

Дипломная работа на тему «совершенствование планирование логистики  
транспортного предприятия».

Выполнила :Максименко В.М.

## **Введение**

### **Глава 1. Теоретические аспекты организации системы транспортной логистики на предприятии**

1.1. Сущность и задачи транспортной логистики

1.2. Основные элементы и механизмы функционирования транспортной системы предприятия

1.3. Отечественный и зарубежный опыт развития системы транспортной логистики на предприятии

### **Глава 3. Разработка направлений совершенствования системы транспортной логистики на ООО «ПЭК»**

2.1. Описание предприятия ООО «ПЭК»

2.2. технико-экономический анализ ООО «ПЭК» за 3 года;

2.3. описание транспортного хозяйства ПЭК по Брянску

2.4. Рекомендации по оптимизации транспортно-логистических процессов на ООО «ПЭК»

2.5. Оценка эффективности предложенных рекомендаций

## **Заключение**

## **Список использованной литературы**

## **ВВЕДЕНИЕ**

Транспортно-логистическая инфраструктура - важнейшая составная часть производственной инфраструктуры и сферы. Специфика транспорта как отрасли материального производства заключается в том, что, с одной стороны, транспорт имеет свой производственный процесс, с другой, транспорт не перерабатывает сырьё и не создает продуктов. На транспорте производственный процесс и продукция этого процесса совпадают во времени и пространстве. Поэтому перемещение грузов является одновременно и производственным процессом и продукцией транспорта. Во всех отраслях материального производства конечный продукт — это результат определённого производственного цикла, то есть совокупности последовательных процессов и операций. Транспортное производство не является исключением.

Актуальность исследуемой темы выражается в том, что грузовые автомобильные перевозки являются важным фактором развития экономики страны и обеспечения ее внешнеэкономических связей. Спрос на грузовые автоперевозки во многом определяется динамикой и структурой изменения объемов производства в стране. Высокая актуальность внедрения логистики связана с интенсификацией и расширением в нашей стране товарно-денежных отношений, с увеличением хозяйственных связей между предприятиями, с развитием производственной инфраструктуры и расширением хозяйственной самостоятельности предприятий и организаций.

На сегодняшний день немалое значение приобретают вопросы транспортной логистики. Это обусловлено тем, что торговые отношения являются главным основополагающим фактором успешного ведения бизнеса, что требует налаженной, отлично функционирующей транспортной системы не только в определённых субъектах России, но и между ними. В основном в данной работе ВКР будет рассматриваться автомобильный транспорт, из-за его распространённости и проработанной инфраструктуры для его обслуживания. Автомобильный транспорт традиционно используется для

перевозки на короткие расстояния, ведь одно из основных преимуществ это высокая манёвренность. Груз может доставляться «от дверей до дверей» а также в отличии от других видов транспорта даёт возможность предъявлять менее жёсткие требования к упаковке. Все преимущества и недостатки будут описаны на основе анализа данных ООО «ПЭК».

Цель работы: характеристика организации транспортной логистики предприятия и разработка основных направлений улучшения организации транспортной логистики компании «ПЭК».

Для достижения цели были поставлены следующие задачи:

1. Рассмотреть теоретические основы, сущность и задачи транспортной логистики.
2. Познакомиться с основными направлениями транспортной логистики используя отечественный и зарубежный опыт.
3. Рассмотреть организационные характеристики деятельности ООО «ПЭК».
4. Проанализировать экономическую деятельность компании ООО «ПЭК».
5. Рассмотреть возможные решения проблем транспортной логистики объекта исследования и дать оценку их эффективности.

Объект исследования: ООО «ПЭК».

Предмет исследования: организация транспортной логистики ООО «ПЭК».

Практическая значимость результатов ВКР: мероприятия по улучшению организации транспортной логистики могут быть использованы на предприятии, в организации, фирме.

# ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОРГАНИЗАЦИИ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ НА ПРЕДПРИЯТИИ

## 1.1 Сущность и задачи транспортной логистики на предприятии

Транспортная логистика — это отрасль, осуществляющая перевозки людей и грузов. В структуре общественного производства транспорт относится к сфере производства материальных благ.

В логистике транспорт это инфраструктура рынка. Значительная часть логистических операций на пути движения материального потока от первичного источника сырья до конечного потребления осуществляется с применением различных транспортных средств. Затраты на выполнение этих операций составляют до 50% всей суммы затрат на логистику. К задачам транспортной логистики в первую очередь относят задачи, решение которых усиливает согласованность действий непосредственных участников транспортного процесса. Актуальность в решении таких задач возникает в случае, когда объем транспортной работы выделяется в большой самостоятельный массив (например, при функционировании транспорта общего пользования, а также в ряде случаев транспорта необщего пользования).

Предмет транспортной логистики — это точная организация процессов движения грузов. К задачам, которые решает транспортная логистика относятся:

- 1 формирование транспортных систем, в т.ч. Транспортных цепей и транспортных коридоров;
- 2 гарантия технологической целостности транспортно-складского процесса;
- 3 совместное составление плана транспортно-складского процесса с производственным и складским;
- 4 определение оптимального маршрута доставки груза;
- 5 выбор вида и типа транспортного средства;
- 6 совместное составление плана транспортных процессов на разных видах транспорта.

С учётом того, что логистика принадлежит к той отрасли, где происходит управление транспортным потоком. Она должна соответствовать пяти основополагающим теориям управления, а также и на свои специфичные принципы, которые углубляют процессные процедуры логистики.

Транспортная логистика основана на двенадцати основных постулатах.

1 Системность, содержащую в себе направление потока, определение переменных и изменяющихся процессов, мониторинг и процесс последующей структуризации моделей отклонений с целью своевременной ликвидации проблем. Анализ расходов полученных в результате перевозок стратегически необходимых для предприятия грузов. Внедрение логистики в производство и маркетинг с целью синхронизации главных задач по минимизации количества затрат и уменьшение потери времени в деятельности фирмы.

2 Комплексность, включающая в себя все виды обеспечения развитой системы управления потоков в определённых условиях. Корректировка движений посредников, которые вовлечены в участие и реализацию продуктов и ресурсов предприятия. Создание главного звена по контролю задач, которые отражают статус количества логистических структур предприятия. Стремление компаний к тесному сотрудничеству с внешними партнёрами, которые участвуют в процессе товародвижения организации, а также усовершенствование связей на самом предприятии между подразделениями в организации.

3 Научность, т. е. Усиления расчётного начала на всех этапах управления потоком. Разработка плана действий и заканчивая анализом ситуации. Прогнозирования сходных передвижений материальных потоков, разработка новых нормативов по взаимодействию с сотрудниками организации и обеспечение им комфортных условий труда.

4 Конкретность, чёткая постановка результатов при создании целей логистического потока согласно техническим, экономическим и другим требованиям.

5 Конструктивность, курирование каждого потока с целью выявления отклонений и своевременного их устранения. Тщательный анализ каждого процесса материального вычислительного процесса и транспортировки продукции.

6 Надёжность, обеспечение безопасности и безотказности потоков, создание резервов технических средств, введение запасных коммуникаций с целью перенаправления потоков движения логистических операций. Повышение уровня НТП в области телекоммуникационных средств связи взаимодействия и усовершенствование методов обработки информации.

7 Вариантность, возможность своевременного и безболезненного реагирования на изменение спроса. Формирование резервных мощностей, загрузка которых выполняется согласно предварительно разработанным резервным планам предприятия.

8 Интегративность, обобщение определённых свойств или частей. Интегративные свойства проявляются после совмещения определённых систем и потоков. Логистическая система обладает индивидуальным характером не присущей одиночным элементам системы, только исходя из этого можно получить синергический эффект, который усиливает связь разрозненных элементов и даёт положительный эффект в совокупности.

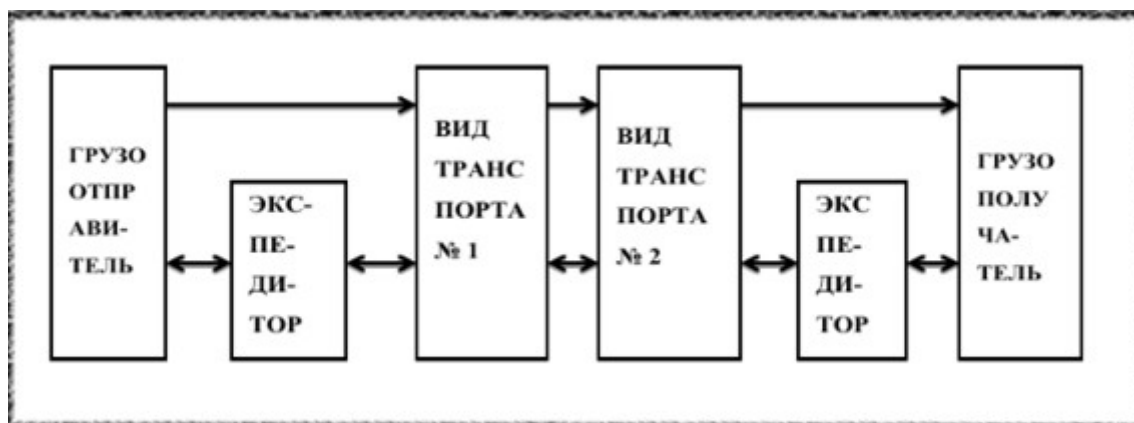
9 Эффективность, способность логистической системы при данной степени развития производственных технологий, рыночных отношений, при определённых субъектах этой системы дойти до возможного минимума логистических затрат.

10 Гибкость, является одним из важнейших способностей логистической системы реагировать на внешнее влияние окружающей среды как в макроэкономическом плане, так и в микроэкономическом. Проведение анализа возможных событий и последующих действий в качестве ответа, защиты или адаптирования логистической системы предприятия.

11 Целостность, учёт, ведение и обработка информационного потока, поступающего от всех направлений логистической системы, управление отдельными структурами с целью корректировки и соблюдение нормативов процесса выполнения главных задач поставленных для всей совокупности систем несмотря на разнородность видов деятельности производственных подразделений.

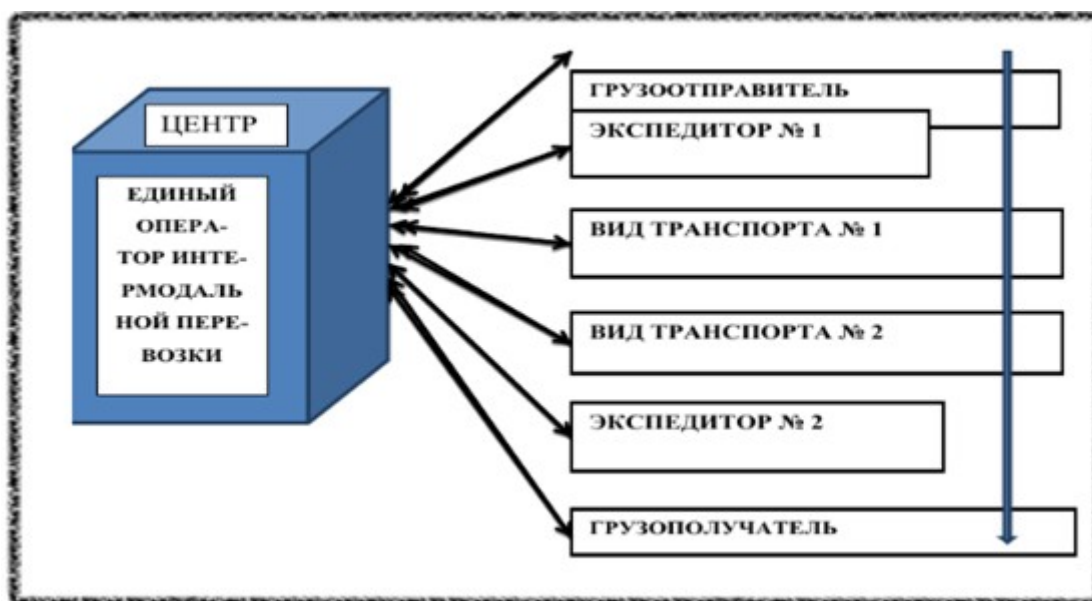
Превентивность, в отличии от девиантной системы управления направлена не на предупреждение отклонений и асинхронных процессов движения систем, а на устранение их возможных негативных последствий. В логистике допускается только превентивная концепция управления, которая предупреждает возникновение вышеуказанных проблем.

Также следует взять во внимание специфику логистического подхода к организации транспортных процессов, рассмотрим это на примере взаимодействия звеньев транспортной цепи смешного типа перевозок.



Как следует из рисунка 1, единство в системе управления сквозным потоком материальных средств отсутствует. Скоординированность и принятия единых решений находится на предельно низком уровне т. к. отсутствуют операторы данного логистического потока, которые могли бы управлять данной цепью процесса.

Принципиально отличной системой от сквозного потока является организация смешанной перевозки, изображённой на рисунке 2. Присутствие единого управления сквозного перевозочного процесса даёт новые преимущества при проектировании сквозного потока материальных ценностей и планировать необходимые условия на конечном этапе.



Сравнительная характеристика традиционного и логистического подходов к организации смешанных перевозок приведена в таблице 1.

**Таблица 1**

**Сравнительная характеристика смешанной и интермодальной перевозки**

Смешанная перевозка	Интермодальная перевозка
Два и более видов транспорта	Два и более видов транспорта
Отсутствие единого оператора процесса перевозки	Наличие единого оператора процесса перевозки
Несколько транспортных документов	Единый транспортный документ
Отсутствие единой тарифной ставки фрахта	Единая тарифная ставка фрахта
Последовательная схема взаимодействия участников	Последовательно-Центральная схема взаимодействия участников
Разрозненная и в результате пониженная ответственность за груз	Единая и в результате высокая ответственность за груз
Результат: низкая вероятность выполнения правил логистики (нужный груз, в нужном месте, в нужное время, в необходимом количестве, необходимого качества, с минимальными затратами)	Результат: высокая вероятность выполнения правил логистики



Работа предприятий, как и любых других участников товародвижения, должна быть нацелена на получение единого экономического результата в логистической цепи. В этой цепи основная функция транспорта заключается в перевозке, т. е. в изменении местонахождения товаров при соблюдении принципа экономичности (сокращении стоимостных и временных затрат), причем значимость фактора времени возрастает в связи с появлением логистических концепций, требующих сокращения запасов (в том числе и запасов, находящихся в пути), которые существенно ограничивают использование материальных и товарных ресурсов, т. е. «связывают» капитал.

## **1.2 Основные элементы и механизмы функционирования транспортной системы предприятия**

Сложность условий рыночной экономики обуславливает необходимость формирования эффективных механизмов управления транспортно-логистическими системами предприятий, проведение их оптимизации и совершенствования с учетом как реально стоящих задач, так и перспектив дальнейшего развития. При этом особо актуальным является информационное обеспечение, построение и функционирование данных механизмов. Основными принципами формирования логистических систем предприятий являются: согласованность информационных, ресурсных и технических характеристик; взаимосвязь и взаимодействие элементов системы по достижению общей цели (системный подход); согласованность локальных целей функциональных элементов системы для достижения глобальной цели (общесистемная оптимизация); стабильность работы системы при возможных отклонениях параметров и факторов внешней и внутренней среды (устойчивость и адаптивность).[10] Основными элементами транспортной логистики выступают грузы, образующие соответствующие потоки, путь, терминалы, тяговые средства и подвижной состав, тара и упаковка. Определяющим фактором успешного осуществления операций в транспортировке грузов, выступает информация, при помощи

которой формируются знания, которые дают возможность найти альтернативное решение функционирования системы в ограниченных условиях.[11] Развитие транспортно-логистических систем предполагает собой развитие интеграционных связей. Для нахождения правильного решения разумно применять элементы интеллектуального моделирования, которые смогут обеспечить управление системой в реальном времени, с учётом тех процессов, которые охватывают перемещение грузов от поставщика до потребителя.[12] Качественное функционирование транспортной логистики невозможно без определения механизма решения задач управления: формирования и контроля логистических потоков; своевременного корректирования логистических потоков, исходя из изменений обстановки. Такой механизм является признаком системы управления логистической деятельности предприятия. Возрастание нестабильности внешней среды логистической сети при значительной степени ее интегрированности формирует потребность предприятия в стратегическом управлении, которое можно рассматривать как управление результатами. При этом интегрированная транспортная логистика должна быть адаптивной к изменениям внутренней и внешней среды. Стратегия, в свою очередь, описывает совокупность выбранных принципов действий для достижения поставленных целей. Логистическая система может быть представлена обобщенной моделью действий необходимых для достижения поставленных целей путем координации и распределения ресурсов предприятия. Это позволяет определить стратегию управления логистикой как деятельность, связанную с постановкой целей и задач, установлением взаимоотношений между предприятием и внешней средой; обеспечивающую достижение целей с учетом внутренних возможностей и изменений факторов внешней среды. Поэтому значимость экономического механизма этой системы просматривается в системно-ресурсном аспекте, при понимании работы элементов механизма и оценки действия работы системы.[13] Под словом «механизм» следует понимать систему, которая состоит из числа

элементов, совершающих определённые действия, скоррелированные в единый процесс и представляет собой систему причинно-следственных связей по организации и управлению экономикой в таких сферах как:

1. Потребление.
2. Обмен.
3. Производство.
4. Распределение.

Такая конструкция данного механизма определяет систему управления совокупностью элементов, которая представляет собой процесс формирования основного результата экономической деятельности и достижения результата во времени. Устройство экономического механизма транспортной системы состоит из: механизма конкуренции и ценообразования, который порождает процесс адаптации субъектов системы с учётом ситуации на рынке; механизма включающего в себя стимулирование, планирование, контроля и анализа хозяйственной деятельности всех участников процесса товародвижения; механизма самофинансирования; механизмов относящихся к финансово-экономической деятельности (кредиты, налоги, льготы, дотации, пошлины и др.); механизма изменения и адаптации (нормативы, прогнозы, стандарты, транспортные пути, транспортные узлы, подвижный состав, участники правовые документы, касающиеся грузоперевозок). При рассмотрении транспортной логистической системы предприятий под экономическим механизмом их функционирования следует понимать совокупность научных методов и способов воздействия на логистические процессы позволяющих решать задачи прогнозирования, планирования, мониторинга, анализа и корректирования логистических потоков с заданной эффективностью. Экономический механизм функционирования логистической системы (ЭМФЛС) должен иметь четкую структуру взаимодействия элементов всех уровней, обеспечивающую достижения поставленных целей. Элементами ЭМФЛС могут являться системы управления деятельностью предприятия;

информационного обеспечения; управления запасами и обеспечения сырьем; распределения готовой продукции. Основными функциями экономического механизма функционирования логистической системы являются принятие управленческих решений на основе данных о реальном состоянии логистической системы предприятия; регулирование логистических потоков; контроль выполнения логистических операций; прогнозирования поведения логистической системы; оптимизация бизнес-процессов логистической системы; планирование логистической системы; оптимизация транспортной системы и организация складского хозяйства. При построении эффективного механизма управления логистической системой решаются следующие задачи: разработка и внедрение новых организационно-экономических схем взаимодействия объектов системы, правил и принципов взаимодействия; построение единого интегрированного информационного пространства (системы информационного обеспечения); выбор методов построения моделей и алгоритмов оптимизации бизнес-процессов логистической системы. В общем случае понятие логистика охватывает все процессы преодоления временных и пространственных барьеров как внутри систем, так и между ними, а также управления и регулирования соответствующими процессами. Опыт использования логистического подхода в деятельности предприятий свидетельствует о возможностях значительного сокращения запасов производимой продукции, снижения себестоимости производства, обеспечения требуемого качества продукции и услуг. Разработка, внедрение и совершенствование транспортной логистики обуславливает необходимость использования значительных объемов различных данных, сбор и обработка которых производятся непрерывно на всех этапах. Функционирование логистики предприятия направлено на удовлетворение платежеспособного спроса потребителей и выполнения их заказов. Заказ представляет собой единицу логистической операции (в общем случае бланк, который проходит все стадии процесса обслуживания потребителей). Заказ, как правило, объединяет все документы, связанные отдельным договором, т. е. должен

содержать сведения о количестве и качестве заказанных товаров и услуг, сроках и форме выполнения, размерах оплаты. Поэтому в механизмах управления транспортной логистике особая роль отводится информационным системам, основным элементом которых является информационный поток или информация. Информация является основным логистическим и производственным фактором. Выбор необходимой информации предусматривает оценку самого предмета (или уровня) управления материальными и денежными потоками, а также оценку сильных и слабых сторон организации, конкурентов, наличие тех или иных возможностей решения задач и оценки риска.). Таким образом, важным свойством информации является ее качественная характеристика. Практика построения логистики свидетельствует, что выбору такой информации должен предшествовать соответствующий анализ факторов, определяющих ценность информации, сильных и слабых сторон организации процессов ее сбора и подготовки. Такой анализ должен проводиться компетентными специалистами, способными оценивать состояние дел и тем самым обеспечить структуризацию и упорядочивание информации, которая может иметь стратегический или тактический характер. Перечислим основные данные, учитываемые при создании транспортно-логистических систем: информация о рынке; информация о производстве; информация о материальных потоках; данные об информационных потоках. При формировании механизма управления ЛС, необходимо учитывать тот факт, что создаваемый механизм должен обладать способностью гибкого реагирования на изменения рыночных и производственных ситуаций. К таким изменениям внешней среды можно отнести изменения спроса на определенные товары и услуги, выход из строя технологического оборудования, изменения транспортных тарифов, ввод или вывод из строя тех или иных транспортных каналов, изменения процентных ставок кредитования. Характер выполняемых логистических операций изменяется с течением функционирования системы в результате воздействия внешних

условий. Рассматриваемый механизм создается для управления логистической системой, в которой, во-первых, должна осуществляться интеграция, звеньев цепи поставок в единую систему, что обеспечит эффективное кризисное управление материальными, финансовыми, информационными и трудовыми потоками. Во-вторых, существует необходимость интеграции контроля движения и использования номенклатуры сырья, материалов и другой продукции, используемой при производстве, а также готовой продукции, поставляемой потребителю. В-третьих, обязательным является обеспечение эффективного взаимодействия и согласованности построения и функционирования элементов логистической системы с действующими процессами и системами управления предприятием. [ Из этого следует что снижения издержек, связано с развитием логистических элементов. В снабжении они составляют- 50%, в сбыте- 40%, в производстве- 10%. В следствии чего, становление транспортно-логистической системы предприятия, является важным моментом увеличения конкурентоспособности. Различие логистического подхода заключается в объединении некоторых элементов цепи в общую систему сквозного управления материальными и информационными потоками, с целью получения желанного итога, с наименьшими расходами времени и ресурсов. За основу понимания транспортно-логистической системы с точки зрения экономики, следует предлагать следующие принципы системного подхода:

1. структурирование поведение системы, обусловленное не столько особенностями отдельных элементов, сколько свойствами её структуры;
2. унитарность отделение системы от окружающей среды;
3. иерархичность соподчинённость элементов в системе;
4. полиархия познание системы по причине сложности, требующее множественности её описания; системность.

Такая ЛС должна функционировать соответственно с принципом Парето, согласно которого на произвольном предприятии только небольшая

часть ассортимента продукции обеспечивает наибольший объем продаж. Этот принцип определяет необходимость выделения наиболее важных задач и возможностей при создании систем поставок. Поэтому логистическая система должна включать те элементы, которые определяют решение действительно важных и приоритетных задач и обладать резервом. Также необходимо уделять одинаковое внимание методам, объектам, субъектам и самому предмету исследований, соблюдению подчиненности и ясности, совместимости со стилем управления, принятым на производстве, направленности действий.

### **1.3. Отечественный и зарубежный опыт развития системы транспортной логистики на предприятии**

Основу товарообращения на предприятии составляет инфраструктура взаимодействия с поставщиками и потребителями с целью сбыта оптовых и крупнооптовых товаров. В современных условиях применение логистики на предприятии учитывает не просто затраты на транспортировку, а общие расходы на товар распределение. Иными словами, доставка от производителя к потребителю по системе “just in time” или общеизвестной японской системой “кан-бан”. Внедрение «вытягивающей» системы в Японии в 50-х годах дало ошеломляющие результаты. Япония довольно быстро начала составлять конкуренцию крупным европейским и американским компаниям. Со временем система развивалась, расширяя географию своего применения. Обеспечение высокого уровня качества продукции услуг в системах «тянущего» типа является важным и основополагающим параметром системы. Перепроизводство и брак, допустимый в системах «толкающего» типа, недопустимая роскошь в условиях высочайшей конкуренции. Известный специалист Масааки Имаи в своей книге «ГембаКайдзен» указывает, что перепроизводство — наихудший вид потерь, который дает обманчивое ощущение безопасности, скрывает всевозможные проблемы и «затуманивает» информацию, которая могла бы помочь реализовать положительные изменения на производстве. Перепроизводство

должно рассматриваться как преступление. Поэтому не смотря на рациональность некоторых манёвров на предприятии не все меры по повышению возможной прибыли являются верными. Единая сеть от производителя до потребителя работает по общепринятым стандартам во всём мире. Она отвечает всем требованиям и стандартам унифицированных производство-правовых норм с использованием передовых технологий документооборота и программного обеспечения. Транспортные предприятия, участвующие в цепи распределения готовой продукции, так же, как и другие партнеры, должны обеспечивать сокращение времени на транспортировку, повышение уровня сервиса. В целом это означает движение навстречу потребителю транспортных услуг. Такая ситуация конкретно выражается в предоставлении различных нетрадиционных дополнительных услуг, а также в широкомасштабном использовании новейших достижений в области коммуникации и информатизации. В то же время по вопросу взаимосвязи маркетинга и логистики существует несколько систем. Одна из которых заключается в том, что логистика возникла и имеет право на существование лишь как раздел концепции маркетинга. Принято считать, что в 60-х годах из концепции маркетинга выделился круг проблем, связанных, во-первых, с обеспечением ресурсами (материальными, энергетическими, трудовыми) процесса производства, а, во-вторых - с рационализацией процесса сбыта в условиях растущей конкуренции. В основе данного процесса лежала объективная причина - существенный рост совокупных затрат на формирование и содержание запасов, а также на организацию транспортно-экспедиционной деятельности. Одновременно прогрессирующая специализация предприятий вынуждена серьезно заняться проблемами оптимизации хозяйственных связей. Мировой практикой доказано, что если при производстве и продаже товаров невозможно снизить затраты, то необходимо исследовать путь прохождения материального потока в виде сырья, полуфабрикатов, материально-технических ценностей, начиная от их поступления на производство, с целью его оптимизации. Одним из наиболее



радикальных и действенных инструментов сокращения затрат по всей цепи движения материального потока является транспортная логистика. Стремительное развитие логистической деятельности в США и Германии пришлось на 1950 – 1960 гг. Уже в 1970-х гг. на рынках транспортных услуг этих стран стали появляться специализированные почтовые компании. В этот же период в России была разработана логистическая технология, которая в значительной степени повлияла на дальнейшее развитие логистики в странах Европы. В 1980-х гг. начинали свою деятельность компании, предоставляющие логистические услуги в США, что значительно повлияло на экономическое развитие и логистические процессы страны. Развитие транспортно-логистической деятельности в Украине пришлось лишь на 2000-е годы, когда на рынке появились компании, непосредственно предоставляющие логистические услуги. В дальнейшем спрос на услуги этих компаний продолжал расти. Финансово-экономический кризис 2020 – 2021 гг. негативно сказался на деятельности логистических операторов на рынках России, Украины, Германии и США. Устойчивость на рынке и значительный спрос на логистические услуги в США и Германии позволили логистической сфере быстро справиться с последствиями кризиса. В то же время рынок транспортной логистики Украины и России находился на этапе стабилизации. Следует отметить интенсивное использование логистики в отрасли машиностроения в Украине, России и Германии, а в Украине и США также в обрабатывающей и добывающей отраслях. Американская компания глобальных экспресс-перевозок UPS (United Parcel Service Inc.), благодаря эффективной работе службы логистики, разработала бизнес-стратегию, цель которой - предоставление клиентам услуг высочайшего уровня по доставке товаров, информации и капиталов. Таким образом, логистика с одной стороны внесла вклад в формирование бизнес-стратегии, а с другой стороны позволяет ее реализовать путем очень быстрой доставки груза практически в любую точку земного шара. Например, наличие целого таможенного отдела, "работающего" только с грузами UPS, а также уникальная технология

"условного выпуска" экспресс-товаров, когда таможенное оформление груза начинается задолго до его фактического прибытия на территорию России - ноу-хау компании, которое позволило разрешить одну из самых сложных проблем. груз оформляется по временной таможенной декларации и на следующий день доставляется получателю. А уже потом в течение следующих нескольких дней пройдет полное таможенное оформление, гарантом которого выступает компания UPS. Кроме того, клиенты компании имеют удобную возможность наблюдать маршруты своих отправок и подтверждение о доставке через Интернет. Каждая посылка маркирована специальным штриховым кодом и сканируется на всем пути следования, поэтому проследить ее путешествие на web-сайте компании очень просто. Сегодня этой услугой во всем мире, в том числе и в России, ежедневно пользуется около 4-ех миллионов человек. В последние годы в странах с рыночной экономикой развитие транспортной логистики характеризуется передачей функций контроля над распределением готовой продукции от производственных фирм к специализированным фирмам, то есть внешним агентам. Эта тенденция проявилась сначала в Европе и позже в США. Ожидается, что данная тенденция приведет к значительному развитию и изменениям в организации работы по перемещению продукции. Таким образом, практический опыт работы предприятий в Украине, России, Германии и США показал, что распределение уровней развития логистики по компаниям неодинаково. Восхождение от низшей стадии развития систем логистики к более высоким происходит как постепенно, так и при возникновении благоприятных условий скачкообразно. В настоящее время Европейский Союз представляет собой развитое, глубоко интегрированное пространство с интенсивно развивающимся сектором логистических услуг. На современном этапе Европейская логистическая система уже достаточно оснащена объектами транспортно- логистической инфраструктуры, и ускорение темпов ее развития обеспечивается преимущественно за счет внедрения инноваций в информационную систему и технологические схемы

логистики. Это, в частности, относится к формированию баз данных и коммуникационных систем логистики, внедрению новых программных продуктов, позволяющих дистанционно управлять материальными потоками, складских информационных систем, организации системы дистанционного мониторинга и контроля качества осуществления деятельности на различных участках логистической цепи. Применения информационных технологий в логистике позволяет решать целый комплекс задач с минимальными издержками, что побуждает европейских бизнесменов, исследователей, программистов и проектировщиков разрабатывать информационные продукты, опираясь на самые неожиданные и оригинальные идеи. Так итальянские ученые разработали программу управления логистическими потоками, позволяющую минимизировать транспортные издержки за счет выбора оптимальных (наименее затратных и обеспечивающих максимальное обеспечение) маршрутов, на основе идеи, заимствованной из живой природы. За основу разработки был взят принцип перемещения муравьев по запутанным лабиринтам муравейников. В сфере товарного обращения производителями Европы были найдены существенные ресурсные резервы, компенсирующие в условиях рыночной конкуренции расходы по удовлетворению постоянно растущих запросов потребителей. В данном случае речь идет о возмещении дополнительных расходов в основном за счет оптимального размещения складов, оптимизации величины партий поставки продукции, рационализации транспортных маршрутов, внедрения новых ресурсосберегающих технологий, включая и информационные, усовершенствования системы сопровождения грузов, складирования и осуществления погрузочно-разгрузочных работ в процессе логистического обслуживания потребителей. Современные предприятия сопровождают традиционные операции по сбыту дополнительными услугами складской обработки, консолидации, тарировке и транспортировке готовой продукции. Тем самым европейские компании расширяют свой ассортимент товаров и услуг за счет дополнительных сервисных услуг логистического характера.

Помимо этого, в отличие от России в Европе очень хорошо развита система предоставления услуг единичных поставок, цепи логистических услуг («door-to-door supply chains»), автомобильные, железнодорожные, воздушные транспортировки, перевозки крупных и мелких партий товаров различных видов. Сервис осуществляется с минимальными временными потерями. Важной отличительной особенностью развития европейской логистики является высокий уровень ее интегрированности, что обеспечивает, с одной стороны, стандартизацию услуг, с другой – таможенные упрощения. В Евросоюзе активно функционирует ряд крупных транспортно-логистических компаний, имеющих разветвленную сеть представительств, складских объектов, терминалов, комплексов по всему европейскому региону и за его пределами. Преимущественно для оптимизации транспортных потоков и облегчения прохождения таможенных процедур создаются глобальные объединения, распространяющие свое влияние на целые регионы и даже материки. Принципы развития европейской логистической системы закреплены в Программе развития логистики (Logistics Action Plan) от 2007 года, определяющей ряд конкретных направлений совершенствования логистической системы Евросоюза. Основными из них являются развитие системы электронной информации о грузовых перевозках, совершенствование системы подготовки специалистов, упрощение логистических процессов, ужесточение требований к экологичности грузового транспорта, используемого в городских и междугородних грузоперевозках. Европейская программа действий определяет работу Комиссии Евросоюза по логистике в среднесрочной перспективе. Так, согласно Программе, к главным задачам Комиссии относится способствование оптимальному функционированию транспортных потоков ЕС и наблюдению за отдельными транспортными единицами и их интеграцией в логистические системы. Исходя из этого формирование российской логистической системы, которая в настоящий момент еще не соответствует высоким современным стандартам, может быть значительно

ускорено за счет использования не только конкретных логистических моделей, но и опыта их внедрения и функционирования в передовых зарубежных странах. Комплексный анализ основных достоинств и недостатков существующих систем, внедренных и эксплуатируемых в конкретных регионах с учетом их специфики, поможет выработать собственный подход к формированию общероссийской логистической системы, ориентированной на развитие внешних связей, как с соседними странами, так и с дальним зарубежьем, а также сформулировать основные направления ее совершенствования. Таким образом, можно сделать вывод, что логистика и маркетинг представляют собой две равноправные концепции с единым полем функционального приложения, едиными конечными целями, но различным инструментарием и предметом интересов. Хозяйственные структуры, использующие в своей деятельности маркетинговую концепцию, рано или поздно вынуждены создавать соответствующую систему логистики, а в дальнейшем совершенствовать ее, повышая качество логистических процессов и уровень их интеграции с другими управленческими функциями. В отношении маркетинга логистика позволяет более успешно координировать различные факторы в широком производственно-отраслевом диапазоне с любой амплитудой территориального охвата в условиях динамичности социально-экономической сферы. В целом по проведенному теоретическому исследованию можно сделать следующие выводы: В настоящее время автомобильный транспорт играет важную роль в развитии экономики страны, связывая промышленность с сельским хозяйством, обеспечивая условия для нормального производства и обращения, содействуя развитию межрегиональных связей. От работы транспорта во многом зависит эффективная деятельность торговых организаций и предприятий, так как расходы на перевозку товаров занимают значительную долю в издержках обращения. Кроме того, рациональное использование транспортных средств позволяет более оперативно осуществлять доведение многих миллионов тонн товаров от производства до конечных потребителей. Основное отличие услуг

транспорта от других компонентов третичного сектора состоит в том, что услуги транспорта не всегда самостоятельны. Нередко они являются частью гораздо большего процесса - строительства, потребления промышленной продукции и продовольствия и др. Услуги транспорта не всегда бывают целью, именно поэтому они и зависят от степени развития рыночной конъюнктуры, и влияют на нее.

## ГЛАВА 2. ОПИСАНИЕ ПРЕДПРЕТИЯ

ООО «ПЭК» -это юридическое лицо, которое строит свою деятельность на основании Устава и действующего законодательства Российской Федерации.

Данная организация была зарегистрирована 25.01.2001 г.

Основной целью Общества является извлечение прибыли и наиболее полного и качественного удовлетворения потребностей российских и иностранных предприятий в услугах, оказываемых Обществом.

### Основным

видом деятельности общества является:

- организация перевозок грузов;
- осуществление пассажирских и/или грузовых перевозок;
- транспортные и транспортно-экспедиционные услуги;
- хранение, отправка и распределение грузов воздушным транспортом и курьером;
- импорт и экспорт товаров и грузов в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации;

ООО «ПЭК» является крупнейшим оператором в области экспрессдоставки и курьерской доставки грузов в России и за рубежом.

На сегодняшний день ООО «ПЭК» является одной из крупных грузоперевозчиков. Организация занимается перевозкой сборных грузов.

ООО «ПЭК» зарекомендовало себя в сфере логистических услуг быстрыми

сроками перевозки, большой филиальной сетью и отличным уровнем сервиса.

Для перевозок использует авто- и авиатранспорт. «ПЭК» доставляет грузы по всей территории РФ и территории Казахстана.

К доставке принимаются как небольшие грузы (отправления), так и габаритные грузы весом до 20 тонн.

Услугами «ПЭК» ежемесячно пользуются более 310 тыс. клиентов: организации и физические лица, торговые сети, интернет-магазины.

В данном предприятии организована услуга забора/ доставки груза из любой точки в радиусе 300 км от каждого филиала

Организационная структура управления ООО «ПЭК» представлена на рисунке 4.

