МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

«Российский государственный университет

ИМЕНИ ИММАНУИЛА КАНТА»

# КАФЕДРА АВТОСЕРВИСА

## ДИПЛОМНЫЙ ПРОЕКТ

**РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ( НА ПРИМЕРЕ ОБЩЕСТВА С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «САВИ-НЕФТЬ»**

Специальность: «Организация перевозок и управление на транспорте»

Студента Щепетильникова Артема Сергеевича

Калининград

2010

 «Допустить к защите»

Заведующий кафедрой автосервиса

д.н.т., проф. Корягин С.И. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 «\_\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2010

 Члены комиссии по к.т.н., доцент Буйлов С.В.

контролю качества

 выпускных к.т.н. доцент Минкова Е.С.

квалификационных работ:

 к.т.н., доцент Нордин В.В.

Руководитель

дипломной работы

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Содержание

|  |
| --- |
| ВВЕДЕНИЕ……………………………………………………………………...3 |
| ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОВРЕМЕННОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ |
| 1.1 Характеристика производственно-хозяйственной деятельности предприятия…………………………………………………………………….7 |
| 1.2 Структура предприятия и его система управления………………………9 |
| 1.3. Материально-техническая база предприятия…………………………14 |
| 1.4. Оценка финансово-хозяйственной деятельности предприятия |
| ГЛАВА 2. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ОСНОВНЫХ ПРОБЛЕМ АВТОТРАНПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ |
| 2.1 Современное состояние проблем автотранспортных предприятий  |
| 2.2. Проблемы внедрения информационных технологий в транспортных компаниях |
| 2.3 Современное состояние информационных технологий ООО « Сави-нефть. |
| ГЛАВА 3. Разработка и обоснование предложений по усовершенствованию деятельности ООО « Сави-нефть» |
| 3.1.Основные направления совершенствования и повышения эффективности деятельности ООО « Сави-нефть» |
| 3.2. Использование программы TransTrade ( Программы грузоперевозок) ООО « Сави-нефть» |
|  З.3 Экономический эффект от проведения мониторинг транспорта путем использования системы GPS. |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ |
| СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ |
| ПРИЛОЖЕНИЯ |

 |  |
|  |  |
|   |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|   |  |

 3

ВВЕДЕНИЕ

Автомобильный транспорт осуществляет перевозки грузов во всех отраслях народного хозяйства и таким образом непосредственно участвует в производстве материальных благ, необходимых для удовлетворения потребностей общества.

Основной задачей организации и планирования производства в каждом автотранспортном предприятии является рациональное сочетание и использование всех ресурсов производства с целью выполнения максимальной транспортной работы при перевозке грузов и лучшего обслуживания населения пассажирскими перевозками.

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

Для правильного понимания задач, стоящих перед автотранспортными предприятия ми при организации перевозок грузов на рынке автотранспортных услуг, необходимо учитывать ряд важных особенностей.

Первой особенностью является наличие интенсивной конкуренции между предприятиями. Автомобильные перевозки грузов сравнительно легко доступны для предпринимателей. Покупка или аренда нескольких грузовых автомобилей не требует значительного начального капитала, а получение от государственных органов лицензии, не сопровождается в России, как и в большинстве других стран, какими-либо серьезными ограничениями Поэтому на рынке автомобильных перевозок грузов всегда действует множество независимых предприятий - перевозчиков и экспедиторов, а предложение услуг, как правило, превышает спрос. Это приводит к высокому уровню конкуренции на данном рынке. Кроме того, в

4

секторах междугородных и международных перевозок они испытывают дополнительную конкуренцию со стороны предприятий других видов транспорта.

 Второй особенностью является свободное ценообразование. В большинстве стран государство, как правило, лишь в отдельных случаях ограничивает уровень тарифов на отдельные виды грузовых автомобильных Перевозок. В Российской Федерации в настоящее время эти тарифы не ограничены. При системе свободных тарифов каждое предприятие, устанавливая по своему усмотрению цены на перевозки и другие услуги, должно учитывать собственные издержки, уровень платежеспособности конкретного потребителя, уровень цен и качество услуг, предлагаемых в данный момент конкурентами, другие условия. Таким образом, автотранспортные предприятия, действуя в условиях рынка, постоянно решают 'задачу выбора оптимального уровня тарифов.

Третьей особенностью рынка автотранспортных услуг является разнообразие и изменчивость условий, в которых заключаются и реализуются сделки между автотранспортными предприятиями и грузовладельцами. Обслуживание каждого потребителя имеет свои особенности, которые должны быть изучены коммерческой службой автотранспортного предприятия, отражены в условиях договора и учтены при организации обслуживания потребителя. С течением времени рыночная конъюнктура изменяется, что заставляет постоянно вносить необходимые коррективы как в обслуживание отдельных потребителей, так и в коммерческую стратегию автотранспортного предприятия в целом. Четвертой особенностью является тесная взаимосвязь рынка автотранспортных услуг с товарными рынками, на которых действуют грузоотправители и грузополучатели. В условиях рыночной экономики требования к качеству услуг автотранспортного предприятия диктуются фактически не столько правилами перевозок, сколько объективными

5

рыночными потребностями грузовладельцев. Скорость и сроки доставки, партионность груза, вид упаковки, цена, которую готов уплатить за перевозку грузовладелец, и другие условия договора перевозки зависят, прежде всего, от того, где и при каких условиях происходит реализация товара, предъявляемого к перевозке. Поэтому для успешной деятельности на рынке коммерческая служба предприятий автотранспорта должна хорошо знать особенности и отслеживать текущее состояние тех товарных рынков, на которых работают потребители услуг предприятия.

Таким образом, успешная работа грузового автотранспортного (транспортно - экспедиционного) предприятия, независимо от его специализации, во многом зависит от правильного учета всего комплекса рыночных условий, в которых действуют само транспортное предприятие и потребители его услуг.

В Черняховске на сегодняшний день транспортные услуги населению оказывают несколько транспортных предприятий «Автоуслуги», «Мобиль-сервис», «Автотехсервисфилиал», «Балт-автодом», ООО "Черняховскавто" и др.

Предприятие, ООО «Сави-нефть», которое стало объектом моего исследования, в настоящий момент находится в условиях все возрастающей конкуренции в области грузоперевозок.

Цель моей работы изучить современное состояние автотранспортного предприятия ООО «Сави-нефть» и разработать комплекс мер по усовершенствованию работы автотранспортного предприятия с учетом специфики его работы. В дипломной работе я буду изучать и освещать структуру предприятия, а так же разработаю ряд предложений по усовершенствованию деятельности предприятия.

Теоретической и методической основой послужили научная и учебная литература, статьи из периодической печати об анализе деятельности

6

автотранспортного предприятия, сайты автотранспортных предприятий, электронная библиотека.

Структура работы традиционна. Дипломная работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы и приложений.

В первой главе дипломной работы характеризуется производственно-хозяйственная деятельность деятельности предприятия, организационная структура и структура управления. Во второй главе проводится теоретическое исследование проблем автотранспортного предприятия ООО

« Сави-нефть» и их оценка. В третьей главе дипломной работы предложены основные направления усовершенствования деятельности предприятия, в том числе предложения по информационному обеспечение деятельности автотранспортного предприятия

 Актуальность работы состоит в том, что предприятие ООО « Сави-нефть» является одним из самых значимых автотранспортных предприятий Черняховского района, на котором в настоящее время работают человек и от его деятельности зависит работа не только предприятий, но и отдельных граждан а так же снабжение топливом района определяет социальную значимость ООО « Сави-нефть».

7

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОВРЕМЕННОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

1.1 Характеристика производственно-хозяйственной деятельности предприятия

В ходе знакомства с основными организационными документами я мню получены следующие сведения о предприятии.

Организационно-правовая форма предприятия - общество с ограниченной ответственностью. Юридический адрес 238150, Калининградская обл., Черняховский р-н, г. Черняховск ул. Спортивная, 5.

Основной государственный регистрационный номер ОГРН: 1023902147268

 дата присвоения ОГРН 14.10.2002г, Идентификационный номер налогоплательщика ИНН: 3914010871, Код причины постановки на учёт КПП: 391401001. Адрес регистрирующего органа: 238150 Калининградская область, г. Черняховск, ул. Калинина, д. 6

Регион: Калининградская область.

Предприятие является юридическим лицом, имеет самостоятельный баланс, расчетный и иные счета в учреждениях банков. ООО «Сави-нефть» осуществляет свою деятельность в рамках Закона о коммерческих предприятиях и в рамках нормативных документов и законов, регламентирующих его деятельность в профессиональной сфере, ведет работу в соответствии Уставом, учетной политикой общества и нормативными документами, разработанными для внутреннего пользования, и обязательными для исполнения всеми сотрудниками предприятия. По своим обязательствам OOO отвечает всем принадлежащим ему имуществом. ООО от своего имени приобретает имущественные и

8

неимущественные права и несет обязанности, выступает истцом и ответчиком в суде в соответствии с действующим законодательством.

Предприятие ведет свою историю с 1998 года, тогда оно создавалось с целью осуществления оптовых поставок дизельного топлива и бензина, в том числе и авиационного, предприятиям и оптовым покупателям. На момент создания оно имело всего два бензовоза и арендовало емкости для хранения топлива. С тех пор предприятие набрало обороты и его деятельность в настоящий момент не ограничивается поставкой и продажей топлива, о осуществляет свою деятельность в более широкой области. В настоящее время компания ООО "Сави-нефть»" имеет один из достаточно крупных автопарков бензовозов, тягачей и автобусов в Черняховском районе.

В целях удовлетворения общественных потребностей и получения прибыли предприятие осуществляет следующие основные виды деятельности:

- осуществление регулярных грузоперевозок;

- транспортная деятельность, транспортно-экспедиционные услуги;

- коммерческая, посредническая, торгово-закупочная деятельность;

- организация платных стоянок, хранения и парковки автотранспортных средств;

- оказание транспортных услуг, техническое обслуживание и ремонт различных марок транспорта;

- реализация нефтепродуктов;

- содержание и эксплуатация автозаправочных станций, заправка автотранспорта;

- медицинские услуги для собственных нужд;

- оказание услуг по хранению и складскому обслуживанию, внедрение новых видов платных услуг населению, предприятиям, организациям;

9

- реализация автотранспортных средств и номерных запчастей к ним.

- заправка автотранспорта заказчика в любом удобном для него месте.

 Для этих целей у них имеется специально оборудованные бензовозы-заправщики, оснащенные счетчиками и пистолетами. Они позволяет быстро и качественно оказывать услуги по заправке транспорта. Перевозка и заправка топливом таким способом, зарекомендовала себя с самой лучшей стороны, поскольку имеет целый ряд преимуществ перед заправкой на АЗС. И прежде всего - это существенная экономия времени и средств.

 ООО "Сави-нефть" - одна из основных транспортных компаний, занимающихся перевозкой топлива и транспортными перевозками в Черняховском районе.

Предприятие владеет собственным парком автомобилей отечественного и импортного производства, который ежегодно обновляется. Автомобили предприятия ежегодно обновляются.

ООО "Сави-нефть " - транспортная компания, ориентированная на стратегию развития. Главные принципы в работе – надежность и безопасность. В основе этого – многолетний опыт в области грузоперевозок, в том числе и опасных грузов, профессиональный водительский и инженерный состав, современная техническая база.

 Схема 1.

Схема логистической цепи.

Потребитель материального потока

Поставщик материального потока

Логистический Логистический канал

8

10

Цель руководства предприятия - обеспечение финансовой устойчивости и экономической стабильности.

В структуре предприятия имеются автомобильные колонны, специализированные по видам перевозок, ремонтно-технический комплекс, платная стоянка для легкового автотранспорта, автозаправочная станция, автосервис, механизированная мойка.

Среднегодовая численность сотрудников составляет – чел.

Автотранспортное предприятие ООО «Сави-нефть» является важнейшим элементом инфраструктуры экономики Черняховского района и области. С одной стороны от его стабильной, эффективной работы во многом зависит деятельность различных предприятий Черняховска и области. С другой стороны – социальная значимость обеспечение топливом граждан, осуществляющих поездки на личном автотранспорте, и общественный транспорт, осуществляющий перевозки пассажиров различных категорий.

1.2. Структура предприятия и его системы управления

Построение правильной организационной структуры является главной задачей любого автотранспортного предприятия (АТП). От рационального состава подразделений органов управления, их связи между собой и взаимодействия с производственными подразделениями в значительной степени зависит эффективность работы предприятия в целом.

Признаками оптимальной структуры управления являются: небольшое 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.

11

В стандартной организационной системе управления автотранспортным предприятием ООО «Сави-нефть» можно выделить три самостоятельных блока управления: эксплуатационный, технический и экономический, каждый из которых подчиняется соответствующему руководителю.

Схема 1.

Организационная структура ООО « Сави-нефть»

Генеральный директор

Секретарь

Медпункт

Юрисконсульт

Отдел кадров

Главный бухгалтер

Главный экономист

Бухгалтерия

Планово-экономический отдел

Заместитель директора по эксплуатации

Заместитель директора

Главный инженер

АЗС

Служба эксплуатации

Техническая служба

Автоколонна

Отдел перевозок

ОМТС

ПТО

Автосервис

ОТК

АРМ

Автомойка

ПТО

Гаражная служба

ОГМ

ОБД

12

Такая организационная структура предприятия позволяет эффективно выполнять основные задачи предприятия: Организационно-производственная структура ООО «Сави-нефть» включает в себя

- отдел : планирование работы с персоналом, подбор и расстановка кадров, обучение и развитие, кадровый резерв, молодёжная политика, оценка труда персонала, социально-психологическое обеспечение работы, социальная политика, мотивация труда и корпоративная культура;

 - бухгалтерию : обработка, учёт информации, текущие платежи, операции по банку, бухгалтерский учёт;

- планово: экономический отдел - планирование, прогнозирование и анализ текущей деятельности ;

- службу эксплуатации: обеспечение грузоперевозок, регулировании работы подвижного состава предприятия;

- юрисконсульта: претензионно - исковая и договорная работа, консультирование служб и отделов по правовым вопросам, государственная регистрация прав на недвижимое имущество, представительство организации в органах государственной власти, муниципального управления, в надзорных и контролирующих органах, а также подготовка и согласование проектов приказов, правовое информирование работников аппарата управления;

- производственно-технический отдел (ПТО) – разработка всех видов нормативов, организация рационализаторской работы, учёт и анализ результатов эксплуатации автотранспортных средств и дорожно-строительной техники, расчёт по налогам, оформление договорных отношений со сторонними организациями, оформление регистрационных документов, участие в проведении годовых технических осмотров;

- отдел материально-технического снабжения( ОМТС): обеспечение материально-техническими ресурсами, хранение и учёт запасных частей, агрегатов, расходных материалов;

13

- отдел технического контроля: обеспечение контроля соответствия работы установленным требованиям и гарантирует это соответствие потребителю;

- авторемонтные мастерские (АРМ): проведение периодических технических осмотров, текущий ремонт автотранспорта;

- отдел главного механика (ОГМ) и гаражную службу: поддержание надлежащего санитарного состояния территории предприятия, производственных и служебных помещений, разгрузочно-погрузочные работы, проведение текущих и капитальных ремонтов зданий и сооружений, составление планов по капитальному ремонту;

 - отдел безопасности дорожного движения : предупреждение дорожно-транспортных происшествий и профилактика нарушений дорожного движения, выпуск на линию технически исправного транспорта, и постановка на ремонт неисправного;

- автозаправочные станции, атомойку, автосервис.

Как видно на схеме. ОСУ АТП является линейно-функциональной. На линейные звенья управления возлагаются функции и права командования и принятия решений, а на функциональные подразделения (планово-экономический отдел к примеру) – методическое руководство при подготовке и реализации решений по планированию, организации, учету, контролю и анализу по всем функциям производственно-хозяйственной деятельности. Эта структура - механистическая, характеризующаяся использованием формальных процедур и правил, жесткой иерархией власти в организации, централизацией принятия решений.

 Структура системы управления строится таким образом, чтобы каждый исполнитель подчинялся только одному руководителю. Все указания и решения по функциям управления исполнитель получает от непосредственного руководителя.

Представленная организационная структура имеет ряд недостатков:

 14

 - при данной структуре отсутствуют тесные взаимосвязи и взаимодействия 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;

 - чрезмерная развитая система взаимодействия по вертикали, а именно: подчинение по иерархии управления, т.е. тенденция к чрезмерной централизации.

 - допускается несоответствие между ответственностью и полномочиями у руководителей разных уровней и подразделений;

 - превышаются нормы управляемости, особенно у директора и его заместителей; формируются нерациональные информационные потоки;

- чрезмерно централизуется оперативное управление производством;

- не учитывается специфика работы различных подразделений; отсутствуют необходимые при этом типе структуры нормативные и регламентирующие документы.

Структура персонала ООО « Сави-нефть»



Всего на предприятии работает 100 человек. 14

1.3. Материально-техническая база предприятия

Предприятие в 2009 году располагало следующими производственными мощностями:

Перечень недвижимого имущества ООО « Сави-нефть»

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование | Площадь, м2 | Принадлежность |
| 1.Нежилое здание – диспетчерская,контрольно-пропускной пункт | 300  | Собственность |
| 2. Нежилое здание -административные помещения  | 245, 5  | Собственность |
| 3. АЗС | 2700,9 | Собственность |
| 4. Нежилое здание с пристройками – гараж,  | 375,3 | Собственность |
| 5. Нежилое здание – котельная  | 176,6 | Собственность |
| 6. Нежилое здание – склад | 220,8 | Собственность |
| 7. Нежилое здание – крытая стоянка | 2581 | Собственность |
| 8. Нежилое здание – мойка автомобильная | 799,3 | Собственность |
| 9. Земельный участок - землепользование | 44174 | Собственность |

Список подвижного состава по состоянию на 1.01.2010 г.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Тип автомобиля | Марка автомобиля | Год выпуска | Принадлежность |
| 1 | **Самосвалы**  | КАМАЗ 65115 | 2009  | Собственность |
| 2 |   | КАМАЗ 5511 | 1987 | Собственность  |
| 3 |   | КАМАЗ 5511 | 1987 | Собственность |
| 4 |   | Scania P380CB8X4EHZ | 2008 | Собственность |
| 5 |   | ScaniaP380CB8X4EHZ | 2008 | Собственность |
| 6 |   | CAMC HN3250P34C6M | 2007 | Собственность |
| 7 |  **Седельные** **тягачи**  | Freightliner Columbia 120  | 2003 | Собственность |
|  8 |   | DAF XF105.460  | 2009 | Собственность |
| 9 |   | Volvo FHD13 480 | 2008  | Собственность  |
| 10 |   | DaewooUltra | 2004 | Собственность |
| 11 |   | Mercedes Benz1844 LS | 2009 |  Аренда  |
| 12 |   | VolvoFH |  2008 |  Аренда |
| 13 |   | IvecoAS440S43 STRALIS | 2003 | Собственность |
| 14 |   | MANTGA 18.440 | 2008  | Собственность  |
| 15 |  | MAN26.413 TG-A | 2002 | Собственность |
| 16 | **Автофургоны** | FordTRANSIT АФ-3720X4 | 2009 | Собственность |
| 17 |   | HyundaiH-100 (AU) Porter | 2008 | Собственность  |
| 18 | **Бензовозы**  | МАЗ АТЗ-10 | 1998 | Собственность |
| 19 |   | МАЗ АТЗ-10 | 1991 | Собственность |
| 20 |   | МАЗ АТЗ-10 | 1992 | Собственность |
| 21 |  | 56216-0000010-30 КамАЗ-65115-1966-62 | 2009 | Аренда |
| 22 |  | 56132-0000010-30 КамАЗ-65115-1964-62 | 2008 | Аренда  |
| 23 |  | 56142-0000010-35 КамАЗ-43118-1918-10 | 2009 | Аренда  |
| 21 | **Топливо-заправщики** |  ГАЗ 3309 | 2006 | Собственность  |
| 22 |   | ГАЗ 3309 | 2006 | Собственность |
| 23 |  | ГАЗ 3309 | 2006 | Собственность |
| 24 |   **Автобусы** | Эталон БАЗ А079.32 | 2009  | Собственность  |
| 25 |  | Volkswagen Crafter | 2009  | Собственность  |
| 26 |  **Спецтехника**  | КС-6574 (СКАТ- 40) на базе Камаз 6574 | 2007 | Собственность  |
| 27 | **Трактор**  | ВМТЗ VTZ | 2010  | Собственность  |
| 28 | **Легковые** | Jeep Cherokee | 2006 | Собственность  |
| 29 |  | Jeep Compass | 2007  | Собственность  |
| 30 |   | Jeep Cherokee |  |  |
|  |  |  | 2006 | Собственность  |

Состояние основных средств.

Общая стоимость основных фондов в ООО « Сави-нефть» - здания – 171700 0 тыс.руб.

- сооружения – 7480 тыс.руб.

- машины и оборудование – 2240 тыс.руб.

- транспортные средства – 62740 тыс.руб.

- производственный инвентарь – 20 тыс.руб.

- земельный участок – 4880 тыс.руб.

Доля основных средств в активах предприятия составляет 82,5 %.

По состоянию на 01.01.2010 г. основные производственные фонды АТП изношены на 44,4 %, в том числе:

- здания – 36,7 %

- сооружения – 24,3 %

- машины и оборудование –48,9 %

- транспортные средства – 48,3 %

- производственный инвентарь – 87 %0

 16

Основные средства приобретены за счет собственных источников.

1.4.Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия

ООО « Сави-нефть» является коммерческим предприятием и поэтому его основной задачей является получение прибыли и получение максимальной валовой выручки. В условиях экономического кризиса очень важно использовать резервы предприятия для экономии средств.

Поскольку основным видом деятельности ООО « Сави-нефть» является осуществление грузоперевозок , поэтому меня интересовали такие показатели как

- себестоимость услуг;

- прибыль от оказания услуг

- чистая прибыль

- фонд заработной платы.

Таблица. 1.4. Калькуляция себястоимости

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели | 2008 год | 2009 год |
| Затраты на оплату труда | 5 250 000  | 5 000 000  |
| Накладные расходы ( в том числе расходы на ГСМ, запчасти, аренда, канцтовары) | 6 000 0002 0 00 000800 000500 000 50 000  | 10 00 0002 500 000600 000 500 000 50 000  |
| Прочие расходы ( в т.ч. командировочные) | 1 393 000 | 1 500 000  |
| Итого | 15743000 | 19150000 |

17

Из таблицы следует, что возросли затраты предприятия и следовательно себестоимость услуг и товаров.

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.

 Таблица 1.5. Прибыль от оказания услуг

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Год | Вр | Ср | ПрQ, руб |
| 1 | 2008 | 50 150 000 | 15743000 | 34407000 |
| 2 | 2009 | 56 190 000  | 19150000 | 37040000 |

где ПрQ – прибыль от продаж продукции (работ, услуг);

Вр – выручка от реализации (без НДС и акцизов);

Ср – себестоимость реализации услуг;

В 2009 году по сравнению с 2008 годом прибыль предприятия незначительно увеличилась, это объясняется тем, что в связи неблагоприятными экономическими с условиями, сложившимися на рынке транспортных услуг снизились ставки на экспедиторские услуги.

17

Чистая прибыль – это прибыль в распоряжении предприятия, которая остается после уплаты всех налогов, экономических санкций и отчислений в благотворительные фонды.

Таблица 2.7 Расчет чистой прибыли

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Год | ПрQ, руб. | Ставка налога % | Сумма налога, руб. | Чистая прибыль, руб. |
| 1 | 2008 | 34407000 | 15 | 5161050 | 29245950 |
| 2 | 2009 | 37040000 | 15 | 5556000 | 31484000 |

Показатели хозяйственной деятельности представлены в таблице

Таблица 2.8 Основные показатели

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели | 2008 год | 2009 год |
| Прибыль балансовая  ( руб.) | 29245950 | 31484000 |
| Себестоимост( руб.) | 15743000 | 19150000 |
| Основные фонды( руб.) | 160 700 000 | 171 700 000 |
| Фонд оплаты труда(руб.)Чистая прибыль(руб.) | 20 000 00029245950 | 21 000 00031484000 |

Проведя анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия можно сделать вывод, что несмотря на ухудшившиеся экономически условия, предприятие занимает достаточно прочное место на рынке транспортных услуг и не работает себе в убыток а составляет конкуренцию другим предприятиям. Поскольку в связи с кризисом падает объем транспортных перевозок, идкт острая конкурентная борьба в которой выигрывает предприятие имеющее явняе конкурентные преимущества .

 Сильные и слабые стороны ООО «Сави-нефть»по сравнению с другими автотранспортными города предоставлен в таблице.

Таблица 2.9 Сравнительная характеристика ООО «АрхиТрансКарго» с фирмами города

|  |  |
| --- | --- |
| Сильные стороны предприятия | Слабые стороны предприятия |
| Деятельность предприятия являетсямногопрофильной и прибыль предприятие получает не только от грузоперевозок, а и от другой деятельности  | На предприятии практически не развита система автоматизированного управления, не используются современные информационные технологии, как следствие большие расходы на телефонные переговоры и связь |
| Доставка любого вида груза в пункт назначения, с обеспечением сохранности и легальности таможенной перевозки, согласно внутреннему таможенному транзиту (ВТТ) | Из-за плохой связи с водителями имеют место случаи несоблюдения сроков доставки товара |
| Достаточное количество надежного автотранспорта отечественных марок и марок зарубежных производиетелей. Относительно не старый подвижный состав.  | В связи с плохо развитой системой информации на предприятии , водители нередко сталкиваются с проблемами, связанными с не полной осведомленностью о пути следования. |
| Предприятие давно находится на рынке транспортных услуг и имеет репутацию надежного партнера.  | Предприятие опирается на своих постоянных клиентов и испытывает трудности с увеличением клиентской базы. Не использует в своей работе возможности Интернета.  |
| Все единицы автотранспорта находятся в исправном состоянии. Своевременно осуществляют капитальный, текущий ремонт и проходят техосмотр.  | Не имеет постоянной рекламы в Интернете. Нет своего сайта. Плохо организована обучение персонала в области управления с использованием современных технологий  |

 Сроки доставки грузов оказывают прямое и непосредственное влияние на выполнение транспортных обязательств не только транспортными предприятиями, но и грузоотправителями и грузополучателями. От количества времени, затрачиваемого на транспортировку груза, зависят эффективность работы транспорта и в значительной мере сохранность перевозимых грузов. Своевременная доставка грузов в пункты назначения является одним из условий надлежащего исполнения договора перевозки. Поэтому за нарушение этого условия перевозчик несет имущественную ответственность.

 Просрочка доставки груза влечет за собой обязанность перевозчика уплатить штраф (пени) грузополучателю. Штраф носит характер исключительной неустойки и исчисляется в процентном отношении к провозной плате в зависимости от длительности просрочки в доставке груза.

 Для реализации подбора оптимального маршрута для передвижения с целью минимизации просрочки сроков на автомобилях предприятия рекомендуем установить GPS навигаторы. Предназначенные для реализации подбора оптимального маршрута для передвижения.

ГЛАВА 2. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ОСНОВНЫХ ПРОБЛЕМ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

2.1.Современное состояние проблем автотранспортных предприятий.

Современное состояние автомобильного транспорта страны не позволяет в достаточной мере выполнять стоящие перед ним задачи. Во многом это связано с несогласованностью экономических интересов отрасли и обслуживаемой ею клиентуры, слабо развитой производственной базой автотранспортных предприятий, недостаточным государственным регулированием и другими недостатками.

У автотранспорта, как и у других видов транспорта, много острых проблем. В основном они связаны не с работой АТП, а с несовершенством законодательной системы.

Пожалуй, самая серьезная проблема, которая сегодня затронула практически все АТП России, в том числе и ООО « Сави-нефть» – это несовершенство налогового законодательства. Речь идет о том, что мелкие и крупные автопредприятия поставлены сегодня в далеко не равные условия.

Малые предприятия, у которых не более двадцати единиц подвижного состава, переведены на уплату единого налога на вмененный доход. Это около десяти тысяч рублей в год на каждый автомобиль плюс экономия на едином социальном налоге, а также налоге на имущество и других. Причем частные предприниматели работают с живыми деньгами, зачастую без всякого контроля и издержек.

С другой стороны, достаточно крупное и легальное АТП OOO «Сави-нефть» обязано выплачивать все налоги в бюджеты разных уровней, а также различные сборы во внебюджетные фонды.

Взять, к примеру, налог на имущество. Обычное предприятие платит налог со своих основных производственных фондов. А транспортные предприятия с этих фондов платят еще и транспортный налог. При этом надо учесть, что ставки транспортного налога в Калининградской области ощутимы.

Кроме того, льгот для автотранспортного предприятия ООО « Сави-нефть» по налогу на имущество, ни по транспортному налогу не предусмотрено. Это означает, что с одного заработанного рубля предприятие отдает до 35 копеек. При этом следует учесть весьма серьезные факторы, 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.

Нетрудно догадаться, к чему приводит подобный «перекос». Частный перевозчик, в Черняховском районе, у которого нет обслуживающего персонала, больших накладных расходов и налогового бремени, по сути, сбивает цены. Чтобы не потерять заказчика, автотранспортному предприятию приходится снижать тарифы. А это в конечном итоге означает работу в убыток. Например, перевозка тонны груза на 20 километров по государственным расценкам оплачивается 59 рублями. А реальная себестоимость перевозки – 75 рублей.

Автомобильный бизнес в сфере транспорта экономически и профессионально является наиболее доступным, а допуск операторов на транспортный рынок в том числе и Калининградской области осуществляется, во многом на регистрационной основе, поэтому конкуренция их нередко носит демпинговый характер, а рентабельность коммерческих автомобилей ООО « Сави-нефть» во многих случаях оказывается недостаточной для обновления подвижного состава, обеспечения требований безопасности и повышения качества услуг.

ООО « Сави-нефть»в ряде случаев теряет рынок и несет убытки в результате свободного выхода на него нетранспортных организаций, а потребители транспортных услуг при этом не получают достаточно надёжного и качественного транспортного обслуживания.

Не секрет, что значительная часть рынка автомобильных перевозок находится в «теневом» секторе экономики, что создаёт предпосылки для криминального влияния на автотранспортный бизнес и приводит к существенным бюджетным потерям. Сталкивается с этими потреями и ООО « Сави-нефть». Случаи вымагательства и давления со стороны криминальных структур имеют место как на уровне поставщика материального потомка, так и потребителя.

Особый вопрос – это устрашающие темпы автомобилизации общества. 20 лет назад в РФ на 1000 жителей страны приходилось 40 автомобилей. Сегодня – 130 автомобилей, а в крупных городах – 210. Водителям предприятия все сложнее работать на дорогах, повышается утомляемость, снижается трудоспособность и производительность труда. Водителям необходимо чаще отдыхать и перед предприятием встает проблема дополнительных трудовых ресурсов, что ведет к дополнительным затратам.

Сегодня ежегодно на российских дорогах прибавляется по 2 млн. автомобилей в год (8-10%). При этом усиливается вредное воздействие автомобилей на окружающую среду, усложняются вопросы безопасности дорожного движения, снижается пропускная способность дорог, увеличивается потребление топлива и т. д.

В настоящее время в крупных российских городах участники дорожного движения теряют в течение суток от 30 до 60 минут своего времени из-за низких скоростей движения и простоев в транспортных заторах. Из-за высокой загруженности улично-дорожной сети скорости общественного пассажирского транспорта сегодня на 15-20% ниже нормативных.

В итоге автомобильные пробки приобрели статус одной из наиболее острых проблем крупных российских городов.

Отдельная проблема Калининградской области – это таможни. Простои на контрольно-пропускных пограничных пунктах , таможенный контроль –это головная боль автотранспортного предприятия.

Проблемы ООО « Сави-нефть» не ограничиваются внутренними проблемами организации, которые приводят к недополучению прибыли. Это плохое состояние дорог, зачастую низкое качество качества топлива, отсутствие деталей, и др. проблемы, которые носят характер общенациональной проблемы. Эту проблема требует решения на уровне государственного и муниципального управления.

В развитых зарубежных странах на решение этой проблемы и связанных с ней задач должна быть ориентирована система целей модернизации автотранспортной подсистемы.

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. Мы до сих пор не располагаем современным законом о транспортной деятельности: все, что имеется в арсенале АТП, – это нормативная база 60-80-х годов.

Еще одна из наиболее актуальных проблем автотранспорта – 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 ландшафтным изменениям, загрязнению природных сред, связанному с авариями при транспортировке опасных грузов и т.д.

Известно, что ежегодный экологический ущерб от функционирования всех видов транспорта России только по таким видам негативного воздействия, как загрязнение воздуха, шум и влияние на климат, составляет около 170 млрд. рублей. По экспертным оценкам, выбросы вредных веществ автотранспортом к 2010 г. превысят уровень 2000 г. на 65%. Вот почему нужно стимулировать создание безопасных, экологически чистых и экономичных автомобилей. Для этого надо задействовать все возможности сертификации, стандартизации, других систем установления и контроля требований к автомобилям. Одновременно необходимы экономические механизмы продвижения новых моделей на рынок, создание платежеспособного спроса на них. Еще одна, остро стоящая перед ООО « Сави-нефть»– это транспортная безопасность.

Безопасность дорожного движения – это комплексный вопрос, и его успешное решение во многом зависит от скоординированности действий федеральных и территориальных органов исполнительной власти, подразделений Госавтоинспекций (РТИ), предприятий транспортно-дорожного комплекса, образовательных, медицинских учреждений, общественных образований.

Сегодняшний уровень такого взаимодействия не позволяет кардинально изменить положение с аварийностью в стране. Все большее распространение получает сознательное невыполнение требований основного закона автомобилистов – Правил Дорожного движения. Половина дорожно-транспортных происшествий совершена лицами без водительских прав или не имеющими соответствующей категории. Каждое пятое нарушение – водителями транспортных средств в состоянии алкогольного опьянения. ООО « Сави-нефть» имело случаи в которых пострадали автомашины предприятия не по вине водителей предприятия, что привело к решению проблем, которые предприятие не планировало и к потере упущенной выгоды.

Международные автомобильные перевозки, являясь наиболее прибыльными, представляют собой один из самых привлекательных для транспортных предпринимателей видов деятельности. В настоящее время эти перевозки осуществляются с 86 странами мира. На пути развития внешнеторговых автоперевозок имеются значительные барьеры, препятствующие повышению их эффективности.

Сложная ситуация сейчас складывается и на пассажирском транспорте, когда расходы от перевозок пассажиров на маршрутных автобусах увеличиваются, в первую очередь от подорожания топлива и запасных частей, а доходы при этом снижаются.

Ухудшается ситуация с обслуживанием пассажиров, особенно на сельских пригородных маршрутах, так как в связи с уменьшением пассажиропотока и отсутствием дотаций из бюджетов, автотранспортники уменьшают количество автобусов на маршрутах, а в отдельных случаях и уходят с них.

Исходя из вышеизложенного, к сожалению, можно констатировать, что положение дел на внутренних перевозках грузов и пассажиров автомобильным транспортом находится в сложном состоянии. Сложившаяся ситуация требует принятия незамедлительных мер по государственному регулированию рынка автотранспортных услуг.

В нынешних рыночных отношениях экономическое соотношение «прибыль» – «безопасность» пока никак не регулируется.

Решение проблемы транспортно-дорожной безопасности должно рассматриваться, как общенациональной приоритет.

Именно поэтому решение основных проблем автомобильного транспорта сегодня является наиболее важной задачей руководителей всех уровней автотранспортных предприятий

**2.2.** Проблемы внедрения информационных технологий в транспортных компаниях

Отечественные предприятия транспорта, особенно те, которые связаны с международными перевозками, одними из первых в новых экономических условиях почувствовали необходимость внедрения информационных технологий в управление производственными процессами. Конкуренция на рынке транспортных услуг в связи с возникновением множества мелких частных компаний и активным освоением восточного направления перевозок иностранцами в сочетании с жесткой налоговой политикой и удорожанием ресурсов поставили транспортные компании перед необходимостью мобилизовать все внутренние резервы. Очевидным стало то, что эффективная деятельность транспортных компаний уже невозможна без широкого использования информационных технологий и персональных компьютеров.

Потребность в качественной и точной информации явилась основой структурных и концептуальных преобразований в дорыночных информационных службах предприятий транспортной отрасли. Концепция АСУ, достаточно широко распространенная на транспорте в 60-70-е гг., претерпела существенные изменения. Из самостоятельного специализированного подразделения для сбора и обработки данных АСУ постепенно преобразуется в распределенную информационную службу, занимающуюся обработкой данных и производством необходимой для управления информации непосредственно на рабочих местах. Изменился не только подход к информационной проблематике, но и терминология. Сегодня все чаще говорят не о службах АСУ, а об информационных технологиях и системах, интегрированных информационных и коммуникационных системах, подчеркивая тем самым приоритет информации над техникой и технологией обработки данных. Во главу угла ставится качество и доступность необходимой информации для специалистов, удобство ее представления и использования для решения различных производственных задач. Намечается создание новых информационно-коммуникационных служб, внешне напоминающих бывшие кустовые вычислительные центры, но с совершенно новой концепцией и на иной технико-экономической основе. Это так называемые логистические центры, призванные обслуживать транспортные процессы и обеспечивать перевозчиков необходимой для их работы информацией на коммерческой основе. С, возникновением логистических центров и интегрированных транспортных систем концепция информационно-вычислительного обслуживания транспортно-логистической деятельности становится не только реальной, но и востребованной. Ключевым направлением в развитии логистических центров является интеграция информационных потоков и коммуникационное обеспечение транспортировки товаров. В целом это направление связано с интеграционными процессами в экономике развитых стран и обозначено как новая научно-практическая отрасль - телематика.

Несмотря на проблемы, связанные с внедрением информационно-компьютерных технологий, этот процесс необходим и, более того, неизбежен. Это обусловлено все возрастающим объемом подлежащих обработке данных. Обычными, традиционными способами уже не удается из этого потока извлечь всю полезную информацию и использовать ее для управления предприятием. Определяющим фактором в управлении становится скорость обработки данных и получение нужных сведений. Оборот информации все существеннее влияет на эффективность управления предприятием, его финансовые успехи. Более того, все чаще информацию называют "стратегическим сырьем". В развитых странах Запада расходы на информацию уже превышают расходы на энергетику. И эти расходы при разумном, правильном подходе дают плоды. Прежде всего, внедрение компьютерного учета и обработки данных существенно повышает производительность труда в сфере документооборота. Современные информационные технологии, построенные на основе использования концепций информационных хранилищ и интеллектуальной обработки данных, сегодня могут обеспечивать отдачу в 1000%.

Анализ зарубежного и отечественного опыта компьютеризации предприятий позволяет сделать ряд обобщений и использовать их при разработке стратегии и тактики внедрения информационных технологий.

Процесс компьютеризации происходит поэтапно:

- начальный этап связан с накоплением опыта использования ЭВМ и автоматизацией бухгалтерских расчетов на позадачном уровне;

- контрольный этап характеризуется стабилизацией парка ЭВМ, определением сфер их применения, информационным поиском в Интернете и организацией локальных сетей в предприятии;

- интеграционный этап характеризуется использованием сетевых решений разного уровня, децентрализацией управления с помощью ЭВМ и новой организационной основой предприятий, базирующейся на широком применении информационных технологий в управлении, применением сложных корпоративных информационных систем, интегрированных в Интернет.

На начальном этапе все усилия направляются на автоматизацию простых рутинных операций учета, финансовых расчетов. Как правило, автоматизируются задачи материально-технического снабжения, бухгалтерского учета, начисления зарплаты и подобные им. Главной целью автоматизации на этом этапе является сокращение персонала предприятия. Причем большинство из этих задач не требует высокой скорости обработки данных и оборота информации и может успешно решаться централизованно специализированными вычислительными центрами. Основными чертами второго этапа являются полная техническая определенность относительно вычислительных систем и становление локальных сетей ЭВМ для предприятий. В этот период начинает меняться целевая направленность информационных технологий - на передний план выдвигается концепция "информация для руководителя". Доминирующими на этих двух этапах являются так называемые информационно-справочные системы. На третьем этапе происходит структурное изменение в предприятиях, в которых возникают собственные информационные службы с децентрализованной системой подготовки и обработки информации. Для этого этапа характерно создание корпоративных сетей, подключение предприятий к единой глобальной информационной системе страны, активное использование технологий электронного документооборота, организация логистических центров, предоставляющих пользователям на коммерческой основе доступ к удаленным базам данных и приложениям для автоматизации всех расчетных и поисковых операций, а также наличие соответственно обученного персонала. На этом этапе широко используются многофункциональные интегрированные информационно-вычислительные системы на низшем и среднем уровнях управления и специализированные экспертные системы и системы интеллектуального анализа данных для составления прогнозов и поиска оптимальных решений на верхнем уровне. В целом информационные технологии становятся новой единой организационной основой предприятий, а концепция управления информационными ресурсами - доминирующей.

2.3 Современное состояние информационных технологий ООО « Сави-нефть»

 Кроме того, что на ООО « Сави-нефть» распространяютс я те проблемы с которыми связана отрасль в настоящее время, существуют факторы оказывающие оказывающего негативное влияние в 2010 году Это:

- резкое снижение платежеспособности клиентуры предприятия;

- возрастающая величина процентной ставки за кредит;

- нестабильность в регионах, где находятся рынки сбыта;

- уменьшение инвестиционных возможностей предприятия;

- исключение всех видов централизованного финансирования транспортной деятельности, что является слабой стороной текущего состояния предприятия:

- финансовые затруднения в связи с неплатежеспособностью клиентов, предприятие склонно работать с традиционной клиентурой не зависимо от ее нынешней платежеспособности, не намереваясь уходить с непрерывных сфер деятельности, не имеет хорошо поставленной коммерческой службы;

- спад производства в основных отраслях народного хозяйства;

- маркетинг и планирование не охвачены организационной структурой предприятия;

- снижается общее количество клиентов предприятия и, в тоже время, практически не ведется поиск новых клиентов;

Поэтому в условиях экономического кризиса перед руководителями и собственниками ООО « Сави-нефть» стоит задача мобилизировать все ресурсы для оптимизации прибыли, в первую очередь внутренние, направленные на экономию во всех сферах деятельности предприятия.

Изучив организационную структуру предприятия и систему управления ООО» Сави-нефть» я пришел к неожиданному для себя открытию. На предприятии очень слабо развито применение современных информационных технологий. Структурные подразделения оснащены компьютерами устаревших моделей, персонал владеет компьютерами плохо, документация ведется во многих структурных подразделениях вручную. Нет Интернета. Все переговоры с клиентами осуществляются путем телефонных переговоров. Не применяется система электронной почты. Чаще используется факс. Такое состояние дел с информационным обеспечением в настоящее время требует неотлагательных мер со стороны руководства предприятием по внедрению информационных технологий в деятельность ООО « Сави-нефть».

ГЛАВА 3. Разработка и обоснование предложений по усовершенствованию деятельности ООО « Сави-нефть

3.1.Использование программы Trans Trade ( программы грузоперевозок) в деятельности ООО « Сави-нефть»

 В настоящее время для перехода на автоматизированную систему управления предприятию необходимо приобрести и оснастить структурные подразделения компьютерами в количестве и организовать обучение персонала работе на компьютере на уровне пользователя.

 Изучив « Интернет ресурсы» и отзывы компаний , которые использую в своей инновационные автоматизированные методы управления организацией, я пришел к выводу, что для ООО «Сави-нефть» более всего подходит программа TransTrade (Учет транспортных перевозок). Презентация программы представлена на электронном носителе.

Программа позволяет быстро и удобно решать задачи транспортной логистики. Все сотрудники компании могут одновременно работать в программе, владеть актуальной централизованной информацией и оперативно взаимодействовать, обладая заранее определенными правами и полномочиями в системе. Регистрация заказов сопровождается подробным заданием условий оказания услуг по организации транспортных перевозок. Все расчеты и вычисления осуществляются автоматически по заранее сформированным тарифам, формулам, правилам. Программа снабжена интеллектуальными поисками, благодаря которым можно мгновенно найти клиента, водителя или транспортное средство по любым известным критериям. Система вовремя известит о задолженности клиента и предупредит об этом менеджера при создании заказа от данного клиента. Возможность выгрузки бухгалтерских документов по заказам (за определенный период оказания транспортных услуг клиенту) автоматизирует операцию выставления счета и печати закрывающих документов. Система позволяет выгружать в MS Excel наглядные сводные, статистические и аналитические отчеты по заказам, финансовым операциям, отдельно – по клиентам и исполнителям. Простой и удобный интерфейс, интуитивно понятный пользователю с любым уровнем владения компьютером.

Особенности программы таковы:

- внедрение программы не требует специалиста - установка полностью автоматизирована;

- удобный интерфейс, интуитивно понятный пользователю с любым уровнем владения компьютером;

- оперативное оформление заказа;

- автоматические расчеты по заранее определенным тарифам, формулам, правилам;

-отдельные тарифы для клиентов и привлеченных исполнителей;

-интеллектуальный поиск клиентов и исполнителей (водителей, транспортных средств);

-учет и анализ всех финансовых операций по оказанию транспортных услуг;

- хранение всех сведений и документов делопроизводства;

-возможность одновременной систематизированной работы сотрудников;

-гибкая система распределения прав и полномочий пользователей;

-конфиденциальность информации внутри системы;

-протоколирование действий пользователей;

-возможность печати заявки на фирменном бланке;

Программа TransTrade International( Международные перевозки грузов)

Это программа для автоматизации международных транспортно-экспедиционных компаний, чья деятельность связана с оказанием логистических услуг в области перевозки грузов посредством автомобильных, водных, железнодорожных видов транспорта.

Многопользовательская система с гибкой настройкой прав и полномочий, позволяющая автоматизировать бизнес-процессы международной транспортной компании. Формирование тарифов на перевозки, ведение финансовых операций в разных валютах с привязкой к курсам ЦБР, подробная статья расходов по каждому заказу обеспечивают точный расчёт и надёжный финансовый учёт от «А» до «Я». Мгновенная выгрузка/печать бухгалтерских документов, отчётов и заявок на фирменных бланках компании. Оперативное получение любой информации о сделках, взаимодействиях, привлечениях, оказаниях услуг и т.д. за определенный период времени или согласно заданным критериям и параметрам. Пополняемые базы клиентов и исполнителей включают все необходимые данные, правила и привязки. Программа снабжена системой подробного протоколирования действий пользователей для обеспечения мониторинга вносимых изменений:

-выгрузка счетов, счетов-фактур, актов выполненных работ, актов сверки взаиморасчетов, детализации оказания услуг (отчет для клиента) и других бухгалтерских документов;

-пакетная выгрузка всех необходимых бухгалтерских документов;

-выгрузка настраиваемых сводных отчетов (разбивка по неделям, месяцам);

-многоступенчатый фильтр заказов согласно заданным критериям отбора;

-своевременные напоминания о неоплаченных заказах, сообщения о задолженностях.

З.2. Экономический эффект от проведения мониторинг транспорта путем использования системы GPS.

На предприятии очень важно использовать системы слежения за транспортными средствами (автомобилями, фурами). Сегодня для предприятий доступны многочисленные решения по контролю над автомобилями, которые предлагают многие ведущие специалисты в сфере gps мониторинга транспорта.

Решения, касающиеся GPS мониторинга транспорта и контроля за ним, охраны автомобилей, позволяют руководителям предприятий быть спокойными за транспортные средства компаний и предприятий.

Система мониторинга автотранспорта.

Спутниковые системы слежения за транспортными средствами позволяют осуществлять охрану автомобилей и фур, производить мониторинг автотранспорта и контроль над ним, осуществлять контроль расхода топлива.

GPS мониторинг сегодня востребован из-за того, что очень часто руководство компаний, имеющее на своем балансе транспортные средства, сталкиваются с проблемами его незаконного использования. Долгое время вопрос о том, как упорядочить расход денежных средств на автомобили и фуры, оставался незакрытым. Решение появилось позже в таком виде как gps мониторинг транспорта.

Техническая сторона мониторинга транспорта заключается в широком применении спутниковой системы слежения GPS. Мониторинг автотранспорта (фур) позволяет значительно сократить нецелевые финансовые расходы. Кроме того, он предусматривает также оптимизацию маршрута для транспорта, позиционирование его. На сегодняшний день оптимальной именно по эффективности слежения является система GPS/GSM.

Транспортные компании, предприятия, которые имеют собственный автопарк, с помощью мониторинга транспортных средств могут всегда уточнить, где и в какой момент времени находился конкретный автомобиль или фура, какой пробег транспорта, а также проконтролировать расход топлива. Мониторинг позволяет осуществлять анализ работы всех отделов, отвечающих за грузоперевозки.

Мониторинг транспорта – это мероприятие четко продуманное и позволяет осуществлять глобальный контроль за использованием автомобилей и фур 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.

Также система gps мониторинга незаменима при сопровождении фур и автомобилей, в том числе при осуществлении грузоперевозок на значительные расстояния. Мониторинг транспорта дает возможность не только документированного контроля, но и контроля за пройденным маршрутом по заданным точкам, количеством моточасов, скоростью движения фуры, загруженности, путевого расхода топлива, места и продолжительности стоянок.

Мониторинг автотранспорта представляет собой систему спутникового мониторинга и управления объектами автотранспорта, которая действует на основе систем спутниковой навигации.

GPS мониторинга транспорта – это контроль за движущимся автомобилем (объектом) при помощи удаленного управления. Система gps мониторинга автотранспорта состоит из датчика – автотрекера, который устанавливается на автомобиль и передает сигнал на диспетчерский пульт, откуда и ведется детальное наблюдение за объектом. Датчик слежения следит за состоянием транспортного средства, его скоростью, направлением движения. Если автомобиль пытаются угнать, то иногда возможно даже блокировать двигатель транспортного средства.

Непосредственно в случае угона, мониторинг автотранспорта дает возможность «видеть», где находится автомобиль.

Учитывая современные технические средства, при помощи системы спутникового наблюдения, можно прокладывать маршрут, следить за количеством горючего, надежно контролировать сохранность груза при сложных и ответственных грузоперевозках.

Мониторинг авто транспорта - очень удобная и эффективная охрана автомобиля, которая все больше и больше завоевывает авторитет у автолюбителей и профессионалов.

.

3.3 Перспективы развития деятельности предприятия с учетом предложений и внедрения инноваций.

 Анализ производственно-финансовой деятельности показал, что в настоящее время ООО « Сави-нефть» имеет достаточно стабильное финансовое положение на рынке транспортных услуг. Но в настоящее время нуждается во внедрении современных автоматизированных систем управления.

Внедрение программы Trans Trade и системы мониторинга направлено прежде всего на снижение издержек. Изучив работу предприятий, которые перешли на новые формы работы мы пришли к выводу, что опыт показывает, что только внедрение системы мониторинга позволяет снизить норму расхода топлива на 5-7 процентов. (данный показатель рассчитан для АТП с парком не превышающим 100 ТС). Прежде всего это достигается путем установления контроля за ТС на линии и повышения ответственности водителей. Для расчета берем минимальный показатель в 5%.

Рассчитаем норму расхода топлива после внедрения результатов проекта.

Если в день одну машину необходимо заправить на 800 руб. Это 800\*30=24000руб. в месяц. На весь парк это:

24000\*20=480000 руб. в месяц.

480000\*12=5760000 руб. в год.

Таким образом, внедрение результатов проекта позволит сэкономить на использовании топлива:

(5760000\*5)/100=288000 руб. в год.

Определим срок окупаемости проекта:

Qr=,

где K - размер капитальных вложений

 - Эффект от внедрения

Qr =238000/288000=0.826

Срок окупаемости нововведения - 8 месяцев.

Таким образом можно сделать вывод о целесообразности внедрения предложенных мероприятий на ООО « Сави –нефть»

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Работа автотранспортного предприятия в условиях экономического кризиса предполагает разработку эффективных стратегий дальнейшей деятельности предприятия выражающихся в явных конкурентных преимуществах.

 Такие преимущества являются привлекательными для клиентов и потенциальных инвесторов.

Изучив и проанализировав деятельность ООО « Сави-нефть» и сделал следующие выводы:

1.ООО « Сави-нефть» является многопрофильным предприятием, что яляется в условиях экономического кризиса его конкуреным преимуществом.

2. Материальная база предприятия на сегодняшний день оптимально задействован для осуществления основных целей предприятия.

3. Предприятие на рынке транспортных услуг находится с 1998 года и за это время значительно расширило сферу своей деятельности и нарастило материальную базу.

4. Организационная структура предприятия линейно-функциональна. Имеет как сильные, так и слабые стороны и нуждается в доработке в плане слабых горизонтальных связей.

5. Из-за неумения пользоваться современными информационными технологиями предприятие в работе опирается в основном на своих старых клиентов и не приобретает потенциальных клиентов потому , что рекламы и информации о предприятии недостаточно.

В связи с тем, что экономический кризис коснулся не только ООО

« Сави-нефть», а и потребителей его услуг, предприятию необходимо разработать антикризисные меры по минимизации своих издержек и не повышать стоимость перевозок, чтобы не терять привлекательность для своих клиентов и вести гибкую ценовую политику в области грузоперевозок и других услуг, оказываемых предприятияем.

Автор предлагает управление предприятием с перспективой на 2011 год считать антикризисным и разработал меры по усовершенствованию деятельности предприятия.

Один из путей экономии средств и фонда заработной платы является предлагаемое внедрение программ Trans Trade и мониторинга транспортных средств на пути следования и стоянках.

Цель антикризисного управления устранение или минимизация наиболее значимых для предприятия кризисных факторов:

В рамках антикризисного управления ООО «Сави-нефть» следует осуществить следующие меры:

- предоставление накопительных бонусов и льгот своим постоянным клиентам;

- временное приостановление своих инвестиционных программ, требующих больших капитальных вложений;

- приложить все усилия для участи я в конкурсах на право предоставления транспортных услуг в рамках государственных проектов. В частности строительство атомной электростанции в Неманском районе.

 - заключение договоров по производству продукции, работ, услуг, предусматривающих оплату и признание выручки предприятия по этапам изготовления продукции, выполнения работ и услуг с целью привлечения дополнительных финансовых ресурсов;

- снижение кооперационных рисков при сотрудничестве с постоянным кругом поставщиков основных материалов и готовых изделий;

- проведение тендеров на поставку основных комплектующих изделий и материалов.

- снижении конечной себестоимости продукции, работ, услуг за счет отраслевой локализации отдельных специализированных производств общества;

- сокращении расходов на содержание непроизводственной сферы;

- перезаключении договоров с целью устранения влияния на экономику предприятия неблагоприятного изменения валютного курса;

- тесной работе с потенциальными заказчиками автобусов для максимально точного определения уровня технических и эстетических требований к продукции, работам, услугам;

- предложении дополнительного гарантийного и послегарантийного сервиса выпускаемой продукции, работ, услуг в конкурентной борьбе;

- активной маркетинговой политике и расширении рынков сбыта;

- выход на новые международные и внутренние рынки сбыта продукции и услуг.

Ни для кого не секрет, что двигатель торговли – реклама. Учитывая то, с какими оборотами развивается в нашей стране малый бизнес, желающих разместить рекламу своих услуг становится все больше и больше. Поэтому не менее эффективным решением для транспортного предприятия будет размещение рекламы на бортах своих автомобилей, на стоянке, автозаправочной станции и на автомойке;

Т.о. можно сделать вывод, что в нынешних условиях деятельности предприятия разработка мер по повышению эффективности работы предприятия создает ему дополнительные конкурентные преимущества. Наибольшую важность при этом имеют финансово-экономические последствия предлагаемых решений, т.е. их воздействие на конечный финансовый результат - прибыль. В условиях рынка большое значение имеют оперативный учет, анализ и контроль за ходом выполнения плана поставок, отслеживание получения оплаты от реализации продукции и получением финансового результата (прибыли или убытка).

Только автоматизированная система управления позволит своевременно, быстро, в ногу со временем осуществлять управление фирмой на уровне международных стандартов.

Успех или неуспех хозяйствующего субъекта зависит от того, насколько тщательно изучены его сильные и слабые стороны.

Важнейшей задачей ООО «Сави-нефть»" является сохранение доминирующих позиций на рынке транспортных услуг. Это - ориентация на конечного потребителя – население, предприятия и организации. Принятие обоснованных стратегических решений при помощи подробной информации о сегодняшних и потенциальных потребностях заказчиков. Основным заказчиком являютяс промышленные предприятия района и области Задачей ООО "Сави-нефть»" является постоянный мониторинг ситуаций в этих предприятиях.

Если ООО "Сави-нефть» основной своей целью задачей на пути получения прибыли 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.

Следует отметить, что все вышеперечисленное возможно только при условии разработки и реализации целевой концепции управления предприятием, благодаря которой управление обретает единство задач и способов достижения заданных ориентиров, увязку намеченных рубежей с располагаемыми ресурсами.

Ни для кого не секрет, что двигатель торговли – реклама. Учитывая то, с какими оборотами развивается в нашей стране малый бизнес, желающих разместить рекламу своих услуг становится все больше и больше. Поэтому не менее эффективным решением для транспортного предприятия будет размещение рекламы, как на бортах, так и в салонах своих автобусов.После внедрения программы Trans Trade опираясь на опыт предприятий, которые уже работают с этой программой , прибыль предприятия значительно возрастает за счет эффективности программы, централизованного управления и сокращения персонала предприятия и экономии фонда заработной платы.

Информационные технологии имеют многочисленные функции, однако их суть сводиться к тому, чтобы обеспечивать в режиме постоянного времени мониторинг и диагностику процессов управления, сообщать о возможных критических моментах, производить анализ работы различных отделов и их взаимодействия, а также производить расчет необходимых действий.

Информатизация грузовых перевозок выходит уже на принципиально новый уровень работы. Всё чаще используются сложные интегрированные информационные системы, которые позволяют организовать комплексный контроль над всей структурой транспортной компании.

Распространенно применение технологий дифференцированного экономического учета работы транспортных средств с анализом производительности, рентабельности и управлением использования путем ремонта, списания и комбинирования маршрутов. Индивидуальные мини ЭВМ устанавливаются сегодня на каждом автомобиле, что позволяет постоянно контролировать их местонахождение, состояние водителей, соблюдение ими режима работы и отдыха и многое другое. Такие бортовые машины позволяют также отказаться от путевых документов, сведя процесс организации перевозки к минимуму.

С помощью современных технологий транспортные компании экономят большие средства на топливе, выбирают самые кратчайшие пути следования, предлагают пути объезда пробок, ремонтных работ, а также выполняют большое количество сопутствующих задач.

Таким образом, на основе всего вышесказанного можно сделать вывод, что информационные технологии в системе грузовых перевозок играют все большую роль, без дальнейшего развития в этом направлении усовершенствование и повышение качества услуг транспортных компаний просто невозможно.

Автоматизация и компьютеризация – это наше будущее.

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Анисимов А.П. Экономика, планирование и анализ деятельности автотранспортных предприятий. – М.: Транспорт, 2008. 245 с.
2. Краткий автомобильный справочник. НИИАТ. – М.: Транспорт, 1994. – 380 с.
3. Организация, планирование и управление в автотранспортных предприятиях: Учеб. для вузов /М.П.Улицкий, К.А.Савченко-Бельский, Н.Ф.Билибина и др.; Под ред. М.П.Улицкого. М.: Транспорт, 2004. – 328 с.
4. Анализ хозяйственной деятельности в промышленности: Учебник / В.И.Стражев, Л.А. Богдановская, О.Ф. Мигун и др.: Под общ. ред. В.И. Стражева. — Минск: Выс. шк., 2003. — 363 с.
5. Анализ финансово – экономической деятельности предприятия: Учебное пособие для вузов/ Под ред. проф. Н.П. Любушина. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2004. – 471 с.
6. Баканов М.И., Шеремет А.Д. Теория экономического анализа: Учебник.Изд.4-Е – М.: Финансы и статистика, 2002 .- 416 с.
7. Батюк П. С. Управление стоимостью компании.
8. http://www.audit-fin.ru/articles/002/index.html.
9. Гинзбург А.И. Экономический анализ. – СПб.: Питер, 2004.
10. Гиляровская Л.Т. Экономический анализ. – М.: ЮНИТИ, 2002. - 615 с.
11. Данилов Е. Н. Анализ хозяйственной деятельности в бюджетных и научных учреждениях: Учеб. пособие. / Е. Н. Данилов, В. Е. Абарникова, Л.К.Шипилов. – Мн.: Интерпрессервис; Экоперспектива, 2003. – 336 с.
12. Журавлев В. В. Анализ хозяйственно-финансовой деятельности предприятий: Конспект лекций / В. В. Журавлев, Н. Т. Савруков, – Чебоксары: Б.И., 1999. – 135 с.
13. Ковалев В. В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: Учебник для вузов / В. В. Ковалев, О. Н. Волкова. – М.: Проспект, 2002. – 424 с.
14. Прыкина Л.В. Экономический анализ предприятия. – М.: ЮНИТИ, 2003.- 407 с.
15. Савицкая Г. В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: Учебни. М.: ИНФРА-М, 2004. – 336 с.
16. Савицкая Г. В. Методика комплексного анализа хозяйственной деятельности: Краткий курс для вузов. – М.: ИНФРА-М, 2001. – 288 с.
17. Фомин П.А., Старовойтов М.К. Особенности оценки производственного и финансового потенциала промышленных предприятий
18. Экономический анализ: Учебник для вузов / Под ред. Л.Т. Гиляровской. 2 е изд., доп. — М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2002. - 615 с.
19. http://www.ci.ru/inform06\_04/p\_15.htm
20. http://mirkaspb.ru/page\_6.php
21. http://tscontrol.ru/ustanovka/
22. http://transoft.ru/responses/

23.Документы предприятия ООО «Савинефть»:

Устав

Протоколы производственных собраний

Производственные планы

Калькуляции затрат

Сводки по перевозкам

Мероприятия

Финансовые отчеты

Отчеты по труду и з/плате

Баланс

Статистические отчеты

ПРИЛОЖЕНИЯ