



ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ АПК INNOVATIVE DEVELOPMENT OF THE AGRIBUSINESS

УДК 656.073

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ПРИМЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ООО «ЭРИДАН»

А. А. Коновалова, студентка

В. В. Цынгueva, старший преподаватель

Новосибирский государственный аграрный университет

E-mail: bolot2003@yandex.ru

Ключевые слова: транспортная логистика, Алтайский край, транспортный тариф, маршрут, транспортная услуга, груз.

В статье проведен анализ транспортной деятельности организации, выявлены факторы внешней и внутренней среды, оказывающие на него непосредственное воздействие. На основании проведенных исследований предложен эффективный путь для дальнейшего развития организации на действующем конкурентном рынке.

THE WAYS TO IMPROVE THE EFFICIENCY OF TRANSPORT ACTIVITIES USING THE EXAMPLE OF THE ORGANIZATION «ERIDAN»

Konovalova A. A., Student

Tsyngueva V. V., Senior teacher

Novosibirsk State Agrarian University

Key words: Transport logistics, Altai Krai, rate, route, transport service, freight.

In the article the analysis of transport activities of the organization, the factors external and internal environment that affect it direct impact. On the basis of these studies suggests an effective way for the further development of the organization in the current competitive market.

Важнейшее функциональное место в общей логистической науке, связанной с обеспечением организации и качественным управлением движением материальных потоков, занимает транспортная логистика. В данный момент транспортная логистика играет одну из главных ролей в деятельности организации, так как организация постоянно взаимодействует с внешней средой. Процесс взаимодействия включает в себя перемещение различных объектов: сырья и материалов (от поставщика к производителям), готовых товаров (от производи-

телей к посредникам и далее конечному потребителю). Транспортная логистика занимается оптимизацией транспортных систем, выбором видов и типов транспортных средств; определением разноканальных маршрутов доставки; обеспечивает технологическое единство транспортно-складского процесса. Главная же ее цель заключается в том, чтобы с минимальными затратами перевезти нужное количество груза точно в срок и наиболее оптимальным маршрутом. Транспортная логистика должна решать ряд задач, которые заключаются в том, что необходимо:

- выбрать вид транспорта;
- избрать способ транспортировки;
- отобрать лучших перевозчиков, а также логистических партнеров;
- обеспечить единство технологии транспортно-складского процесса;
- оптимизировать параметры транспортного процесса [1].

На сегодняшний день транспорт – это важнейший элемент, который связывает между собой логистические системы. Транспорт невозможно представить без транспортировки, она отвечает за перемещение груза (товара) выбранным транспортом по установленной технологии в цепи поставок. Перевозки при этом производятся как самой компанией, так и любой сторонней компанией (перевозчиком или экспедитором). Если исходить из затрат в этих вариантах, то компания сама решает, создать ли ей свой автопарк или пользоваться услугами перевозчиков [2].

Наиболее популярным видом транспорта является автомобильный, который занимается транспортировкой грузов и пассажиров по безрельсовым дорожным путям моторным транспортом (минимум с тремя колесами, за исключением мотоциклов и тракторов). Автомобильный транспорт обладает повышенной мобильностью, поэтому при отсутствии альтернативного способа доставки крайне эффективно используется на средних и дальних расстояниях.

На автомобильном транспорте для определения стоимости перевозки грузов используют следующие виды тарифов: сдельные тарифы на перевозку грузов; тарифы с использованием в расчетах тонно-часов; тарифы за повременное пользование грузовыми автомобилями; тарифы по километровой расчёта; тарифы за перегон подвижного состава; договорные тарифы [3]. Наибольшее распространение получили повременные, километровые и сдельные тарифы.

На размер тарифной платы оказывают влияние следующие факторы: расстояние перевозки; масса груза; объёмный вес груза, характеризующий возможность использования грузоподъемности автомобиля; грузоподъемность автомобиля; общий пробег; время использования автомобиля; тип автомобиля; район, в котором осуществляется перевозка, а также ряд других факторов [1].

Исследование проводилось на примере компании ООО «Эридан», которая находится в г. Рубцовске Алтайского края. Компания занимается оптовой торговлей сахаристыми изделиями, кормами для животных, различными полуфабрикатами, алкогольной и табачной продукцией. Компания является дистрибьютором таких крупных компаний, как «Нестле», «Марс», «Хайнекен». Доставка продукции оптовым покупателям края происходит непосредственно через наемный транспорт. В утренние часы логист компании производит обзвон наемных водителей для выяснения занятости и обсуждения доставки товара в тот или иной район края. Затем водители, прибывшие на оптовую базу, встают на погрузку товара в соответствии маршрутом и заявками по этому маршруту. Экспедитор с логистом проводят выборку фактур по намеченному маршруту. В это время охранник списывает первоначальный километраж со спидометра авто. После этого производится загрузка, экспедитор садится в машину, и она отправляется по своему номеру маршрута в районы края.

По прибытии в место назначения по номеру маршрута производится выгрузка товара в каждой торговой точке согласно количеству фактур. Порожня машина отправляется обратно на базу г. Рубцовска.

После того, как водитель прибыл на оптовую базу, у него снова проверяется показание спидометра. Конечная цифра отнимается от первоначального значения и получается общее количество километров пути, исходя из чего производится расчет за транспортировку груза.

Цена за 1 км зависит от объема перевозимого груза. Так, например, машины вместимостью до 1,5 т рассчитываются по ставке 10 руб/км, но если они допустят перегруз, то ставка возрастет. Все это приводит к тому, что водители в целях своей выгоды производят перегрузку автомобиля.

Для анализа были выбраны три месяца: январь, февраль, март. Расчет производился только по тем дням, когда водители допускали перегруз своего транспортного средства. Дни, когда груз для перевозки находился в пределах нормы, участия в расчете не принимали.

Таблица 1

Анализ средств, переплаченных водителям за январь

Дата	Грузо-подъемность, кг	Факт. вес груза, кг	Стоимость, руб/км	Факт. оплата, руб/км	Расстояние, км	Стоимость доставки, руб.	Стоимость доставки факт., руб.	Переплата, руб.
03	1500	1615	10,0	11,0	245	2550	2795	245
	3000	3210	14,0	15,0	198	2872	3070	198
04	3000	3156	14,0	15,0	234	3376	3610	234
07	1500	1598	10,0	11,0	3045	30550	33595	3045
	1500	1745	10,0	11,0	420	4300	4720	420
09	3000	3112	14,0	15,0	503	7142	7645	503
12	3000	3098	14,0	15,0	128	1892	2020	128
	3000	3456	14,0	15,0	246	3544	3790	246
13	1500	2012	10,0	12,0	452	4620	5524	904
16	1500	1568	10,0	11,0	237	2470	2707	237
	1500	1579	10,0	11,0	359	3690	4049	359
	3000	3147	14,0	15,0	145	2130	2275	145
17	3000	3249	14,0	15,0	189	2746	2935	189
	1500	1646	10,0	11,0	245	2550	2795	245
20	1500	2056	10,0	12,0	304	3140	3748	608
21	1500	1546	10,0	11,0	345	3550	3895	345
25	3000	3212	14,0	15,0	356	5084	5440	356
26	1500	1798	10,0	11,0	154	1640	1794	154
	1500	1981	10,0	11,0	265	2750	3015	265
27	1500	2125	10,0	12,0	446	4560	5452	892
	3000	3456	14,0	15,0	132	1948	2080	132
	3000	3575	14,0	15,0	468	6652	7120	468
30	3000	3642	14,0	15,0	121	1794	1915	121
31	1500	1532	10,0	11,0	548	5580	6128	548
ИТОГО						111130	122117	10987

Анализируя средства, переплаченные водителям в январе (табл. 1), мы выяснили, что из-за того, что водителям было разрешено перевозить грузы сверх нормативов, последовала пере-

плата средств в размере 10987 руб. (9,89% от общей суммы доставки грузов, которая должна была быть потрачена).

В феврале (табл. 2) переплата составила 7104 руб. (8,61% от общей стоимости доставки грузов).

Таблица 2

Анализ средств, переплаченных водителям за февраль

Дата	Грузоподъемность, кг	Факт. вес груза, кг	Стоимость, руб/км	Факт. оплата, руб/км	Расстояние, км	Стоимость доставки, руб.	Стоимость доставки факт., руб.	Переплата, руб.
01	3000	3220	14,0	15	215	3110	3325	215
	1500	1546	10,0	11	452	4620	5072	452
03	1500	1879	10,0	11	364	3740	4104	364
04	1500	2015	10,0	12	158	1680	1996	316
06	3000	3546	14,0	15	456	6484	6940	456
	3000	3456	14,0	15	254	3656	3910	254
	3000	3165	14,0	15	289	4146	4435	289
09	1500	1564	10,0	11	175	1850	2025	175
	3000	3189	14,0	15	346	4944	5290	346
11	3000	3745	14,0	15	245	3530	3775	245
13	1500	2019	10,0	12	313	3230	3856	626
14	1500	1558	10,0	11	328	3380	3708	328
15	1500	1894	10,0	11	213	2230	2443	213
	3000	3621	14,0	15	248	3572	3820	248
17	1500	1535	10,0	11	243	2530	2773	243
18	1500	1823	10,0	11	179	1890	2069	179
20	1500	1652	10,0	11	164	1740	1904	164
	1500	1749	10,0	11	389	3990	4379	389
	3000	3158	14,0	15	473	6722	7195	473
25	3000	3521	14,0	15	452	6428	6880	452
	3000	3642	14,0	15	504	7156	7660	504
28	1500	1657	10,0	11	173	1830	2003	173
ИТОГО						82458	89562	7104

Ситуация в марте (табл. 3) практически не изменилась в сравнении с показателями февраля, из 26 рабочих дней в 14 была допущена перегрузка, это повлекло за собой лишние расходы в размере 7445 руб. (9,15% от общей суммы доставки грузов, которая должна была быть потрачена).

Таблица 3

Анализ средств, переплаченных водителям за март

Дата	Грузоподъемность, кг	Факт. вес груза, кг	Стоимость, руб/км	Факт. оплата, руб/км	Расстояние, км	Стоимость доставки, руб.	Стоимость доставки факт., руб.	Переплата, руб.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
01	1500	1569	10,0	11,0	272	2820	3092	272
02	1500	1876	10,0	11,0	224	2340	2564	224
	3000	3866	14,0	15,0	448	6372	6820	448
04	1500	2045	10,0	12,0	160	1700	2020	320

Окончание табл. 2

1	2	3	4	5	6	7	8	9
06	1500	2014	10,0	12,0	402	4120	4924	804
	1500	1985	10,0	11,0	485	4950	5435	485
	1500	1698	10,0	11,0	131	1410	1541	131
09	3000	3456	14,0	15,0	406	5784	6190	406
10	1500	1598	10,0	11,0	335	3450	3785	335
	1500	1798	10,0	11,0	449	4590	5039	449
13	1500	1665	10,0	11,0	373	3830	4203	373
	1500	1558	10,0	11,0	309	3190	3499	309
15	3000	3233	14,0	15,0	336	4804	5140	336
16	3000	3582	14,0	15,0	473	6722	7195	473
	1500	1566	10,0	11,0	350	3600	3950	350
22	3000	3882	14,0	15,0	437	6218	6655	437
24	3000	3776	14,0	15,0	164	2396	2560	164
	3000	3265	14,0	15,0	107	1598	1705	107
	1500	1665	10,0	11,0	222	2320	2542	222
29	1500	1847	10,0	11,0	319	3290	3609	319
30	1500	1555	10,0	11,0	278	2880	3158	278
31	3000	3256	14,0	15,0	213	3082	3295	213
ИТОГО						81466	88921	7455

Подводя итоги по проведенному анализу, можно сделать вывод о том, что за три месяца организация ООО «Эридан» понесла убытки в размере 25546 руб. (9,29% от суммы средств, которые должны были быть потрачены на перевозку товара за три месяца). Этого можно было бы избежать, если бы груз сверх нормативов перенаправлялся в машины с недовесом, следующие в ту же сторону по тому же маршруту.

Основываясь на данных проведенного исследования, в целях повышения эффективности деятельности транспортной компании можно рекомендовать ООО «Эридан» запретить водителям использовать перегруз своего транспортного средства и тем самым повышать тарифные ставки на перевозку.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Морозов С. Ю. Транспортное право: учеб. пособие / С. Ю. Морозов. – М.: ВолтерсКлувер, 2007.
2. Гамкредидзе Л. И., Гамкредидзе Е. Л. Логистика. Теория и практика: учеб. пособие. – М.: МГИУ, 2009.
3. Степанов В. И. Логистика: учеб. для бакалавров. – М.: Проспект, 2013.

REFERENCES

1. Morozov S. Yu. Transport law: textbook. manual / S. Yu. Morozov. – M.: Wolterskluwer, 2007.
2. Gamkrelidze L. I., Gamkrelidze, E. L., And Logistics. Theory and practice. Proc. allowance. – M.: MGIU, 2009.
3. Stepanov V. I. logistics: textbook. for bachelors. – M.: Prospekt, 2013.