восстановление износа шин;
- затраты на амортизацию по восстановлению подвижного состава;
- накладные расходы;
- заработная плата водителей;

⁸ Таблица составлена автором в ходе проводимых исследований

- амортизация подвижного состава
- остальные и прочие расходы

Структура себестоимости перевозок представлена на рис. 3.2, из которого видно, что основная часть затрат приходится на материальные затраты и затраты на оплату труда 51 и 28 % соответственно.

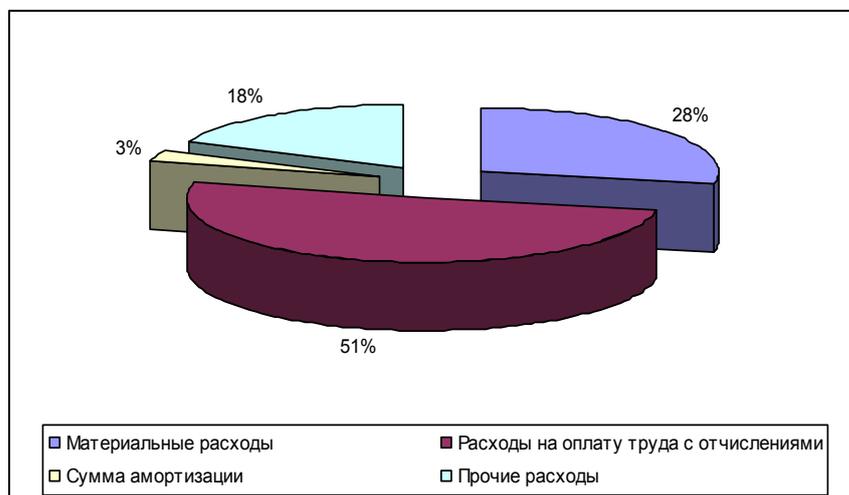


Рис. 3.2. Структура затрат по эксплуатации подвижного состава ООО «ТК «Светлана»⁹

Единые затраты на эксплуатацию могут быть снижены за счет следующих мероприятий: повышения общей производительности труда путем введения новой техники и технологии по содержанию подвижного состава, стимулирования и правильной организации труда всего штатного состава, сокращения удельного расхода электроэнергии и горючего, а так же улучшения процесса работы диспетчерской службы.

Таким образом, создание обоснованных маршрутов и проектов мероприятий по снижению транспортных расходов будут способствовать своевременному и систематическому выходу автобусов на линию и увеличению пассажирооборота транспортной компании. Снижение себестоимости перевозок возможно также в результате изменения технико-

⁹ Рисунок составлен автором в ходе проводимых исследований

экономических факторов. Размер экономии можно рассчитать умножением численности свободных рабочих на их среднюю заработную плату за год (с учетом отчислений на социальное страхование и расходов на спецодежду и т.п.). Экономия от снижения норм топлива рассчитывается по формуле [22, с. 307]:

$$\text{Эт} = (\text{Нф} - \text{Нн}) \times \text{Рн} \times \text{Ц1} \quad (3.4)$$

где, Нф и Нн – нормы расхода топлива по факту и изменения соответственно, л

Рн – объем работ в планируемом периоде, т/км;

Ц1 – цена за топливо, руб. / л.

Произведем расчеты экономии топлива согласно одной единицы транспорта: $\text{Эт} = (34 - 29) \times 35\,000 \times 35 = 6\,125\,000$ руб.

По факту «Совершенствование управления» учитывают экономию от совершенствования управления транспортом и снижения административно-управленческих расходов (в связи с высвобождением работников, выполняющих функции управления во всех транспортных звеньях). Экономии определяют по заработной плате и начислениям на нее и по другим видам расходов на управление в виде прямого снижения затрат.

По факту «Улучшение использования основных фондов» отражают экономию в результате снижения амортизационных расходов. В целом расчет снижения себестоимости перевозок ведут по всем вышеперечисленным фактам. Для того, чтобы установить сокращение себестоимости пассажирских перевозок, прежде всего, необходимо рассчитать объем экономии от повышения производительности автопарка. Основные факторы, влияющие на снижение себестоимости, - увеличение производительности труда, правильная организация производства, экономное расходование сырья, материалов, топлива и электроэнергии, а также других показателей. Для этого установим производительность подвижного состава по седельным автомобилям на 1 км

пробега и 1 час работы, по почасовым автомобилям – на 1 авточас работы единицы транспорта ООО «ТК «Светлана».

С целью уменьшения временного цикла при работе автотранспортного состава на линии и сокращения расхода ГСМ ООО «ТК-Светлана» более всего подходит программа «Навигатор TransTrade. Программа позволяет быстро и удобно решать задачи транспортной логистики. Данная версия представляет собой много абонентскую программу с гибкой настройкой полномочий, позволяющую автоматизировать бизнес-процессы транспортной компании. Составление тарифов на перевозки, ведение финансовых операций в разных валютах с привязкой к курсам ЦБР, подробная статья расходов по каждому заказу гарантируют точный расчёт и надёжный финансовый учёт. Пополняемые базы клиентов и исполнителей объединяют все необходимые данные, правила и привязки.

На предприятии очень важно применять системы слежения за транспортными единицами, в частности за теми, которые осуществляют перевозку пассажиров. Спутниковые системы слежения за транспортными средствами позволяют реализовывать охрану автобусов, производить мониторинг автотранспорта и контроль над ним, поводить мониторинг расхода топлива. GPS мониторинг сегодня востребован из-за того, что очень часто руководство компаний, имеющее на своем балансе транспортные средства, встречаются с проблемами его незаконного использования. Техническая сторона контроля транспорта заключается в широком применении спутниковой системы слежения. Мониторинг автотранспорта дает возможность значительно снизить нецелевые финансовые расходы. Кроме того, он предусматривает также выбор альтернативного варианта маршрута для транспорта и его позиционирование. Многие транспортные предприятия, которые имеют собственный автопарк, с помощью мониторинга транспортных средств могут всегда уточнить, где и в какой момент времени находился конкретный автомобиль, какой пробег транспорта, а также проконтролировать расход горюче-смазочных материалов.

По мнению к.э.н., ведущего специалиста в области логистики Вельможина С.А. «Мониторинг транспорта – это ряд мероприятий четко продуманных и дающих возможность проводить серьезный контроль за использованием автомобилей и подвижного состава по всем важным параметрам. Мониторинг автотранспорта предупреждает возможный его угон, так как при его попытке или при других нежелательных действиях по отношению к транспорту посторонних лиц в оперативную часть поступает «тревожное» сообщение» [5, с.82]. Мониторинг автотранспорта характеризует собой систему спутникового контроля и управления объектами автотранспорта, которая действует на основе систем спутниковой навигации. Иными словами GPS мониторинг транспорта – это контроль за движущимся автомобилем при помощи удаленного управления. Учитывая современные технические средства, при помощи системы спутникового наблюдения, можно прокладывать маршрут, следить за количеством горючего, надежно контролировать безопасность пассажиров при разных маршрутах.

Анализ коммерческой деятельности показал, что в настоящее время ООО «ТК «Светлана» остро нуждается во внедрении современных автоматизированных систем управления по причине резкого увеличения затрат на ГСМ. Внедрение программы «Навигатор TransTrade» и системы мониторинга GPS будет нацелено, прежде всего, на снижение издержек. Более высокий уровень автоматизации и точности достигнут при комбинировании GPS и RFID технологий компаниями, осуществляющими экспресс-доставку пассажиров (таких как DHL). Для отслеживания маршрутов следования они используют RFID-технологии, которые дают возможность бесконтактно с помощью сканеров определить местоположение автомобиля, а затем передать информацию по каналам мобильной или спутниковой связи в диспетчерскую службу.

Оценив работу предприятий, которые перешли на новые формы работы можно отметить тот момент, что только внедрение системы мониторинга GPS позволяет уменьшить норму расхода топлива на 5-10%. Применяя мероприятия,

необходимо тщательно следить за их эффективностью. И эффект, и эффективность позволяют не только охарактеризовать, но и определить инвестиционный проект, а также проконтролировать его выполнение. Как правило, для целей выбора инвестиционного проекта и последующего мониторинга используют критерии экономической эффективности инвестиций.

Дадим оценку экономической эффективности мероприятиям, требующим финансовые вложения» [16, с.219].

Учитывая наиболее альтернативные варианты слежения и получения информации диспетчерская служба получает полную картину пассажиропотока на различных маршрутах, что выражается в офф-лайн проектировании. Схема варианта предложена в приложении. Показатели экономической эффективности использования программы характеризуют рациональность произведенных на его создание и функционирование затрат. Произведем в табл. 3.4 оценку затрат на приобретение и установку GPS -трекеров и рассчитаем экономическую эффективность от приобретения программы GPS мониторинга для использования на предприятии. Полученные в ходе исследований расчеты экономической эффективности отобразим в табл. 3.4 из которой видно, что общие затраты на приобретение и установку GPS-датчиков с учетом 12 единиц транспортных средств составит 367 200 руб.

Далее перейдем к анализу полученных результатов экономической эффективности от применения программы «Навигатор TransTrade», учитывая показатели эффективности «до» и «после» применения GPS датчиков.

Таблица 3.4

Оценка затрат на внедрение автоматизированной программы «Навигатор TransTrade»¹⁰

Основные статьи затрат	Стоимость руб.
Стоимость одного GPS-датчика	7800
Количество АТСООО «ТК «Светлана»»	12
Программное обеспечение	150 000

¹⁰ Таблица составлена автором в ходе проводимых исследований

Обучение диспетчеров	30 000
Стоимость GPS датчиков на весь автопарк	93 600
Установка датчика, тестирование 1 единицы транспорта	500
Установка датчика, тестирование всего транспорта	6 000
Итого расходов	373 200

Изучив результаты из табл.3.5, которые отражают динамику снижения пробега автотранспорта на 65 км за смену, видно, что уменьшается и расход горюче-смазочных материалов на 15 л за смену. Появляется потребность в диспетчерской службе с учетом расширения штата транспортной компании на 2 единицы, улучшается безопасность транспорта.

Таблица 3.5

Оценка эффективности от применения программы GPS мониторинга «Навигатор TransTrade»¹¹

Показатели	До применения GPS	После применения GPS
Снижение пробега АТС	600 км/смена	505 км/смена
Снижение расхода ГСМ	60 л/смена	45 л/смена
Эффективное управление персоналом	Нет диспетчерской службы	2 диспетчера
Защита от угона АТС	нет	есть

Проведенный анализ демонстрирует появление экономического эффекта от внедрения системы GPS мониторинга, который достигается за счет следующих процессов:

1. Снижение пробега автотранспорта достигается за счет более эффективного оперативного управления перевозками, транспортной логистики, исключение «левых» рейсов и необоснованных простоев.

2. Снижение расхода ГСМ (топлива). При подключении датчика уровня топлива в системе отражается вся информация о том, какое количество

¹¹ Таблица составлена автором в ходе проводимых исследований

топлива, было заправлено или слито, с достаточной точностью указанием их места и времени. Снижение расходов на приобретение топлива в отдельных случаях достигает 20-25%.

Произведем предварительные расчеты эффективности пилотного варианта проекта. Для расчета берем минимальный показатель в 5 %. Рассчитаем норму расхода топлива после внедрения результатов проекта. Если в день одно автотранспортное средство необходимо заправить на 2000 руб., то в месяц расход по заправке ГМС составит 42 000 руб. На весь парк сумма в месяц по заправке ГМС составит в среднем 504 000 руб., а в год обойдется предприятию более 6 млн. руб. Оценка результатов проекта наглядно демонстрирует экономию ГМС в сумме 302 400 руб., т.е. $6048000 \times 5\%$.

По представленным расчетам, проект внедрения системы «Навигатор TransTrade» на рейсовые маршруты муниципального транспорта в Туапсинском районе на третьем месяце уже начнет приносить экономическую выгоду.

Заключение

Рекомендуемые значения показателей конкурентоспособности, на которые пристальное внимание обращал профессор О.Н.Старостин, приобретают качественно новые черты. По его словам коммерческая деятельность автотранспортного предприятия непосредственно влияет и на его экономические результаты, и на социальную значимость производства в целом. Экономическая и социальная эффективность находятся в тесной взаимосвязи. Экономическую эффективность коммерческой деятельности следует оценивать по экономическим результатам, характеризующим работу предприятия в целом и его структурных подразделений в отдельности: обобщающим экономическим показателям (объем производства и реализации, издержки, прибыль, цены); показателям использования ресурсов (выработка, реализация); качеству услуг.

Сегодня на транспортном рынке взаимодействуют два субъекта: транспортная система и ее клиенты. Как отмечает профессор И.Н.Грядов «транспортная система выделена всеми видами транспорта, представляющими транспортные услуги в виде предложения в соответствии с имеющимся потенциалом. Клиенты, предприятия, учреждения, организации, фирмы и т.д. формируют спрос на транспортные услуги в соответствии со своими требованиями и платежеспособностью. Именно соотношение между спросом и предложением формирует уровень тарифов и сборов на транспортные услуги. Неуравновешенность спроса и предложения на транспортном рынке вызвана конкуренцией между различными видами транспорта. В такой ситуации спрос будет переходить с одного вида транспорта на другой в соответствии с уровнем тарифов и сборов и качеством транспортного обслуживания».

Проведенный анализ основной деятельности ООО «Транспортной компании «Светлана» позволил **сделать следующие выводы:** автотранспортное предприятие в целом удовлетворяет потребность пассажиров в перевозках, для ремонта подвижного состава используются качественные

запчасти, автобусы обслуживают высококвалифицированные ремонтные рабочие, почти все водители имеют первый класс по управлению подвижным составом.

Материальная база предприятия на сегодняшний день грамотно и рационально задействована для осуществления основных целей предприятия. Предприятие на рынке транспортных услуг находится с 2011 года и за это время значительно расширило сферу своей деятельности и нарастило материальную базу. Организационная структура предприятия линейно-функциональна. Имеет как сильные, так и слабые стороны и нуждается в доработке в плане слабых горизонтальных связей.

Доля основных средств в активах предприятия составляет 82,5 %. По состоянию на конец 2015 года изношенность основных производственных фондов транспортной компании в среднем составили 27,12%, что является нормой амортизационных отклонений в экономическом потенциале предприятия. Затраты предприятия увеличились, и следовательно, произошло увеличение себестоимости услуг по перевозке пассажиров. По сравнению с 2014 годом затраты на оплату труда сотрудникам возросли примерно на 25 %, накладные расходы увеличились более чем на 70 %, возросли и расходы на горюче-смазочные материалы. Анализируя увеличения затрат по сравнению с 2014 годом, можно проследить снижение финансовых показателей, хотя предприятие продолжает занимать достаточно прочное место на рынке транспортных услуг и не работает себе в убыток, а составляет конкуренцию на рынке пассажирских перевозок Туапсинского района.

Проблемы транспортной компании не ограничиваются внутренними проблемами организации, которые приводят к не дополучению прибыли. Это плохое состояние дорог, зачастую низкое качество топлива, отсутствие деталей, и др. проблемы, которые носят характер общенациональной проблемы. Естественно, в ныне сложившихся российских условиях не все, что характерно для зарубежного автомобильного транспорта, может быть использовано, особенно в части инвестиционной политики и деятельности. Но

то, что касается правовых аспектов регулирования работы автотранспортной отрасли, должно быть учтено в первую очередь. Еще одна из наиболее актуальных проблем автотранспорта – негативное воздействие на состояние окружающей среды и здоровье населения. По мнению многих авторов, таких как В.А.Гудков, Л.Б.Миротин, А.В. Вельможин, и многих других «автотранспорт приводит к образованию твердых отходов, загрязнению воздуха и почвы, захламлению больших территорий, вибрации, электромагнитным излучениям, отчуждению земель под строительство объектов транспортной инфраструктуры и хранению автотранспортных средств, соответствующим ландшафтным изменениям, загрязнению природных сред, связанному с авариями при транспортировке опасных грузов и т.д.».

В качестве предложения по решению актуальной и сложной ситуации в области загрязнения окружающей среды необходимо выделить следующие мероприятия:

- выезд автотранспорта с территории предприятия только согласно «Графика выезда автотранспортных средств»;
- составление и соблюдение маршрутов движения автотранспорта от предприятия до пункта назначения;
- ежемесячный контроль токсичности и дымности отходящих газов и проведение наладочно-регулирующих работ;
- перевод несколько единиц транспорта, а именно Паз 4234 и ПАЗ 32053-07 с бензинового топлива на газ (снижение NO_x 35-40%; %, сажи в 10 раз, СО-5-7 раз; бенз(а)пирена в 100 раз; SO₂, твердые частицы в выбросах отсутствуют).
- использование высококачественного топлива соответствующего евро стандартам.

На основании вышеизложенного, для повышения уровня пассажирообъема, обоснования рационального выбора автотранспортных средств, планирования маршрутов движения автотранспорта, а так же снижения транспортных расходов может быть **рекомендовано** такое

мероприятие как разработка рационального маршрута движения транспортных средств. Организация движения подвижного состава на маршрутах должна обеспечивать наибольшую производительность и наименьшую себестоимость перевозок. Для автобусов можно предложить использование маятникового маршрута с обратным полностью груженым пробегом, т.е. движение автомашин с грузом в обоих направлениях. Время оборота автомобиля на маршруте составляет 0.97 часа или 58 минут. Число оборотов за время работы автомобиля на маршруте равно 8. Коэффициент полезного пробега при этом составит 1,0. При внедрении рассмотренных мероприятий значительно увеличится значение коэффициента использования пробега на маршруте, повысится производительность подвижного состава, а также снизятся затраты топлива и смазочных материалов. С целью сокращения временного цикла при эксплуатации подвижного состава в качестве альтернативного решения необходимо приобрести программу «Навигатор TransTrade». Приобретение и внедрение данной программы - это один из путей экономии средств и фонда заработной платы, а так же осуществление мониторинга транспортных средств на пути следования и стоянках. Именно с его помощью станет возможным исключение следующих непроизводительных потерь:

- потери непосредственно по вине водителя (простои, левые заезды и т.д.);
- потери (простои);
- принятие управленческих решений на основе достоверных статистических отчетных данных;
- потери (простой) из-за неоказания своевременной помощи при поломках на трассе;
- потери от ДТП и из-за недисциплинированности водителя;
- хищение ГСМ.

Важнейшей задачей транспортной компании является сохранение доминирующих позиций на рынке транспортных услуг Туапсинского района. Если основной своей целью на пути получения прибыли предприятие будет

считать создание системы современных услуг перевозок, на уровне мировых стандартов, главными качествами которой являются надежность, профессионализм, безопасность, оно не потеряет своих преимуществ на рынке транспортных услуг. Выделим дополнительные факторы прибыльности автотранспортной компании:

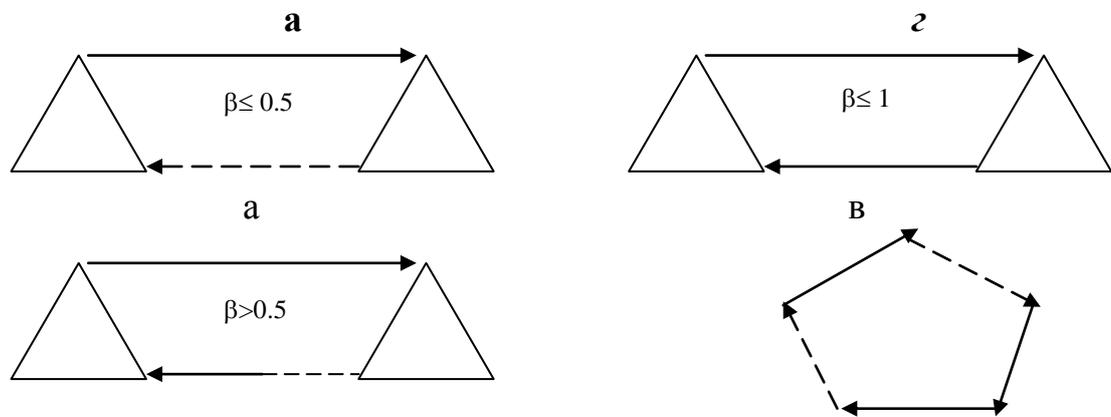
- увеличение эффективности работы автопарка;
- целевое направление ближайшего свободного автобуса по заявке;
- скидки при страховании по КАСКО за безаварийность;
- увеличение оборачиваемости рейсов, как следствие снижение потребности в увеличении автопарка;
- уменьшение затрат на ГСМ на 10 %;
- снижение непродуктивного пробега автотранспорта на 15-18%;
- увеличение объема предоставляемых автотранспортных услуг на 12-23 % за счет повышения оперативности на запросы пассажиров.

Список использованной литературы

1. Алексеев С. Оптимизация транспортной деятельности. - М.: Феникс. 2012. - 779 с.
2. Богомазов В.А. Государственное регулирование транспортной деятельности и стратегическое управление автотранспортными предприятиями. - СПбГИЭА – СПб., 2012. – 107 с.
3. Бочарова В.Б. Экономика, организация, планирование, автотранспорта.- М.: «Транспорт», 2011. – 621 с.
4. Вельможин С.А., П.А.Дуравин. Транспорт и грузоперевозки.- М.: Феникс. 2014. - 416 с.
5. Вельможин А.В., Гудков В.А., Миротин Л.Б. Теория организации и управления автомобильными перевозками: Логистический аспект формирования транспортных процессов. -М.:Мысль, 2013. – 519 с.
6. Григорьева А.П. Теория организации и управления автомобильными перевозками: Логистический аспект формирования транспортных процессов. - М.:Мысль, 2013. – 519 с.
7. Горев А.Э., Кононова Г.А. Технология, организация и управление автомобильными перевозками. – М.:Спектр, 2011. – 316 с.
8. Грядов И.Н., Громов Н.Н., Дробот В.Л. Стратегия управления автомобильным транспортом.- М.: Дело и сервис, 2012 . - 579 с.
9. Жонаровский Л.Д. Экономика автомобильного транспорта. - Оренбург, 2013. - 784с.
10. Кононова Г.А. Регулирование транспортной деятельности.- СПбГИЭА, 2012. – 740 с.
11. Карпова В.В. Учет работы автотранспорта на предприятиях различных форм собственности. – М.:Мысль, 2013. – 912 с.
12. Краснова Н.Е., Григорьев - Петров М.Н. Автомобильные грузоперевозки. - М.: Инфра. 2014. - 304 с.
13. Клебанов Б.В. Автотранспорт. – М.: «Транспорт», 2011. – 615 с.

14. Лупей Н.А. Анализ деятельности автотранспортного предприятия: Учебн. пособие. – М.: «Транспорт», 2011. – 615 с.
15. Лукинский В.С. Модели и методы теории логистики.-СПб.:Питер, 2012. – 800 с.
16. Пласкова Н.С., Персианов В.А. Экономика пассажирского транспорта: Учебн. – М.:Дело,2013.-615 с.
17. Пласкова Н.С. Малыш А.И.Логистика.- М.:Феникс, 2011. - 416 с.
18. Романов Н.П., Соловьев А.П. Организация и управление пассажирскими перевозками.- М.: «Академия», 2013. – 627 с.
19. Троицкая Н.А. Единая транспортная система РФ:Учебн./ Н.А.Троицкая, А. Б. Чубуков. - 8-е изд. - М.: Академия, 2015. - 740 с.
20. Троицкая Н.А., Ромашов В.П. Транспортная логистика. Спб.:Питер, 2015. – 611 с.
21. Троицкая Н.А. Старостина О.Н.Логистика.: Учебн. пособие для вузов. - М.: Экзамен, 2012. - 327 с.
22. Труль Б.Д., Старикова Н.Е., Миротин Л.Б. Транспортная система России: Электронный учеб.- М.: Экзамен, 2010. - 448 с.
23. Шуляк П.Н. Финансы: Учебн. пособие / П.Н. Шуляк, Н.П. Белотелова. – М.: «Дашко и К», 2012. - 756 с.
24. Шеремет А.Д., Негашев Е.В. Регулирование транспортной деятельности: Учеб. пособие. – М.: Инфра- М, 2011. – 710 с.
25. Яцукевич И.Е. Экономические показатели автотранспортного предприятия. – Спб.:Питер, 2013. – 788 с.

Проектное решение по использованию транспорта ООО «ТК «Светлана»»
на маршрутах (Off-lain)



β коэффициент пробега автомобиля на маршруте.

Схемы оптимальных вариантов маршрутов для ООО «ТК «Светлана»

