

ДНЕВНИК
прохождения производственной практики по получению
профессиональных умений и опыта профессиональной
деятельности

Дата	Содержание выполняемых работ	Заключение и оценка руководителя практики от предприятия	Подпись руководителя практики от предприятия
17.02.20 20	Знакомство с учредительными документами предприятия		
18.02.20 20	Ознакомление с техникой безопасностью		
19.02.20 20	Изучение обязанностей и должностных полномочий персонала		
20.02.20 20	Знакомство с логистическими документами		
21.02- 28.02.20 20	Знакомство с программой 1С		
2.03	Классификация и характеристика услуг на предприятии		
3.03-6.03	Оформлению документов для перевозки груза		
07.03.20 20	Исследование внутренних и внешних факторов, влияющих на экономические показатели предприятия		

Студент-практикант

подпись

ФИО

дата

Руководитель от кафедры

подпись

дата

Руководитель от организации

подпись

дата

ФИО

ФИО

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ВЛАДИВОСТОКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ЭКОНОМИКИ И СЕРВИСА

КАФЕДРА МЕЖДУНАРОДНОГО МАРКЕТИНГА И ТОРГОВЛИ

ОТЧЁТ ПО ПРЕДДИПЛОМНОЙ ПРАКТИКЕ

Студент
гр. БТД-16-ЛО
П.Т.Пяткова

Руководитель
Канд. экон. наук
Е.Н.Смольянинова

Владивосток 2020

Содержание

У	
Содержание.....	3
Введение.....	4
1 Теоретические аспекты транспортно-логистической деятельности предприятия.....	7
1.1 Сущность транспортно-логистической деятельности предприятия.....	7
1.2 Особенности транспортно-логистической деятельности предприятия.....	14
1.3 Ключевые тенденции развития транспортно-логистического рынка 23	
2 Анализ транспортно-логистической деятельности предложения по её оптимизации.....	30
2.1 Общая характеристика предприятия.....	30
2.2 Анализ транспортно-логистической деятельности предприятия.....	36
2.3 Разработка предложений по улучшению показателей деятельности предприятия.....	46
Заключение.....	56
Список использованных источников.....	59
Приложение А.....	63
Приложение Б.....	64
Приложение В.....	65
Приложение Г.....	66
Приложение Д.....	67
Приложение Е.....	72
Приложение Ж.....	74
Приложение З.....	77

Введение

Повышение эффективности внешнеэкономической деятельности в России во многом зависит от развития транспорта и служб экспедиторского сервиса в логистических производственно-транспортных системах. Экспедиторы, являясь посредниками между клиентурой и перевозчиками, выполняют организацию грузоперевозки и тем самым удовлетворяют требования клиентуры, так и способствуют расширению рыночной доли перевозчиков на рынке организации транспортных услуг.

Данная тема является актуальной в современном мире, и в Российской Федерации так как, большое количество предприятий на рынке, либо напрямую занимаются логистическими операциями, либо нуждаются в них. Поэтому компании стараются сделать этот процесс оптимальным, ведь это напрямую влияет на показатели прибыли предприятия, что является ключевой целью любой коммерческой организации

Поэтому необходим анализ транспортно-логистической деятельности на предприятии для выявления ошибок в процессе и их дальнейшего устранения.

Рынок транспортных услуг (составной частью его является рынок экспедиторских услуг) с коммерческой точки зрения в настоящее время можно разделить на три уровня. На первом находятся покупатели (заказчики) транспортных услуг – грузоотправители, грузополучатели и грузовладельцы; на втором – экспедиторы, являющиеся организаторами грузоперевозок, но в то же время организующие и контролирующие полностью или частично логистическую цепь доставки грузов; на третьем – перевозчики (дорожные службы, пароходства, авиакомпании, автотранспортные фирмы и т.д.) и предприятия транспортной инфраструктуры, осуществляющие погрузку, выгрузку, хранение, передачу на другие виды транспорта, ремонт подвижного состава и т.д.

Все перечисленные субъекты транспортного рынка должны обязательно являться юридическими лицами. В противном случае они не могут осуществлять экономико-финансовые операции, связанные с взаиморасчетами за транспортные услуги.

Транспортная логистика является сквозной для базовых функциональных областей логистической системы – снабжения, производства, распределения. В сфере снабжения транспортная логистика решает задачи организации перемещения сырья и материалов от поставщиков на предприятия. В производственных системах на основе методов транспортной логистики оптимизируются потоки материалов и деталей в рамках технологического цикла изготовления продукции.

Задачами транспортной логистики являются: формирование транспортных систем, в том числе транспортных коридоров и транспортных цепей; реализация совместного планирования транспортного процесса со складским и производственным; реализация технологического единства транспортно-складского процесса; определение рациональных маршрутов доставки груза; разработка рациональных схем транспортировки с участием нескольких видов транспорта; выбор оптимальных укрупненных грузовых единиц; выбор вида транспортного средства; выбор подвижного состава для реализации перевозки; организация рациональных информационных потоков в процессе транспортировки; обеспечение технической и технологической сопряженности звеньев транспортной цепи; согласование экономических интересов участников процесса транспортировки и совместное планирование их деятельности

В последнее время организуются логистические решения благополучно использующиеся лидирующими российскими компаниями в управлении ведущими сферами бизнеса. Как показывает статистика, внедрение современного логистического управления в грузоперевозку дает возможность увеличить организационно – экономическую стабильность компании на рынке. Применение теории логистики – есть один из главных ресурсов уменьшения уровня общих затрат резервов любой компании, что обуславливает актуальность выбранной темы

курсовой работы.

Цель ВКР – провести анализ транспортно-логистической деятельности предприятия ООО «БМ Логистикс ДВ».

Задачи выпускной квалификационной работы:

- изучение теоретических аспектов транспортно-логистической деятельности предприятия;
- ознакомление с особенностями транспортно-логистической деятельности предприятия;
- рассмотрение ключевых тенденций развития транспортно-логистического рынка;
- ознакомление с общей характеристикой предприятия;
- провести анализ транспортно-логистической деятельности предприятия;
- разработать предложения по улучшению показателей предприятия «БМ Логистикс ДВ»

Объектом исследования является транспортно-экспедиторская компания ООО «БМ Логистикс ДВ», предметом – анализ транспортно-логистической деятельности.

Работа содержит две главы, введение, заключение, список источников и приложения. В первой главе подробно рассмотрены понятийный аппарат и систематизация подходов к пониманию сущности транспортно-логистической деятельности предприятия на основе информационной и библиографической культуры с применением информационно-коммуникационных технологий. Были использованы общеправовые знания, основанные на изучении нормативной документации, регулирующий данный вид деятельности, описаны особенности организации транспортно-логистических процессов в деятельности предприятия, виды транспорта, тарифы и правила их применения, рассмотрены транспортные тарифы и документальное оформление перевозки грузов.

Вторая глава включает анализ пути совершенствования, анализ процессов транспортировки грузов, характеристика организации грузоперевозок ООО «АВК групп». Заключение содержит основные

выводы и результаты проделанной работы.

Базой прохождения практики является логистическое предприятие ООО «БМ Логистикс ДВ», г. Владивосток.

Выпускная квалификационная работа изложена в 77 страниц, содержит 15 таблиц, 30 рисунков, 46 использованных источников и 8 приложений.

1 Теоретические аспекты транспортно-логистической деятельности предприятия

1.1 Сущность транспортно-логистической деятельности предприятия

Транспортная логистика – это раздел теории логистики и функциональная область логистической деятельности, включающая задачи управления материальным потоком на этапе транспортировки[1].

Транспортная логистика является сквозной для базовых функциональных областей логистической системы – снабжения, производства, распределения. В сфере снабжения транспортная логистика решает задачи организации перемещения сырья и материалов от поставщиков на предприятия. В производственных системах на основе методов транспортной логистики оптимизируются потоки материалов и деталей в рамках технологического цикла изготовления продукции. В системе распределения транспортная логистика охватывает комплекс задач рациональной организации перемещения готовой продукции от мест производства к местам сбыта через ряд промежуточных звеньев. Вопросы рациональной организации транспортировки стоят перед человечеством давно, первые попытки оптимизировать процесс перемещения грузов предпринимались еще на заре цивилизации. Вместе с тем транспортной логистикой эту деятельность начали называть только во второй половине XX века [4].

Отличительными особенностями транспортной логистики в сравнении с традиционной деятельностью по реализации перевозки являются следующие аспекты: транспортная логистика оптимизирует не отдельный процесс перевозки груза конкретным видом транспорта, а всю цепь доставки продукции от продавца покупателю разными видами транспорта; транспортная логистика ставит целью повышение экономической эффективности не отдельных звеньев транспортной цепи (перевозчиков, экспедиторов, терминалов), а всей системы доставки в целом на основе согласования экономических интересов звеньев и совместного планирования; транспортная логистика ставит целью

оптимизировать не только материальный поток, но и сопутствующие потоки информации и финансов, возникающие в процессе транспортировки; транспортная логистика осуществляет планирование перевозочного процесса доставки согласовано со складским и производственным.

Таким образом, спецификой транспортной логистики является системный подход к решению задач перемещения грузов, а ключевой целью – минимизация логистических издержек в себестоимости готового продукта [2].

Задачами транспортной логистики являются: формирование транспортных систем, в том числе транспортных коридоров и транспортных цепей; реализация совместного планирования транспортного процесса со складским и производственным; реализация технологического единства транспортно-складского процесса; определение рациональных маршрутов доставки груза; разработка рациональных схем транспортировки с участием нескольких видов транспорта; выбор оптимальных укрупненных грузовых единиц; выбор вида транспортного средства; выбор подвижного состава для реализации перевозки; организация рациональных информационных потоков в процессе транспортировки; обеспечение технической и технологической сопряженности звеньев транспортной цепи; согласование экономических интересов участников процесса транспортировки и совместное планирование их деятельности. Рассмотрим подробнее понятие «транспорт» – отрасль материального производства, осуществляющая перевозки пассажиров и грузов. В структуре общественного производства транспорт относится к сфере производства материальных услуг [6].

Нормативные акты, регулирующие отрасль грузоперевозок различными видами транспорта на международном уровне, представлены в таблице 1.1.

Таблица 1.1 – Международные акты, регулирующие грузоперевозки

Вид транспорта	Нормативный акт
Автомобильный транспорт	Конвенция «Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом» 1956 г. (КДПГ/CMR)

Железнодорожный транспорт	Конвенция «О международных железнодорожных перевозках» (ЦИМ/КОТИФ - СИМ/СОТИФ); Протокол о внесении поправок КОТИФ-ЦИМ 1999 года. Воздушный транспорт: Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок от 1929 г. (Варшавская Конвенция); Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (Заключена в г. Женеве 19.05.1956). Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 г. согласно тексту изменяющего Протокола от 3 июня 1999 г; Гаагский Протокол 1955 года; Монреальский Протокол № 4 от 1975; Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, 1999 год (Монреальская Конвенция). Внутренневодный транспорт - Будапештская конвенция «О договоре перевозки грузов по внутренним водным путям» 2001 г. (КПГВ)
Морской транспорт	Международная Конвенция «Об унификации некоторых правил о коносаменте» 1924 г. (Гаагские Правила); Протокол «Об изменении международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте» 1968 г. (Гаагско-Висбийские правила); Протокол «О внесении изменений в Международную Конвенцию об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года с поправками, внесенными протоколом 1968 г.» 1979 г.; Конвенция ООН «О морской перевозке грузов» 1978 г. (Гамбургские Правила); Конвенция ООН «О договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов» 2008 г. (Роттердамские правила)

Основные нормативные документы, регулирующие внутренние перевозки грузов для всех видов транспортных средств представлены в таблице 1.2.

Таблица 1.2 – Акты, регулирующие грузоперевозки на территории РФ

Нормативно-правовой акт РФ	Дата, № принятия, изменения
Гражданский кодекс РФ	30 ноября 1994 года N 51-ФЗ (ред. от 03.08.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.06.2019)
Воздушный кодекс РФ	19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 03.08.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.08.2018)
Закон РФ «О безопасности дорожного движения»	10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 27.12.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с

	30.12.2018)
Закон РФ «О транспортно-экспедиционной деятельности»	Федеральный закон от 30.06.2003 N 87-ФЗ (ред. от 06.07.2016)
Кодекс торгового мореплавания РФ	30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 27.12.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 31.01.2019)
Устав железных дорог РФ	10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 03.08.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2019)
Устав автомобильного транспорта РФ	08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 30.10.2018)
Кодекс внутреннего водного транспорта РФ	07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 29.12.2017)
Постановление Правительства РФ «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом»	Постановление Правительства РФ от 15.04.2011 N 272 (ред. от 12.12.2017, с изм. от 22.12.2018)

Затраты на создание любого товара складываются из себестоимости изготовления и издержек на выполнение всех работ от момента закупки материалов до момента покупки товара конечным потребителем. Большую часть стоимости составляет так называемая «цена перехода», то есть наценки каждого звена в цепи производитель – конечный покупатель [7].

Движение материального потока от первичного источника сырья до конечного потребления осуществляется с применением различных транспортных средств. Затраты на выполнение этих операций могут достигать до 50% от суммы общих затрат на логистику [5].

Транспортная логистика – перемещение требуемого количества товара в нужную точку, оптимальным маршрутом за требуемое время и с наименьшими издержками [8].

Транспорт представляют, как систему, состоящую из двух подсистем: транспорт общего пользования и транспорт не общего пользования.

Транспорт общего пользования – отрасль народного хозяйства, которая удовлетворяет потребности всех отраслей народного хозяйства и населения в перевозках грузов и пассажиров. Транспорт общего пользования обслуживает сферу обращения и население. Его часто

называют магистральным. Понятие транспорта общего пользования охватывает железнодорожный транспорт, водный транспорт (морской и речной), автомобильный, воздушный транспорт и транспорт трубопроводный. Транспорт не общего пользования – внутрипроизводственный транспорт, а также транспортные средства всех видов, принадлежащие нетранспортным предприятиям, является, как правило, составной частью каких-либо производственных систем. Повышение эффективности перевозок связано с техническим усовершенствованием подвижного состава транспорта и погрузочно-разгрузочных средств, с внедрением прогрессивной технологии, совершенствованием организации перевозки грузов. Технические усовершенствования позволяют увеличить скорость движения подвижного состава, сократить простои под погрузочно-разгрузочными операциями, увеличить объем партии перевозимого груза и т.д. Задача технологии – сократить продолжительность и трудоемкость перевозки груза в результате уменьшения числа выполняемых операций и этапов процесса перевозки. То есть необходимо исключить из процесса перевозки ненужные операции, сделать его целенаправленнее. Сущность технологии перевозки грузов выявляется через два основных понятия – этап и операция. Этап – это набор операций, с помощью которых осуществляется тот или иной процесс. Операция – однородная, логистически неделимая часть процесса перевозки, направленная на достижение определенной цели, выполняемая одним или несколькими исполнителями [10].

Технологию процесса перевозки груза характеризуют такие признаки, как расчленение процесса перевозки; координация и поэтапность; однозначность действий. Любая операция означает приближение объекта управления к поставленной цели и обеспечивает переход от одной операции в другую. Последняя операция этапа должна быть своеобразным введением к первой операции следующего этапа. Чем точнее описание процесса перевозки грузов соответствует его субъективной логике, тем большая вероятность повышения эффективности деятельности людей, занятых в нем [9].

Каждая технология должна предусматривать однозначность действий при выполнении включенных в нее этапов и операций. Отклонение выполнения одной операции отражается на всей технологической цепочке. Рассмотрим схему процессов перевозки грузов (рисунок 1).

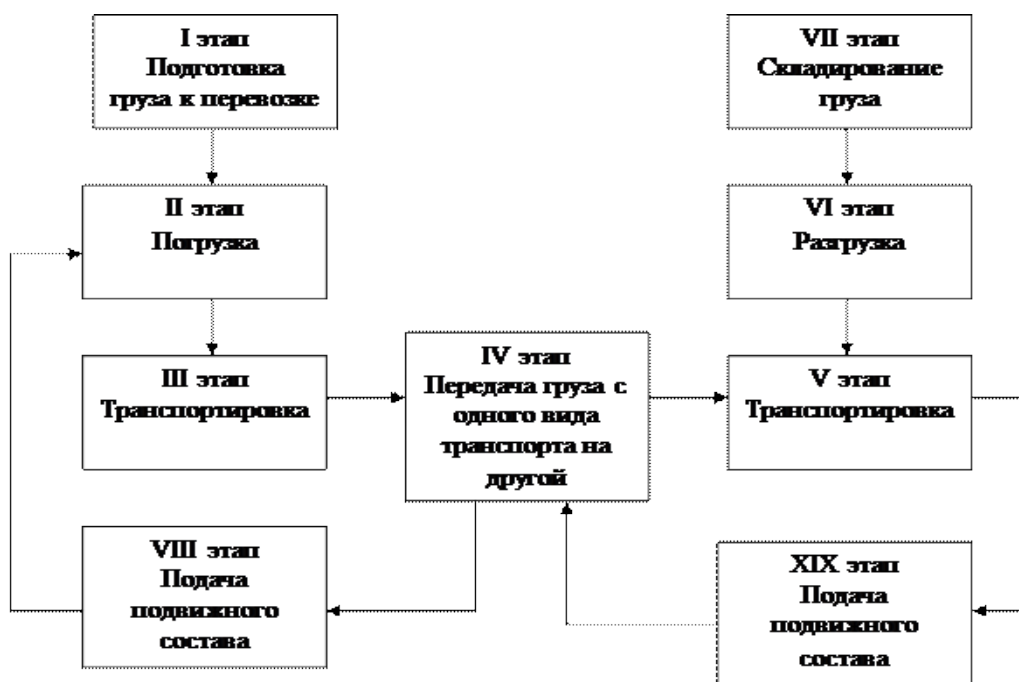


Рисунок 1 –Схемы процесса перевозки грузов различными видами транспорта

Цикл транспортного процесса – производственный процесс по перевозке груза, который охватывает этапы подачи подвижного состава под погрузку, транспортирование и разгрузку. На основании данного рисунка можно отметить, что перемещение грузов совершается повторяющимися производственными циклами, следующими один за другим. Ритм этих циклов определяется их частотой, которая, в свою очередь, зависит от средней продолжительности одного цикла. Каждый цикл отличается высокой степенью динамизма, непрерывной сменой состояния и изменением состава элементов. Циклы отдельных перевозок колеблются во времени. Однако они всегда имеют начало и конец. Каждый повторяющийся цикл перевозки складывается из многих отдельных этапов, находящихся в тесной взаимосвязи и одинаково направленных,

так как их конечная цель – достичь пространственной смены положения грузов. Комплекс этих циклов, слагающихся в цикл перевозки, создает перевозочный процесс [11].

К задачам транспортной логистики относятся: создание транспортных систем, в том числе создание транспортных коридоров и транспортных цепей; обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса; совместное планирование транспортного процесса со складским и производственным; выбор вида транспортного средства; выбор типа транспортного средства; определение рациональных маршрутов доставки и др.

Рассмотрим основные принципы транспортной логистики.

Первый и основополагающий принцип транспортной логистики состоит в ее создании, анализе и совершенствовании на основе методологии общей кибернетической теории систем. Основные моменты системного подхода в создании транспортной логистики:

- цель создания и функционирования системы транспортной логистики;
- элементы, из которых должна состоять система транспортной логистики, чтобы достичь поставленной цели;
- структура, которую должна иметь система транспортной логистики для того, чтобы достичь поставленной цели;
- функционирование системы транспортной логистики, направленное на достижение поставленной цели;
- взаимодействие системы транспортной логистики с внешними системами;
- результат деятельности системы транспортной логистики, который сравнивают с поставленной целью [12].

Второй, принцип транспортной логистики состоит том, что главное в транспортном процессе – это учет потребностей рынка транспортных услуг. Такими потребностями могут быть: предоставление широкого комплекса услуг (например, выполнение транспортным предприятием дополнительно к перевозкам еще и погрузочно-разгрузочных работ, пакетирования грузов, временного хранения грузов на своих складах,

таможенного оформления внешнеторговых грузов и т. д.); организация мультимодальных перевозок грузов разными видами транспорта по единым транспортным документам; доставка грузов по четкому расписанию; оформление всех транспортных документов самим транспортным предприятием [12].

Третий принцип транспортной логистики предусматривает предоставление потребителю требуемой транспортной услуги, но предоставление ее в нужном объеме, в нужное время, нужном месте, нужного качества и по приемлемой для потребителя цене [12].

Четвертый принцип транспортной логистики утверждает приоритет действительного оказания транспортной услуги, пусть даже небольшой, над технической возможностью оказания транспортных услуг в большом объеме, но не реализованной практически из-за отсутствия заказов на перевозки грузов. Здесь имеется в виду, что транспортное предприятие может иметь по наличию перевозочных средств большие возможности перевозок грузов, но не иметь заказчиков этих услуг из-за плохой организации работы по продвижению услуг на рынок, или из-за высоких установленных тарифов на перевозки, или из-за жесткой конкуренции с другими транспортными предприятиями в том же сегменте рынка транспортных услуг. Такую ситуацию транспортная логистика признает неэффективной и утверждает, что следует больше внимания уделять работе по привлечению заказчиков.

Пятый принцип транспортной логистики заключается в необходимости выбора не наивысшего, а оптимального уровня транспортного обслуживания клиентов. Следует выбирать обоснованное компромиссное решение по уровню транспортного обслуживания: он должен быть не очень низким (чтобы не потерять клиентов) и не слишком высоким (чтобы стоимость транспортных услуг не была слишком высокой). Практически наиболее эффективным решением в таких случаях является организация гибкой системы предоставления разного уровня транспортного обслуживания для различных заказчиков, т. е. для разных сегментов рынка транспортных услуг [14].

Шестой принцип утверждает необходимость анализировать потреб-

ность в транспортной услуге в начале грузопотока, т. е. в том пункте транспортного процесса, где возникает потребность в перевозках грузов.

Седьмой принцип транспортной логистики заключается в том, что при планировании или проектировании какого-либо отдельного звена логистического процесса следует рассматривать это звено не изолированно, а проанализировать влияние этого звена на всю систему транспортной логистики. Этот принцип реализуется при рассмотрении технологии и условий перевозок грузов, т. е. при обсуждении требуемой транспортной услуги между транспортным предприятием и грузоотправителем [15].

Восьмой принцип транспортной логистики рекомендует транспортному предприятию выполнять расчеты стоимости каждой отдельной элементарной операции транспортного обслуживания, таких как: подача порожнего транспортного средства к заказчику под погрузку; погрузка одного транспортного пакета на поддоне в транспортное средство; разгрузка 1 т непакетированных грузов с транспортного средства на склад; перевозка 1 т грузов на расстояние 1 км.

Девятый принцип транспортной логистики состоит в выполнении по всем конкурентоспособным вариантам перевозок грузов технико-экономических расчетов и обоснований, с тем чтобы предложить заказчику наиболее эффективный вариант, технологию и условия перевозок грузов. Эти расчеты и обоснования могут выполняться транспортным предприятием заранее и храниться в компьютерном банке данных [16].

Десятый принцип транспортной логистики рекомендует каждому транспортному предприятию выполнять разработку стратегии на один, пять и 10 лет и руководствоваться ею в своих отношениях с другими предприятиями, государственными органами и между подразделениями и отдельными сотрудниками самого транспортного предприятия.

Одиннадцатый принцип транспортной логистики заключается в сборе и использовании транспортным предприятием наиболее полной информации о грузоотправителях и грузополучателях в регионе своего действия, других транспортных предприятиях-конкурентах, других видах

транспорта – возможных партнерах, по мультимодальным перевозкам, по государственным органам по, транспортному законодательству, по банкам и страховым компаниям, грузовым терминалам, по таможенным складам и т. д.

Двенадцатый принцип транспортной логистики рекомендует создание и поддержание хороших деловых, партнерских отношений с другими транспортными предприятиями – участниками перевозочных процессов на основе учета взаимных интересов и компромиссов.

Таким образом, транспортная логистика – перемещение требуемого количества товара в нужную точку, оптимальным маршрутом за требуемое время и с наименьшими издержками [17].

Транспорт – отрасль материального производства, осуществляющая перевозки пассажиров и грузов. Нами было отмечено, что транспорт как система, состоит из двух подсистем: транспорт общего пользования и транспорт не общего пользования. К основным задачам транспортной логистики относятся: создание транспортных систем, в том числе создание транспортных коридоров и транспортных цепей; обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса; совместное планирование транспортного процесса со складским и производственным; выбор вида транспортного средства; выбор типа транспортного средства; определение рациональных маршрутов доставки [18].

1.2 Особенности транспортно-логистической деятельности предприятия

В настоящее время развитие рынка дистрибуции и логистики диктует условия к формированию новых транспортных услуг, отвечающих требованиям качества. Нужно определить параметры и стандарты качества транспортных услуг и обеспечить стимулирование выполнения таких стандартов на транспорте. Для этого необходимо, чтобы участники рынка создавали и внедряли высокоэффективные технологии, отвечающие стандартам качества, а также системы управления качеством. В качестве государственного участия в процессе развития рынка необходима разработка соответствующих нормативной базы и методов государственного регулирования.

Успешное развитие рынка транспортных услуг и повышение его конкурентоспособности возможно при выполнении условий, при которых уровень предложения высококачественных транспортных услуг превышает уровень спроса на эти услуги. При этом необходимо обеспечить публичность и информационную открытость рынка по ценам и качеству услуг. Это обеспечит потребителям возможность свободного выбора транспортных услуг, заставит работать механизм «цена-качество», сделает цену и качество предметом конкуренции. Данный механизм способствует самокупаемости транспортных предприятий, так как направлен на постоянное повышение их эффективности.

Государственная политика в области формирования конкурентного рынка транспортно-логистических услуг предусматривает административные и экономические методы.

Административные методы должны обеспечивать регулирование деятельности естественных монополий, доступа владельцев транспортных средств, а также экспедиторов и перевозчиков к профессиональной деятельности с использованием механизмов лицензирования или декларирования (уведомление об обязательствах участника рынка).

Экономические методы формирования конкурентного рынка транспортных услуг предусматривают реализацию механизмов налоговой, тарифной и инвестиционной политики.

Новые транспортные услуги предлагаются на основе детального анализа предложений конкурентов и потребностей клиентов предприятия. Новизну услуги можно оценивать следующим образом: либо услуга является новой для данного предприятия, либо для конкретного сегмента транспортного рынка.

Для переходного периода к рыночным условиям характерен спад производства и стагнация экономики. В это время снижаются объемы потребляемой и производимой продукции у постоянных клиентов транспортного предприятия. Для того, чтобы восполнить уменьшение объемов перевозимых грузов, необходимо привлекать новых клиентов.

В процессе расширения сбыта услуг полезно распределить потенциальных клиентов, которых может устроить предложение транспортного предприятия, по типичным признакам, а затем искать фирмы, которым эти признаки присущи.

В настоящее время, как показывает практика, большинство действующих на рынке товаров назначения промышленных предприятий осуществляет функции снабжения силами собственных подразделений, без привлечения специализированных организаций снабжения.

Одной из причин стремительного развития транспортно-экспедиционной деятельности стало упорядочение законодательства России в данной области - в первую очередь, принятие закона «О транспортноэкспедиционной деятельности» №87-ФЗ от 30 июня 2003 г., ряда стандартов в области транспортноэкспедиционных услуг (ГОСТ Р 52297-2004, ГОСТ Р 52298-2004), кроме этого, новой редакции Таможенного кодекса Российской Федерации, ведущейся подготовки к принятию новой редакции Устава автомобильного транспорта, Правил транспортно-экспедиционной деятельности, а также отмены лицензирования транспортноэкспедиционной деятельности.

В российской экономике транспортно-логистическая отрасль играет важную роль, ее доля в структуре валовой добавленной стоимости достигает 7%, а реализация проектов по строительству транспортной инфраструктуры вносит значительный вклад в объемы инвестиций в основной капитал.

Транспортные компании существенно различаются по размеру, технологиям работы, и видам обслуживаемых перевозок. Наиболее просто организованные компании, состоящие из двух-трех диспетчеров (чаще всего такие экспедиторы специализируются на городских перевозках) постепенно исчезают с рынка, под давлением конкурентов, либо превращаясь в более крупные компании, специализирующиеся на других видах перевозок, либо, получив постоянных заказчиков и достаточные объемы работы, начинают закупать собственный малотоннажный подвижной состав.

Другой вид экспедиционных компаний – это предприятия, специализирующиеся на перевозках по территории страны и за рубеж. Они имеют отлаженные технологии работы, крупный штат сотрудников. Такие компании поддерживают связи с сотнями перевозчиков и клиентов. Нередко они заключают договоры на терминальное обслуживание с зарубежными экспедиторами и осуществляют доставку грузов через накопительный зарубежный склад.

Сегментация рынка транспортных услуг может быть проведена по соответствующим направлениям, с которым связана та или иная услуга. Так, одним из главных видов услуг, которые выделяются на рынке грузоперевозок, являются, естественно, непосредственно услуги по перевозке грузов. При этом, само собой, нужно выделять городские, пригородные перевозки, а также междугородные и международные грузоперевозки.

Еще одним направлением сегментации рынка транспортных услуг, является выделение услуг, непосредственно с перевозками не связанных, но имеющих к ним прямое отношение. К таким услугам можно отнести хранение грузов, складирование их, формирование отправок, перегрузочные операции и многое другое. Также на рынке транспортных услуг, важно выделение услуг консультационного, информационного и сервисного характера, к которым, несомненно, относится работа диспетчера грузоперевозок.



Рисунок 2 - Позиции транспортной системы России в мире

На рисунке 2 показана позитивная динамика внутреннего грузооборота к 2018 году за счет увеличения физических объемов как оптовой (на 3,8%), так и розничной (на 2,8%) торговли.

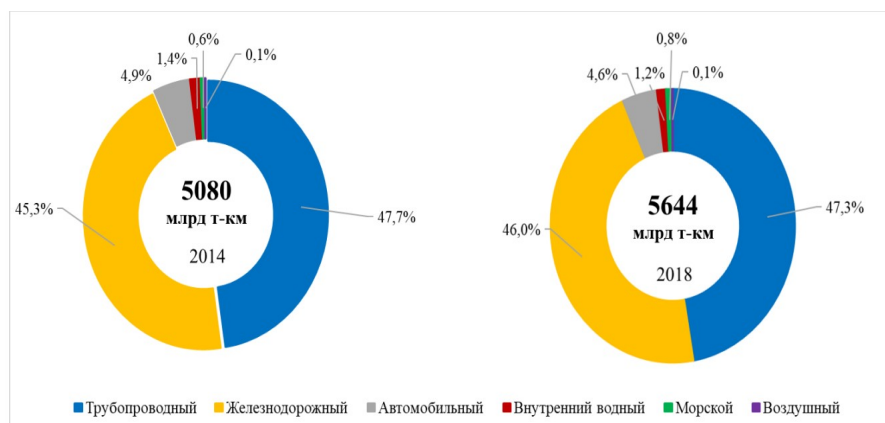


Рисунок. 3 - Структура грузооборота по видам транспорта в 2014 и 2018 годах, %

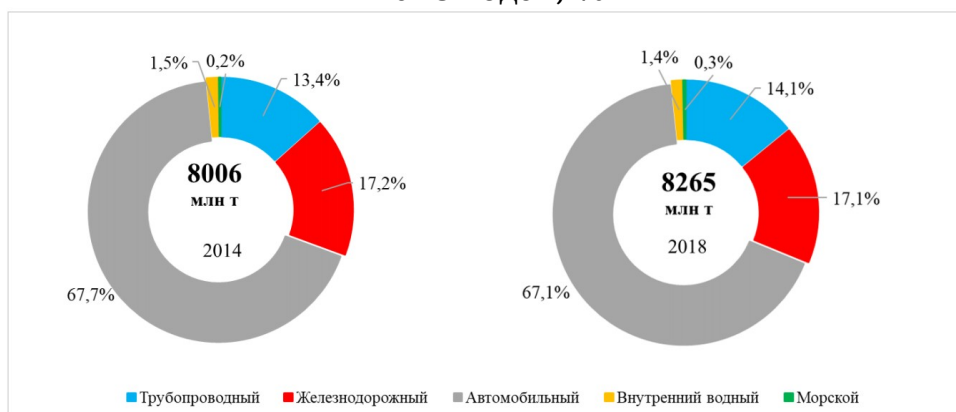


Рисунок 4 - Структура объема перевозок грузов по видам транспорта в 2014 и 2018 годах, %

«В условиях стабилизации российской экономики грузооборот транспорта в России в 2018 году увеличился на 2,8%. Структура грузооборота по видам транспорта с 2014 по 2018 год изменилась незначительно. Как видно из диаграмм более 90% грузооборота приходится на железнодорожный и трубопроводный транспорт, однако им перевозится только треть всех грузов. Автомобильный транспорт занимает менее 5% в структуре грузооборота, при этом на него приходится две трети объема перевозок.

Доля железнодорожного транспорта в структуре грузооборота продолжает увеличиваться, несмотря на рост конкуренции со стороны развивающейся системы нефтепродуктопроводов и внутреннего водного транспорта. Ответами на эти вызовы стало увеличение дальности железнодорожных перевозок, а также активизация работы в сегменте низкодоходных грузов.»

При проведении сегментации рынка транспортных услуг, также довольно часто услуги классифицируют в зависимости от периодичности обслуживания клиента. Так одни компании работают на протяжении всего года, другие же – только в течении определённого сезона или месяца в году.

Современные транспортные и логистические системы постоянно усложняются. В связи с этим выделяют пять ключевых факторов, влияющих на развитие транспортно-логистической отрасли (рисунок 5)

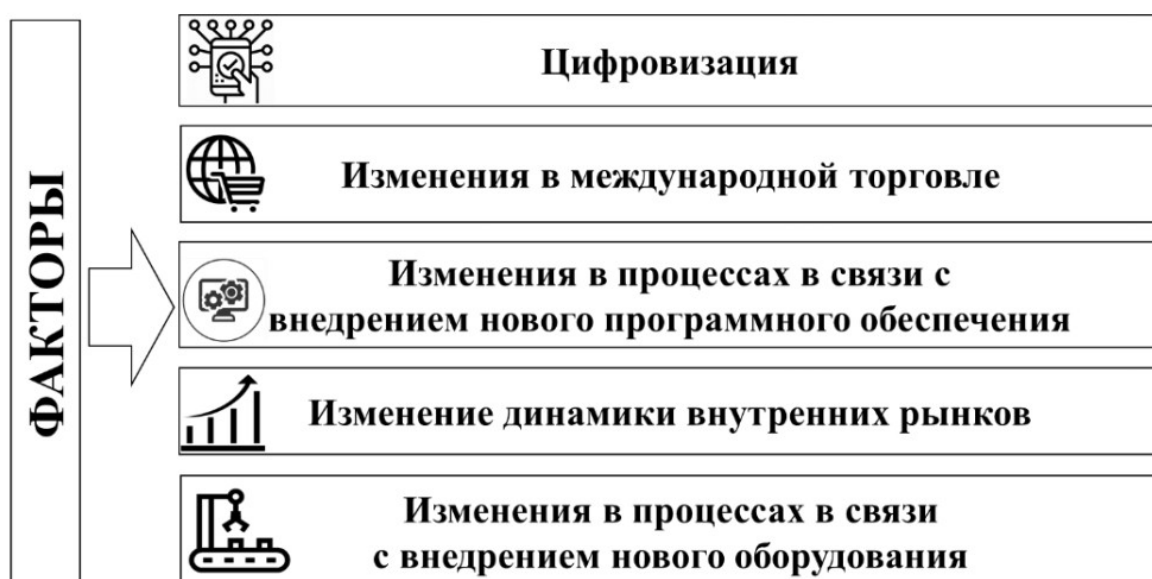


Рисунок 5- Основные факторы, влияющие на развитие транспортно-логистической отрасли, в т.ч. городского транспорта.

Данные факторы были отражены в прогнозах и оценках перспектив развития отрасли в ближайшем будущем, которые дали руководители транспортно-логистических компаний. Респонденты отмечают ожидания по росту бизнеса, влияние технологических изменений и изменения в каналах сбыта (рисунок 6).

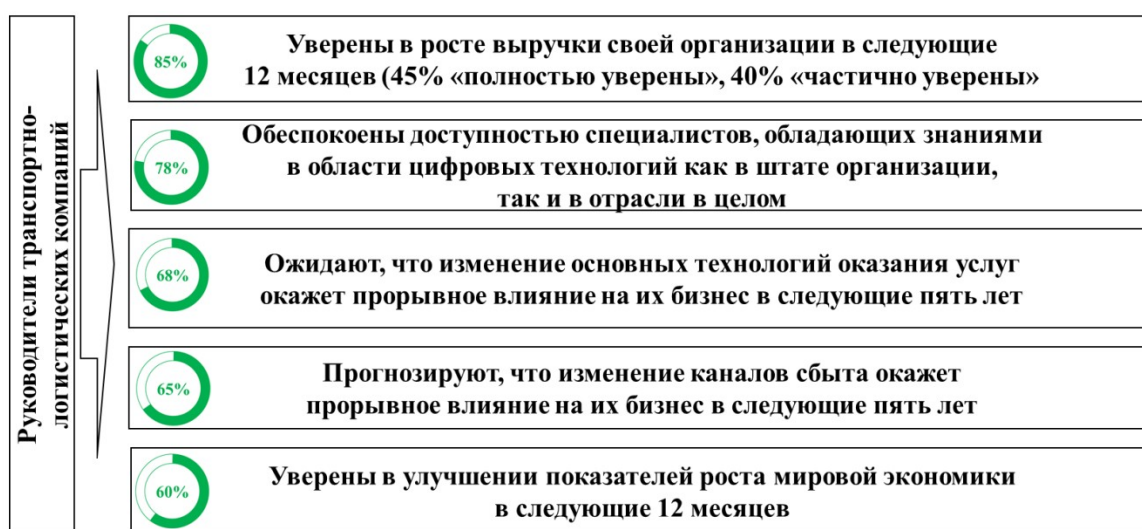


Рисунок 6 - Результаты опроса PwC руководителей компаний (представители транспортно-логистической отрасли)

Итак, во всех регионах исследования руководители транспортно-логистических компаний не сомневаются в том, что следует ожидать прорывных изменений (PwC провела 1 239 интервью с руководителями компаний в 85 странах и 85 опрошенных представляли транспортно-логистическую отрасль).

Основная тенденция рынка – концентрация грузовых потоков (как на внутренних, так и на международных линиях) в руках нескольких крупных компаний, развивающих регулярные грузоперевозки. Это необходимо учитывать в случае дистрибуции товаров на территории России.

За счет расширения участия российских авиакомпаний в мировом рынке перевозок транзитных и уникальных грузов грузовые перевозки имеют значительный потенциал для роста. Росту спроса на грузовые авиаперевозки также будет способствовать переход российской экономики на инновационный путь развития.

Отдельной «статьей» в структуре транспортно-экспедиторского бизнеса стоит рынок экспресс-доставки. Отличительной особенностью экспресс-доставки от остальных видов грузоперевозок являются, с одной стороны, достаточно серьезные ограничения по весу отправляемых грузов, а с другой - необходимость срочной доставки (не менее чем пятую часть занимают грузы, доставляемые к определенному моменту, «точно-срок»).

Для деятельности по таким правилам компаниям необходимо иметь не только широко разветвленную сеть представительств и возможности по организации четкой доставки по принципу «от двери до двери» с использованием различных видов транспорта, но и способность осуществлять мониторинг прохождения грузов». Таким образом, компания, заявляющая о выходе на рынок экспресс-доставки, должна располагать материальными ресурсами обеспечения доставки (начиная от курьеров и малотоннажных грузовиков до собственных самолетов), быть в курсе всех изменений состояния груза заказчика, то есть фактически управлять цепями поставок.

Динамика российского рынка экспресс-доставки растет на 30-40% в год и находится в самом начале своего развития. Расширение рынка экспресс-доставки сопровождается одновременным развитием сопутствующих сервисов - например, таких, как мобильный контент.

Развитие российских компаний предполагает создание логистической инфраструктуры, строительство складов и предоставление полного комплекса услуг, включая сортировку товара, формирование поставок для оптовиков и доставку к месту назначения. В отличие от глобальных интеграторов российские компании экспресс-доставки будут ориентироваться на обслуживание преимущественно средних и небольших по размеру компаний, опираясь на собственную филиальную сеть внутри России.

Экспресс-доставка - типичный пример рынка логистических услуг высокого (3PL, 4PL) уровня. Этот сегмент является наиболее чувствительным к правильному построению логистической схемы работы и взаимодействия как на физическом, так и на логическом и

информационном уровне. Высокие темпы роста большинства компаний (20-50% в год), активный выход на российский рынок крупнейших мировых игроков, открывающих собственные представительства и приобретающих отечественные компании, показывает, что данный рынок далек от насыщения (рисунок 7).



Рисунок 7 - Схема уровней системы логистики

Основные принципы экспресс-экспедирувания таковы: четкие сроки, доставка «от двери до двери» и максимум дополнительных сервисных функций, обеспечивающих возможность контролировать каждый груз на различных этапах следования, например, on-line отслеживание и уведомление о доставке по электронной почте. Важным отличием услуги является вариативность в выборе времени забора-доставки. Обеспечение таких точных экспресс-параметров доставки требует четкой организационно-технологической цепочки: как минимум, сканирования на каждом перевалочном пункте, внедрения специального программного обеспечения для учета и контроля, открытия большого количества отделений для приема отправок, развития собственной филиальной сети и большого штат высококвалифицированного персонала. Проще вывести логистическую функцию на аутсорсинг. В этом случае компания не только сможет сэкономить, но и получит ряд преимуществ, которые дает дополнительный сервис в рамках 3PL.

Качество услуг, предоставляемых 3PL-операторами в России, постоянно улучшается, стремясь к мировому уровню. Ведь 3PL-

оператор должен соответствовать ряду строгих критериев, принятых в международной практике. Необходимо иметь и развитую инфраструктуру, состоящую из складов (не ниже класса В) и транспортный парк, и высокие стандарты KPI. Для России немаловажным фактором успеха является стоимость услуг, в то время как для западных компаний более важным условием партнерства является качество услуг логистического оператора». [4] «Если говорить о заметных тенденциях рынка, то, во-первых, очевидно стремление российских операторов совершенствовать информационную составляющую их деятельности и структуры. Во-вторых, происходит развитие сегмента 3PL в географическом измерении, что связано с региональной экспансией крупнейших производителей и ритейлеров». [5] Крупными логистическими центрами становятся Ростов-на-Дону для Юга России, Самара для Поволжья, Екатеринбург для Урала, Новосибирск для Сибири, Хабаровск для дальнего Востока. Эта тенденция отражает развитие товарных потоков на территории России. В России пока и 3PL - операторы, и сама 3PL - концепция не получили такого широкого распространения, как на Западе. Логистика – одна из наукоемких отраслей, для развития которых экономике еще предстоит выйти на определенную стадию.

В первую очередь в услугах 3PL -операторов заинтересованы крупные розничные сети. Важнейшими клиентами являются также компании, работающие в нефтегазовом, энергетическом, телекоммуникационном и автомобильном секторах, а также производители товаров повседневного потребления (FMCG). Самые верные потребители логистических услуг полного цикла – международные компании. Они хотят получать в России услуги того же качества, к которым привыкли в других странах, но до сих пор это желание наталкивается на значительные препятствия, связанные с уровнем развития логистического рынка в России, с проблемами транспортной и складской инфраструктуры во многих российских регионах. Анализ особенностей развития мирового и российского

рынков грузовых авиаперевозок показывает наличие следующих характерных черт и тенденций:

- высокая степень зависимости дистрибьюторов от внешних факторов, таких как: общее состояние экономической конъюнктуры на рынках, динамика изменения цен на топливно-энергетические ресурсы, состояние инфраструктуры аэропортов, воздействие неэкономического характера, к которым относятся таможенные барьеры, нединамичное изменение технико-технологических требований грузовых авиаперевозок к международным стандартам;

- спрос на грузовые перевозки зависит от темпов роста ВВП и объемов международной торговли. Эмпирически выявлено, что в среднем изменению ВВП на 1% соответствует изменение объемов грузовых перевозок примерно на 2%;

- высокая капиталоемкость автотранспортного бизнеса порождает неэластичное предложение на рынке грузовых перевозок. С другой стороны, спрос на грузовые перевозки, на котором отражаются сезонные колебания, предпочтения клиентов, политические и экономические кризисы, является весьма эластичным;

- несоответствие между неэластичным предложением и эластичным спросом оказывает существенное влияние на состояние рынка грузовых перевозок.

Одним из наиболее эффективных способов повышения экономической устойчивости компаний на рынке грузовых перевозок все чаще становится взаимное сотрудничество между дистрибьютором и клиентом, интеграция усилий по организации сетевого бизнеса.

Результаты изучения деятельности ведущих российских компаний на рынке грузовых перевозок свидетельствуют о высокой зависимости объемов перевозок от динамики развития того или иного региона России, объемов международной торговли в этом регионе.

Исследование рынка транспортно-экспедиторских услуг показало наличие высокой конкуренции и соответственно, высоких требований к качеству предоставления услуг, необходимости постоянного мониторинга ситуации на данном рынке и поиска новых

решений для развития предприятия и вывода бизнеса на новый уровень.

Разработка стратегии развития предприятия на основе комплексного изучения и анализа показателей деятельности организации с помощью различных методов оценки конкурентных преимуществ, стратегических факторов внешней и внутренней среды – важное условие эффективного функционирования и развития любого предприятия в долгосрочной перспективе.

Сущность формирования стратегического поведения предприятия заключается в определении направления развития, разработке системы мероприятий по эффективному приближению к выбранному ориентиру, а также оценке и контроле процесса реализации выбранной стратегии. При этом основное значение имеет поведение предприятия на рынке.

Стратегическое управление носит сложный характер и требует учета множества факторов. Вместе с тем он позволяет выявить круг проблем, стоящих перед предприятием и некоторый набор различных способов их решения. Чтобы стать стратегией, этот набор должен сформироваться в систему.

Стратегическое управление становится все более актуальным для российских транспортных предприятий, которые выступают на рынке с жесткой конкуренцией, как между собой, так и с иностранными корпорациями.

1.3 Ключевые тенденции развития транспортно-логистического рынка

Тенденции развития рынка транспортно-логистических услуг Приморского края показывают, что он ежегодно сохраняет высокие темпы роста. Тем не менее, существует ряд проблем, возникших на фоне нестабильности экономической ситуации и снижения объемов перевозки. В их числе: низкие технический и технологический уровни транспортно-грузовых узлов, включающих в себя терминалы, складское хозяйство, логистические и распределительные центры, а также низкий уровень имеющихся транспортных коммуникаций.

В Приморском крае недостаточно эффективно функционируют транспортные сети и развязки, отсутствует достаточное количество современных складских высокотехнологичных комплексов. Важной проблемой для рынка транспортно-логистических услуг является также высокий уровень износа транспортных средств и его моральное устаревание. Подвижной состав большинства транспортно-логистических компаний не может обеспечить повышенную надежность и экономичность в эксплуатации, требует модернизации и технического переоснащения. Кроме того, в Приморском крае наблюдается несоответствие имеющихся портовых сооружений современным техническим требованиям и характеристикам. Большая часть морских портов края построена более 40 лет назад, в связи с этим почти 60% из них не могут принимать суда большого тоннажа. Использование морально устаревшего технического оборудования снижает эффективность и скорость организации погрузо-разгрузочных работ в морских портах и на железнодорожных станциях.

Одним из ключевых факторов, сдерживающих развитие рынка ТЛУ Приморского края, является устаревание и физический износ транспортных средств. На рисунке 8 представлены данные о степени износа основных фондов 4/12 различных видов транспорта Приморского края.

Вид транспорта	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Железнодорожный транспорт	37,5	38,7	36,3	35,0	32,9
Автомобильный грузовой транспорт	59,4	61,4	70,6	69,9	68,6
Морской транспорт	39,1	35,8	40,0	48,8	37,2
Воздушный транспорт	54,1	54,7	51,6	37,4	39,2

Рисунок 8 – Степень износа основных фондов различных видов транспорта Приморского края в 2013-2017 гг., %

По данным таблицы 1 видно, что наибольшая степень износа основных фондов наблюдается на грузовом автомобильном транспорте. На конец 2017 г. она составила 68,6%. Вместе с тем, степень износа

основных фондов деятельности морского транспорта в последние пять лет снизилась с 39,1 до 37,2%, воздушного транспорта с 54,1 до 39,2%, а степень износа основных фондов железнодорожного снизилась с 37,5 до 32,9%. Эти цифры демонстрируют положительную тенденцию развития рынка транспортно-логистических услуг Приморского края.

Следует отметить, что транспортно-логистическая система Приморского края, в большей мере образована небольшими операторами рынка и, в зависимости от уровня интеграции и координации их логистической деятельности, можно выделить три основных уровня логистических посредников региона: узкофункциональные логистические посредники: 1PL, 2PL и 3PL — провайдеры. Провайдеров 3PL-уровня имеется незначительное количество, да и они в полной мере не отвечают этому статусу. Операторов 4PL-уровня в Приморском крае пока нет вообще. Приоритетную долю занимают компании узкого профиля, осуществляющие железнодорожные и автомобильные перевозки, а морскими и авиаперевозками занимаются крупные компании.

Приморский край активно развивает торгово-экономические связи со странами АТР. Однако политическая и экономическая ситуации в стране не в лучшую сторону повлияли на объемы грузооборота транспорта Приморского края (рисунок 9).

Таблица 2 – Грузооборот по видам транспорта в Приморском крае в 2013-2017 гг., млн. т-км

Виды транспорта	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2017/2016 гг., %	2017/2013 гг., %
Железнодорожный	900,6	1004,2	1172,6	1021,1	1057,2	103,5	117,4
Автомобильный	1631,1	1390,8	1162,1	1514,9	1778,4	117,4	109,0
Итого							
Морской	9201,5	9279,6	10078	7976,2	6395,0	80,2	69,5
Всего	11733,2	11674,6	12412,7	10512,2	9230,6	87,8	78,7

Рисунок 9 – Грузооборот по видам транспорта в Приморском крае в 2013-2017 гг., млн. т-км

Как следует из рисунка 2, грузооборот всех видов транспорта Приморского края в целом снизился в 2017 г. по сравнению с

предыдущим 2016 г. на 12,2%, а по сравнению с 2013 г. на 21,3 %. Это произошло в связи с резким снижением грузооборота на морском транспорте. Так, в 2017 г. по сравнению с 2016 г. его грузооборот снизился на 19,8%, а по сравнению с 2013 г. на 30,5 %. Грузооборот железнодорожного транспорта в 2017 г. по сравнению с 2013 г. увеличился на 17,4%, автомобильного – на 9%. Значительный прирост этого показателя в 2017 г. наблюдается на автомобильном транспорте – 17,4% по сравнению с 2016 г.

На рисунке 10 приведены данные о грузообороте морского транспорта Приморского края по видам плавания.

Вид плавания	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2017/2016 гг., %	2017/2013 гг., %
Заграничное	2867,6	2525,7	3131,4	4088,7	2761,0	67,5	96,3
Каботажное	6333,9	6744,9	6946,7	3887,5	3634,0	93,5	57,4
Всего	9201,5	9270,6	10078,1	7976,2	6395,0	80,2	69,5

Рисунок 10 – Объем грузооборота морского транспорта Приморского края по видам плавания в 2013-2017 гг., млн. т

По данным рисунка 10 видно, что объем грузооборота морского транспорта Приморского края в 2017 г. в целом снизился по сравнению с 2013 г. на 30,5 %, а по сравнению с предыдущим 2016 г. – на 19,8%. Особенно значительно за этот же период снизился объем грузооборота по каботажному плаванию – на 42,6 %. В 2017 г. по сравнению с 2016 г. наблюдается резкое уменьшение грузооборота в заграничном плавании – на 32,5 %.

В регионе с большим запасом ресурсов, развитая транспортная инфраструктура – базовое условие стабильности и реализации экспортного потенциала. Однако современной транспортной инфраструктуре, обеспечивающей развитие рынка транспортно-логистических услуг Приморского края, требуется комплекс производственных мощностей для ее эффективной работы [6]. В связи с этим рассмотрим ввод в действие основных производственных мощностей транспорта Приморского края в 2012-2017 гг. (рисунок 11).

Новые железные дороги, км	2,5	1,1	—	—	7,4	2,5
Причалы морских портов, пог. м	102,3	161,3	347,7	—	—	83,0
Автомобильные дороги с твердым покрытием (асфальтобетонные), км	101,9	1,6	92,5	14,0	21,7	13,9
общего пользования	100,0	0,8	7,6	14,0	21,7	13,9
необщего пользования	1,9	0,8	84,9	—	—	—
Автозаправочные станции, единиц	4	5	2	1	1	4
Нефтеемкости, тыс. м ³	30,0	—	63,0	—	87,0	—
Взлетно-посадочные полосы с твердым покрытием, тыс. м ²	—	—	6,3	—	—	—
Электрификация железных дорог, км	—	—	—	—	1,4	—
Мосты, пог. м	8612,3	—	—	159,0	170,7	—

Рисунок 11 – Ввод в действие основных производственных мощностей транспорта Приморского края в 2012-2017 гг

Как следует из рисунка 11, на протяжении исследуемого периода ежегодно обеспечивается ввод в действие автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования.

В 2016-2017 гг. были введены в действие автомобильные дороги с твердым покрытием общего пользования и небольшое количество километров железных дорог. В 2016 г. была проведена электрификация 1,4 км железных дорог и построены мосты – 170,7 пог. м. В 2017 г. было построено 83,0 пог. м. причалов морских портов. Однако с 2014 г. строительство взлетно-посадочных полос с твердым покрытием вообще не осуществлялось.

Таким образом, данные рисунка 11 свидетельствуют о медленном вводе основных производственных мощностей транспорта, что говорит о недостаточном их развитии в регионе.

На следующем этапе рассмотрим данные о протяженности путей сообщения в Приморском крае (рисунок 12).

Вид путей сообщения	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2017/2013 гг., %
Железнодорожные пути общего пользования	1557	1557	1557	1559	1559	100,1

Автомобильные дороги	18709	18730	18870	18836	18638	99,6
в том числе:						
общего пользования	16799	16829	16964	16858	16769	99,8
в том числе:						
федерального значения	581	581	581	584	563	96,9
регионального или межмуниципального значения	6725	6702	6718	6731	6752	100,4
местного значения	9493	9546	9665	9543	9454	99,6
необщего пользования	1910	1901	1906	1978	1869	97,9

Рисунок 12 – Протяженность путей сообщения в Приморском крае в 2013- 2017 гг., км

Из данных рисунка 12, видно, что протяженность путей сообщения в Приморском крае на протяжении пяти последних лет остается практически неизменной и даже немного снижается. Это еще раз подтверждает неразвитость инфраструктуры рынка транспортно-логистических услуг этого региона.

Далее рассмотрим плотность путей сообщения в Приморском крае, которая измеряется в количестве км пути на 1000 км территории (Рисунок 13).

Вид путей сообщения	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2017/2013 гг., %
Железнодорожные пути общего пользования	9,5	9,5	9,5	9,5	9,5	100,0
Автомобильные дороги с твердым покрытием:						
общего пользования	89,0	89,3	93,4	92,0	90,3	101,5
необщего пользования	9,1	9,0	9,2	9,4	8,8	96,7

Рисунок 13 – Плотность путей сообщения в Приморском крае в 2013-2017 гг., км пути на 1000 км территории

Как показывают данные рисунка 13, на протяжении исследуемого периода (2013- 2017 гг.) при неизменной плотности железнодорожных путей общего пользования, наблюдается тенденция незначительного увеличения плотности автомобильных дорог с твердым покрытием общего пользования. Однако в 2017 г. по сравнению с 2016 г. плотность автомобильных дорог, как общего, так и необщего пользования, снизилась.

Важным фактором, влияющим на развитие рынка ТЛУ в Приморском крае, является реализация целого ряда крупных инфраструктурных проектов, в числе которых: создание международных транспортных коридоров Приморье-1 и Приморье-2, открытие Свободного порта Владивосток и территорий опережающего развития (ТОР). Приоритетным направлением развития транспортно-логистической деятельности региона является увеличение объемов железнодорожных перевозок транзитных грузов стран АТР по территории Приморского края по международным транспортным коридорам «Приморье-1» и «Приморье-2» (международный транзит) из Китая через Владивостокский морской торговый порт в Южную Корею, Японию и на юг КНР.

По данным Дальневосточного таможенного управления (ДВТУ) внешнеторговый оборот Приморского края в 2017 г. составил 6 817,8 млн. долларов США, что на 28,1% больше, чем в 2016 г., при этом экспорт увеличился на 41,2%, а импорт - на 19%. Основным важнейшим стратегическим партнером является Китай, доля во внешнеторговом обороте которого с каждым годом стремительно растет.

Приморский край занимает в транспортной системе РФ выгодное географическое положение, является регионом, через который проходят транзитные торговые пути между Европой и Восточной Азией, между СевероВосточной Азией и Северной Америкой. Здесь сходятся все транспортные развязки, связывающие морские порты, проходят сухопутные пограничные переходы Россия-Китай,

развиваются транспортные коридоры Приморье-1 и Приморье-2, Транссиб и междугородние государственные трассы.

Внешнеторговый оборот Приморского края между странами-партнерами распределился следующим образом (Рисунок 14).

Страны	2016 г.	2017 г.	2017/2016 гг., %
Китай	2917,2	3250,9	111,4
Республика Корея	912,6	1133,4	124,2
Япония	564,6	742,0	131,4
Египет	2,49	643,2	25831,3
Бразилия	144,0	210,5	146,1
США	49,2	89,4	181,7
Тайвань	47,2	55,2	116,9

Рисунок 14 - Основные страны-партнеры во внешнеторговом обороте Приморского края в 2016-2017 гг., млн. долл.

По данным рисунка 14 видно, что среди стран в 2017 г. основными торговыми партнерами Приморского края остаются страны АТР. Лидирующую позицию 9/12 занимает Китай, увеличение оборота которого в 2017 г. составило 11,4% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года. Внешнеторговый оборот с Республикой Корея и Японией увеличился на 24,2% и 31,4% соответственно. В 2017 г. произошло также увеличение внешнеторгового оборота с США в 1,8 раз, с Бразилией - в 1,46 раз, а также с Египтом - в 258,3 раз.

Для дальнейшего развития рынка транспортно-логистических услуг Приморского края необходимо осуществить ряд первоочередных для данной отрасли мер: строительство современных логистических терминалов, распределительных центров и современных складских комплексов, географическое расширение масштаба перевозок, стимулирование инновационной деятельности, внедрение новых технологий обработки грузов, модернизация морских портов и повышение технической оснащенности операторов рынка, замена устаревшего транспортного и погрузо-разгрузочного оборудования и др.

Для того, чтобы решить выявленные проблемы и реализовать вышеперечисленные рекомендации, необходимо активно развивать организационную, материально-техническую, информационную, кадровую инфраструктуры. Для дальнейшего развития рынка транспортно-логистических услуг Приморского края необходимы комплексные меры и дополнительные финансовые вложения от самих операторов рынка, от государства и инвесторов, как национальных, так и иностранных.

2 Анализ транспортно-логистической деятельности предложения по её оптимизации

2.1 Общая характеристика предприятия

ООО «БМ Логистикс ДВ», зарегистрированная под идентификационным номером налогоплательщика -2508113449 от 11.02.2013 г. действует на основании Устава и Свидетельства о государственной регистрации, с зарегистрированным номером ОГРН - 1132508000558.

Уставный капитал компании составляет 1 600 000 руб., а учредителем предприятия представлено физическое лицо, доля внесения денежных средств которого составляет 100 % (рисунок 15).

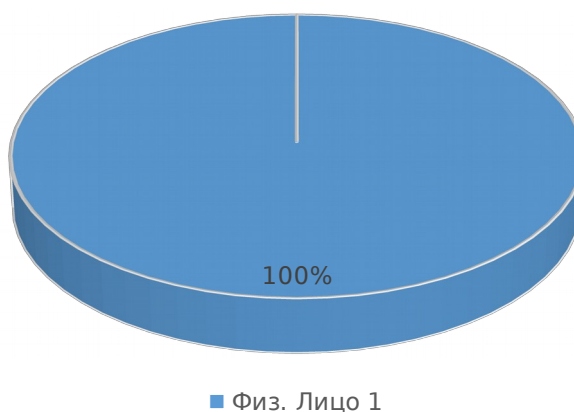


Рисунок 15 - Формирование уставного капитала ООО «БМ Логистикс ДВ», 2018г.

Организация зарегистрирована по адресу - 692904, Приморский край, город Находка, Портовая улица, 18, офис12. По данному адресу находятся головной офис предприятия.

В г. Владивосток данное предприятие находится в одном из филиалов по адресу ул. Бестужева, 21а, офис 218.

ООО «БМ Логистикс ДВ» занимается транспортной экспедицией с широким спектром услуг.

Основным видом деятельности выступает 52.29 - «Деятельность вспомогательная прочая, связанная с перевозками».

Также компания имеет право оказывать и иные виды деятельности:

- 45.11.1 «Торговля оптовая легковыми автомобилями и легкими

автотранспортными средствами»;

- 46.11.3 «Деятельность агентов по оптовой торговле прочим сельскохозяйственным сырьем, текстильным сырьем и полуфабрикатами»;

- 52.10 «Деятельность по складированию и хранению»;

- 52.2 «Деятельность транспортная вспомогательная»;

- 52.22 «Деятельность вспомогательная, связанная с водным транспортом»;

- 52.22.1 «Деятельность вспомогательная, связанная с морским транспортом»;

- 52.22.2 «Деятельность вспомогательная, связанная с внутренним водным транспортом»;

- 52.24 «Транспортная обработка грузов»;

- 52.24.1 «Транспортная обработка контейнеров»;

- 52.24.2 «Транспортная обработка прочих грузов»;

- 68.3 «Операции с недвижимым имуществом за вознаграждение или на договорной основе»;

- 70.22 «Консультирование по вопросам коммерческой деятельности и управления»;

- 77.11 «Аренда и лизинг легковых автомобилей и легких автотранспортных средств»;

- 77.34 «Аренда и лизинг водных транспортных средств и оборудования»;

- 77.35 «Аренда и лизинг воздушных судов и авиационного оборудования»;

- 77.39 «Аренда и лизинг прочих видов транспорта, оборудования и материальных средств, не включенных в другие группировки»;

- 77.39.1 «Аренда и лизинг прочих сухопутных транспортных средств и оборудования»;

- 77.39.12 «Аренда и лизинг железнодорожного транспорта и оборудования»;

Таблица 2.1 – Основные показатели деятельности ООО «БМ Логистикс ДВ» в 2017-2018 гг.

Показатель	2017	2018	Откл. (+,-)	Рост, %
Выручка, тыс. руб.	4334 22	5128 91	79469	118,3 4
Себестоимость, тыс. руб.	4106 58	4924 45	81787	119,9 2
Прибыль от продаж, тыс. руб.	2276 4	2044 6	-2318	89,82
Численность сотрудников, тыс. руб.	24	26	2	108,3 3
Рентабельность продаж, %	5,25	3,99	-1,27	75,90
Рентабельность затрат, %	5,54	4,15	-1,39	74,90
Среднемесячный размер заработной платы, тыс. руб.	38,4 9	43,5 8	5,09	113, 224
Фонд заработной платы, тыс. руб.	8313 ,84	1098 2,2	2668,3 2	132, 095
Производительность труда сотрудников, тыс. руб. /чел.	2029 ,11	2248 ,14	219,03	110, 794
Выручка на 1 рубль заработной платы, руб./руб.	4,39	4,3	-0,09	97,9 499
Дебиторская задолженность	5136 8	4457 2	-6796	86,7 7

В таблице 2.1 показатели деятельности ООО «БМ Логистикс ДВ» за 2017-2018гг. говорят о росте доходов, что обусловлено эффективной работой привлечения новых заказчиков экспедиторских услуг.

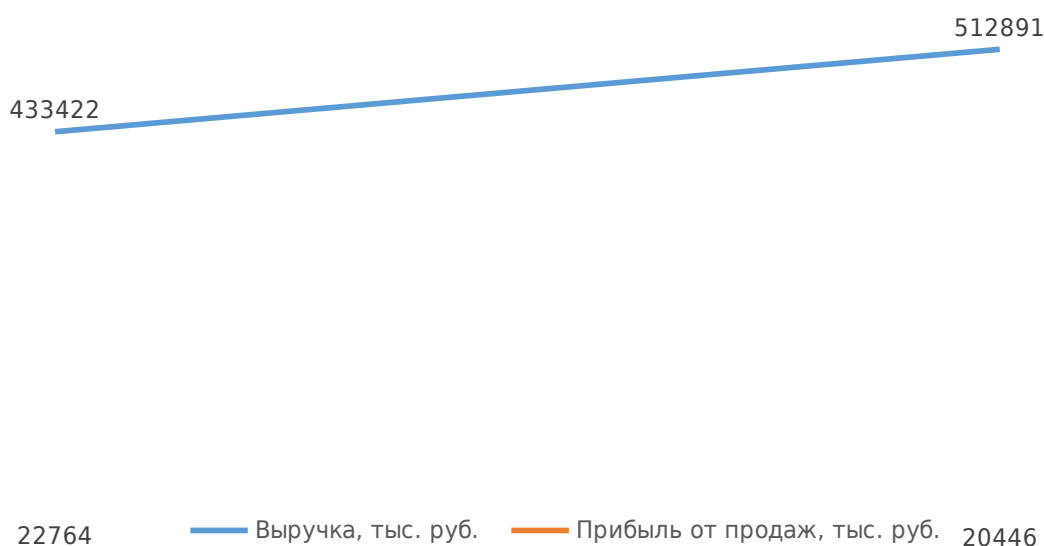


Рисунок 16 – Динамика показателей прибыли и выручки ООО «БМ Логистикс ДВ» в 2018-2019 гг., тыс. руб.

Так, выручка предприятия ООО «БМ Логистикс ДВ» выросла на

18,34%, что составляет 79469 тыс. руб., а вот прибыль от продаж снизилась на 2318 тыс. руб., что обусловлено ростом расходов компании. Численность сотрудников за 2017-2018 выросла на 2 чел. или на 8,33%, рост фонда заработной платы - на 32,09 %, среднемесячный размер заработной платы - на 13,22 %. Производительность труда выросла на 10,79 %, отдача с фонда заработной платы, напротив, снизилась на 2,15 %, что подтверждает успех принятого решения об увеличении численности сотрудников, и неэффективность повышения премий, обусловивших рост фонда заработной платы. Наглядно динамика выручки и прибыли отражена на рисунке 16.

Компания ООО «БМ Логистикс ДВ» имеет линейно-функциональную структуру. Предприятие ООО «БМ Логистикс ДВ» возглавляет генеральный директор (рисунок 17).

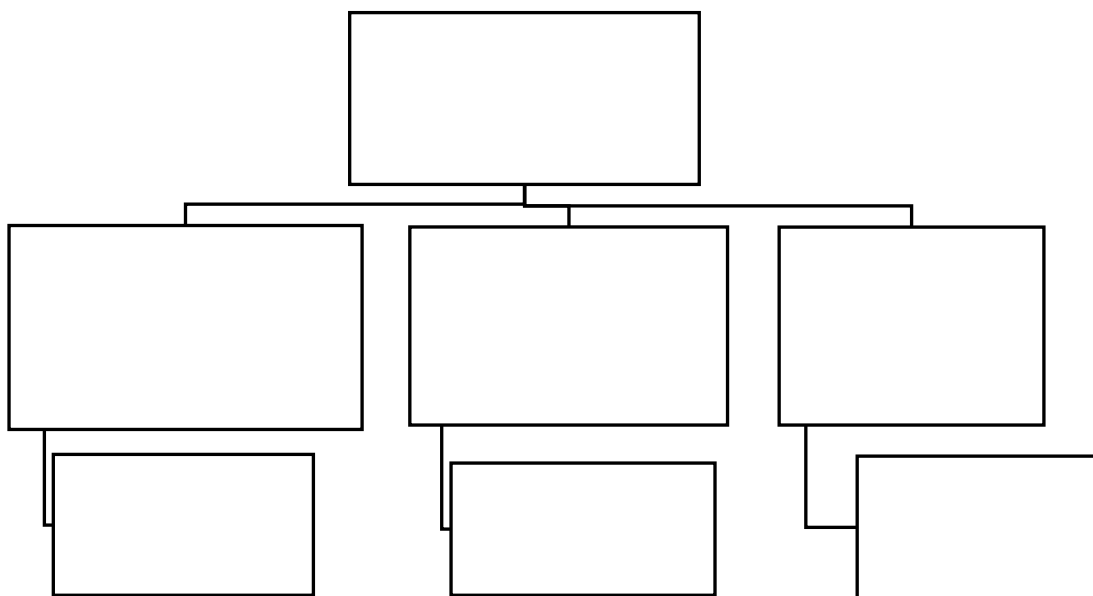


Рисунок 17 - Организационная структура ООО «БМ Логистикс ДВ» в г.Владивосток,2019г.

На генерального директора ООО «БМ Логистикс ДВ» возлагаются следующие функции:

- обеспечение соблюдения законности в деятельности предприятия;
- осуществление руководства финансовой и хозяйственной деятельностью ООО «БМ Логистикс ДВ» в соответствии с Уставом;
- организация работы ООО «БМ Логистикс ДВ» с целью достижения эффективного взаимодействия всех структурных

подразделений предприятия.

В обязанности коммерческого директора входят:

- анализ, контроль и подсчет результатов проводимых работ;
- принятие контрольных решений и выбора наиболее оптимальных решений для предприятия ООО «БМ Логистикс ДВ»

В обязанности отдела продаж ООО «БМ Логистикс ДВ» входят следующие виды деятельности:

- анализ рыночной ситуации и будущих тенденций;
- анализ поведения потенциальных покупателей и потребителей;
- определение целевого рынка, выявление конкурентных преимуществ;
- составление программ по внедрению преимуществ в деятельность компании;
- разработка стратегии и тактики продвижения товара, тактическое управление товарным рядом компании;
- повышение лояльности клиентов;
- анализ, контроль и подсчет результатов проводимых работ.

Главный бухгалтер является руководителем отдела бухгалтерии. В его задачи входит контроль и управление отделом, а также выбор наиболее оптимальных управленческих решений. Бухгалтерия формирует учетную и налоговую политики в соответствии с действующим законодательством и потребностями ООО «БМ Логистикс ДВ», готовит план счетов, формы первичных учетных документов, применяемые для оформления хозяйственных операций; своевременно предоставляет полную и достоверную бухгалтерскую и управленческую информацию о деятельности ООО «БМ Логистикс ДВ»; реализует мероприятия, направленные на укрепление финансовой дисциплины; учитывает все хозяйственные операции, ведет налоговый учет, своевременно представляя отчетность в налоговые органы, органы статистики, внебюджетные фонды и иные инстанции, правильно начисляет и своевременно перечисляет налоги и сборы в федеральный, региональный и местный бюджеты, страховые взносы в государственные внебюджетные социальные фонды, проводит инвентаризацию основных средств, товарно-

материальных ценностей, денежных средств, расчетов с контрагентами.

Отдел логистики занимается:

- контроль логистических операций партнеров, взаимодействие с поставщиком на английском и китайском языках;
- выполнение поручений директора: составление контрактов, дополнительные соглашения к контрактам, документооборот;
- оперативное взаимодействие с морскими, авиа, авто линиями/терминалами/партнерами;
- организация процесса отправки контейнеров/сборных грузов до конечного адреса;
- контроль рублевых счетов полученных при организации отправки груза (проверка/занесение в 1С);
- подготовка и ведение оперативного, ежедневного отчета;
- организация бесперебойной работы транспортного отдела;
- расчет таможенных платежей;
- подбор кодов ТН ВЭД;
- подготовка пакета документов, необходимого для таможенного оформления грузов;
- контроль инспекции в Китае и Корее.

Директор по мультимодальным перевозкам занимается контролем качества услуг по перевозке и экспедированию, выбором наиболее оптимального решения для отдела логистики.

ООО «БМ Логистикс ДВ» занимается транспортной экспедицией с широким спектром услуг.

Компания ООО «БМ Логистикс ДВ» имеет линейно-функциональную структуру. Предприятие ООО «БМ Логистикс ДВ» возглавляет генеральный директор.

Таким образом, исходя из вышесказанного, можно сделать вывод, что за исследуемый период, выручка предприятия ООО «БМ Логистикс ДВ» выросла на 18,34%, что составляет 79469 тыс. руб., а вот прибыль от продаж снизилась на 2318 тыс. руб., что обусловлено ростом расходов компании. Исходя из следующего, численность сотрудников за 2017-2018 выросла на 2 чел. или на 8,33%, рост фонда заработной платы - на 32,09

%, среднемесячный размер заработной платы - на 13,22 %. Из этого следует, что производительность труда выросла на 10,79 %, отдача с фонда заработной платы, напротив, снизилась на 2,15 %, что подтверждает успех принятого решения об увеличении численности сотрудников, и неэффективность повышения премий, обусловивших рост фонда заработной платы.

2.2 Анализ транспортно-логистической деятельности предприятия ООО «БМ Логистикс ДВ» занимается транспортно-экспедиторской деятельностью, в частности:

- авиаперевозки;
- автоперевозки;
- мультимодальные перевозки;
- ЖД перевозки;
- морские перевозки;
- сборные грузы из Китая;
- контейнерные перевозки;
- перевозка проектные и негабаритные грузы;
- сервис по Китаю;
- отгрузочная база в порту Находка и в порту Владивосток;
- таможенный склад;
- внутривпортовое обслуживание навалочных и генеральных грузов;
- наливные грузы;
- ремонт и зачистка контейнеров-цистерн (рисунок 18).



Морские перевозки

Морские перевозки являются наиболее распространенным видом транспортировки груза.



Наливные грузы

Группа компаний TBM Pacific Group оказывает услуги по перевозке наливных грузов



ЖД перевозки

Железнодорожные перевозки в России – наиболее интересный и сложный вид транспортировки груза.



Отгрузочная база в порту Находка и в порту Владивосток

Группа компаний TBM Pacific Group располагает собственными отгрузочными базами в крупнейших транспортных узлах Дальнего Востока



Ремонт и зачистка контейнеров-цистерн

Еще одним направлением компании TBM Pacific Group является оказанием услуг по ремонту и зачистки танк контейнеров



Негабаритные и проектные грузы

Большой опыт перевозки негабаритных грузов, проработка специальных маршрутов и транспортных решений. Разработка комплексных решений для импорта больших партий оборудования с использованием классрешений ФТС.



Контейнерные перевозки

Транспортно-экспедиторское обслуживание, комплексный подход к решению поставленных задач

Рисунок 18- Услуги, описанные на сайте компании ООО «БМ Логистикс ДВ», 2020г.

Для того, чтобы выявить преимущества и недостатки предприятия

был проведен анализ услуг транспортировки предприятия ООО «БМ Логистикс ДВ» и конкурентов в виде ООО «Прайм Форвардинг» и ООО «Глобал Логистик Восток» на основе предоставления услуг на сайтах предприятий. (таблица 2.2).

Таблица 2.2 – Анализ услуг по транспортировке грузов предприятий в г. Владивосток, 2019г.

Вид услуги	БМ Логистикс ДВ	Прайм форвардинг	Глобал Логистик Восток
Мультимодальные перевозки	+	+	+
Автоперевозки	+	+	+
Авиаперевозки	+	+	+
ЖД перевозки	+	+	+
Морские перевозки	+	+	+
Сборные грузы из Китая	+	+	+
Контейнерные перевозки	+	-	+
Перевозка проектные и негабаритные грузы;	+	+	+
Сервис по Китаю	+	+	+
Отгрузочная база в порту	+	-	-
Таможенный склад	+	+	+
Внутрипортовое обслуживание навалочных и генеральных грузов	+	-	-
Наливные грузы	+	-	+
Ремонт и зачистка контейнеров-цистерн	+	-	-
Страхование и сертификация грузов	+	+	+
Таможенное оформление	-	+	+
Экспресс доставка	+	-	+
Перевозка режимных грузов	-	-	+

Исходя из данного анализа можно увидеть, что предприятие «БМ Логистикс ДВ» имеет сильную сторону в виде отгрузочной базы в порту г. Находка и г. Владивосток, внутрипортовое обслуживание навалочных и генеральных грузов и ремонт с зачисткой контейнеров-цистерн. Слабыми сторонами предприятия оказались отсутствие услуг таможенного оформления и перевозки режимных грузов.

ООО «БМ Логистикс ДВ» имеет средний ценовой сегмент по городу на оказание услуг по транспортировке грузов. Эти данные основываются на сравнении цен по городу Владивосток на оказание услуги по перевозке груза в виде сварочных аппаратов в 40-футовом high cube контейнере по направлению Пусан-Владивосток-Москва без подсчета НДС

Таблица 2.3 – Ценовой сегмент по оказании услуг транспортировки предприятий, 2019г.

Направление	Вид контейнера	БМ Логистикс ДВ	Прайм форвардинг	Глобал Логистик Восток
Пусан-Владивосток-Москва	40 фт hc с НДС 0	735\$+ 140000	755\$+ 130000	900\$+149000
Пусан-Владивосток-Москва	40 фт hc с охраной на ЖД	735\$+147187	755\$+ 139050	900\$+156187

Из таблицы 2.3 видно, что «БМ Логистикс ДВ» имеет средний чек на оказания услуг. Проведя анализ ценового сегмента стало ясно, что некоторые компании специально снижают первую тарифную ставку для новых клиентов. Этот происходит для того, чтобы компания удерживала новых клиентов. Поэтому конкретную стоимость для перевозки груза сказать сложно. Минимальная комиссия в компании ООО «БМ Логистикс ДВ» составляет 65\$.

Основной аудиторией ООО «БМ Логистикс ДВ» являются юридические лица с большим объемом перевозок. Также, ООО «БМ Логистикс ДВ» может заключать договора с индивидуальными предпринимателями. На предприятии отсутствует наличный расчет, оплата происходит только за счет реквизитов. В основном, к компании ООО «БМ Логистикс ДВ» обращаются предприятия, которые работают с компанией долгое время. ООО «БМ Логистикс ДВ» сотрудничает с такими компаниями как: АО «Сибуглемет», ПАО «Мечел, ПАО «Транснефть». Под большим объемом перевозок понимаются компании, перевозящие контейнеры количеством от 1 до 10 (рисунок 18).

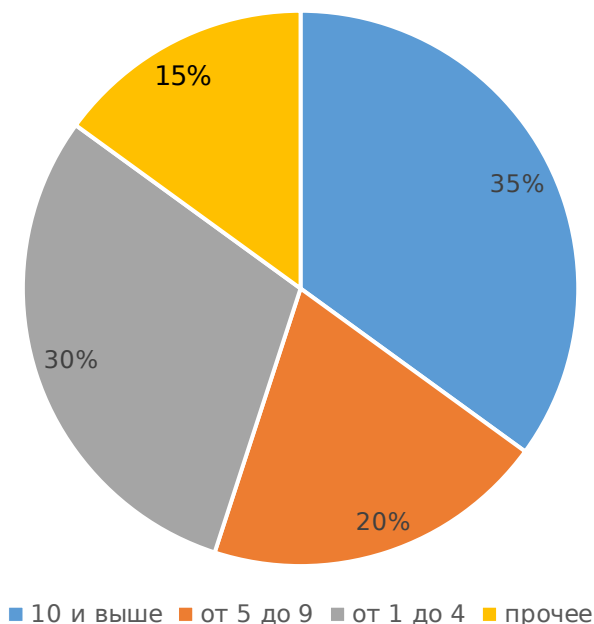


Рисунок 18 – Доля контейнеров, перевозящих ООО «БМ Логистикс ДВ», 2019г.

В таблице 2.3 представлена краткая характеристика целевой аудитории предприятия ООО «БМ Логистикс ДВ»

Таблица 2.3 – Характеристика целевой аудитории предприятия ООО «БМ Логистикс ДВ»

Наименование целевой аудитории	Краткая характеристика целевой аудитории
Юридические лица	Клиенты, перевозящие большие объемы груза, имеют с компанией долгосрочные отношения (от 10 контейнеров и выше)
Индивидуальные предприниматели	Клиенты, перевозящие небольшие объемы груза (от 5 до 9 контейнеров)
Физические лица	Клиенты, перевозящие маленькое количество груза, чаще всего, разово (от 1 до 4 контейнеров)

Исходя из проведенного анализа можно увидеть, что предприятие «БМ Логистикс ДВ» имеет сильную сторону в виде отгрузочной базы в порту г. Находка и г. Владивосток, внутривортовое обслуживание навалочных и генеральных грузов и ремонт с зачисткой контейнероцистерн. Слабыми сторонами предприятия оказались отсутствие услуг таможенного оформления и перевозки режимных грузов.

ООО «БМ Логистикс ДВ» имеет средний ценовой сегмент по городу

на оказание услуг по транспортировке грузов.

Основной аудиторией ООО «БМ Логистикс ДВ» являются юридические лица с большим объемом перевозок. Также, ООО «БМ Логистикс ДВ» может заключать договора с индивидуальными предпринимателями.

Как уже отмечалось, компания ООО «БМ Логистикс ДВ» занимается транспортно-экспедиционными услугами. География перевозок разнообразна, но основными перевозками по грузоотправлению являются: Китай и Корея. Также ООО «БМ Логистикс ДВ» возит груз по таким странам как: Япония, Индия, Вьетнам, Таиланд, Канада, Австралия (рисунок 19).

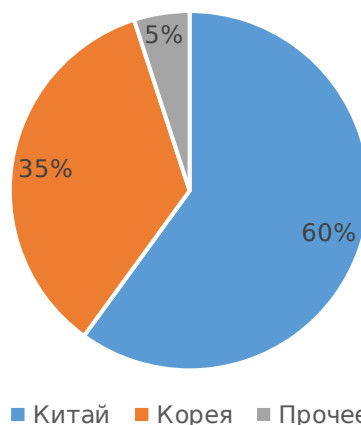


Рисунок 19 – Географическая направленность объемов заказов ООО «БМ Логистикс ДВ» по странам-импортерам, %

Таким образом, как показано на диаграмме, предприятие имеет основные направления доставки грузов, специфика которых не оказывает влияние на объемы продаж в различные месяцы календарного года, что является положительным моментом. Ключевыми направлениями ООО «БМ Логистикс ДВ» являются Китай и Корея.

Согласно проведенному анализу были обнаружены кратковременные и долговременные задержки груза в порту г. Пусан, Корея. Это связано с особым режимом приема документации в данном порту.

Согласно данным таблицы на протяжении всего 2018 г. отклонения от среднемесячной выручки наблюдались небольшие. Данный факт показывает хорошее распределение выполняемых заказов, позволяющее

компании не иметь простоев.

Сезонность логистических услуг является слабо выраженной, что наглядно видно на графике (рисунок 20).

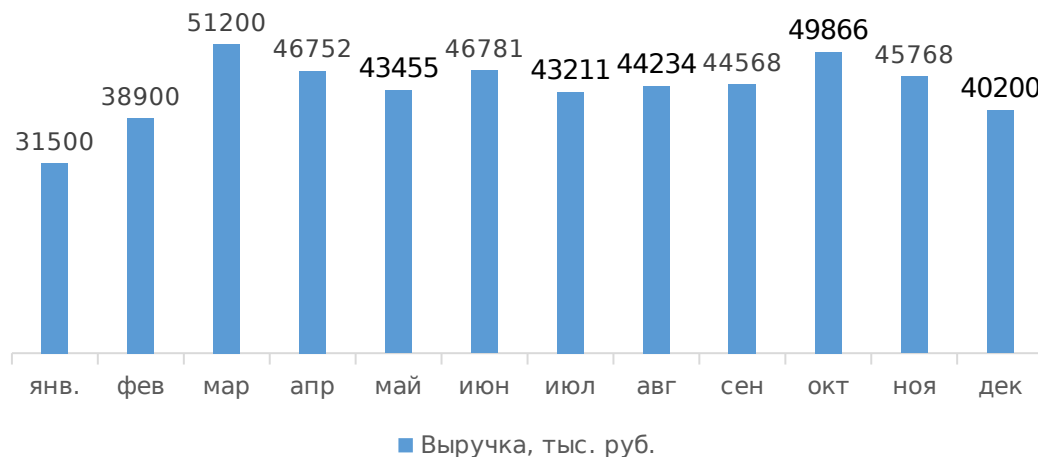


Рисунок 20 – Сезонность выполнения заказов «БМ Логистикс ДВ», в 2019 г, тыс. руб

Процессы грузоперевозки на предприятии «БМ Логистикс ДВ» по морским перевозкам, авиа и ж/д перевозкам практически не отличаются.

Базовый маршрут ООО «БМ Логистикс ДВ» «Сеул (Инчхон)- Владивосток -Москва» 40-футовым контейнером представлен на рисунке 21.

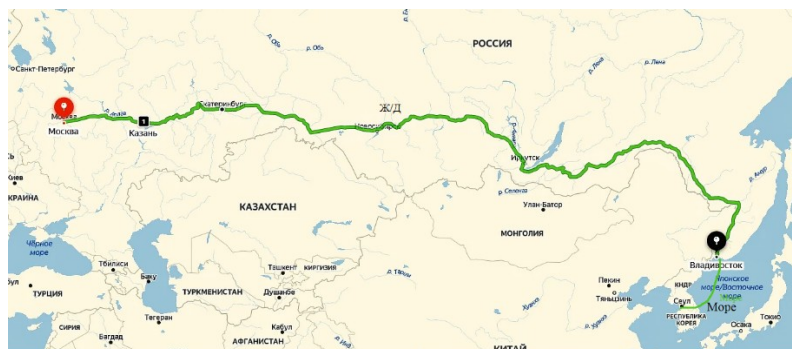


Рисунок 21- Базовый маршрут ООО «БМ Логистикс ДВ», 2020г.

Из Южной Кореи груз следует морем до Владивостока. Расстояние маршрута 769 километров. На таможне груз во Владивостоке оформляют по ВТТ (внутренний таможенный транзит) и контейнера крепятся на железнодорожную платформу ОАО «РЖД» и следуют до станции Силикатная (Москва).

Далее погрузка контейнеров с терминала производится на автотранспорт. Применительно к действующей системе в качестве

основного средства грузоперевозок выступает морской транспорт.

1 этап. Погрузка на автотранспорт, которым в дальнейшем груз доставляется в порт.

2 этап. Погрузка на судно в порту Инчхон (Port of Incheon) и доставка в порт Владивосток.

3 этап. Выгрузка в порту Владивосток, перемещение на таможенный склад и дальнейшее распределение (отправка железнодорожным транспортом до Москвы).

Обычно, перевозка ООО «БМ Логистикс ДВ» происходит морскими путями. Изначально ООО «БМ Логистикс ДВ» составляет драфт между грузоотправителем и судовым агентом. В каждой стране у компании «БМ Логистикс ДВ» есть свои подрядчики-агенты. Данные люди уполномочены контролировать груз и погрузку груза на судно.

Следующим этапом происходит прибытие судна в порт назначения, где по прибытии компания «БМ Логистикс ДВ» забирает коносамент. Чаще всего, ООО «БМ Логистикс ДВ» сотрудничает и берет в аренду контейнера транспортных линий ООО «Maersk», «FESCO». И «Hyundai». Также, компания ООО «БМ Логистикс ДВ» периодически берет контейнеры линии «Sinokor». Выбор компании зависит от предложенных транспортными линиями тарифных ставок.

Далее происходит таможенная чистка, также может произойти МИДК. В данной процедуре таможенный склад сравнивает количество товара и отправляет выбранный случайным образом контейнер на рентген. Компания «БМ Логистикс ДВ» не имеет таможенного отдела, поэтому процессом растамаживания груза занимаются партнеры компании. Если груз прошел проверку, то в дальнейшем заполняется оформление разрешения на выпуск товара или «закрытие склада» (рисунок 22).

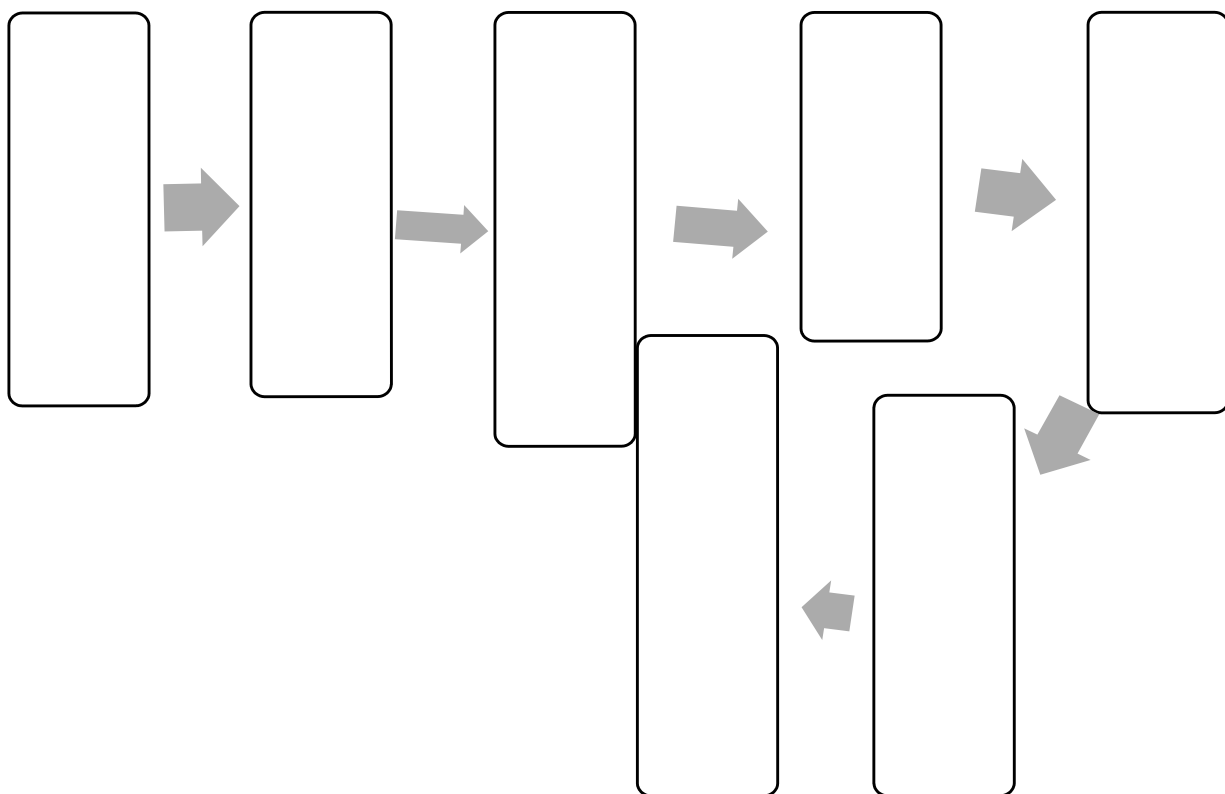


Рисунок 22- Схема отправки груза по маршруту море-жд-авто перевозка, 2019г.

Если грузоперевозка является мультимодальной, то груз в дальнейшем направляется на Ж/Д линии, где необходима Ж/Д накладная, либо перегружается на авто, где необходима товарно-транспортная накладная, либо морскими путями, где нужен еще один коносамент (рисунок 23).

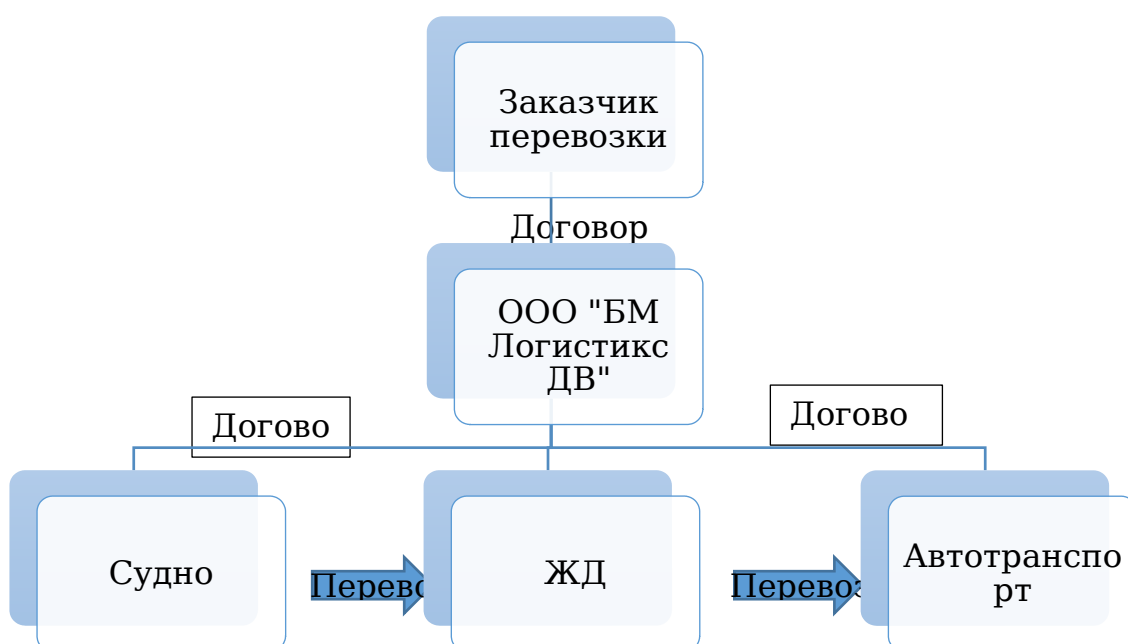


Рисунок 23- Схема движения мультимодальной перевозки ООО «БМ Логистикс ДВ», 2020г.

У компании «БМ Логистикс ДВ» отсутствует собственный терминал. Компания заключила с Ж/Д терминалом договор на хранения груза в г.Москва. На рисунке 11 можно увидеть схему передачи документов для компании ООО «БМ Логистикс ДВ» на мультимодальные перевозки при перевозке груза по международным направлениям без учета страхования груза.

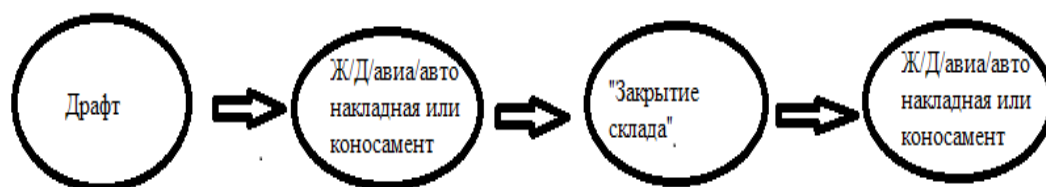


Рисунок 24 - Документы, необходимые на организацию мультимодальных перевозок в ООО «БМ Логистикс ДВ», 2020г.

В рамках порта (ВМТП, Sollers. Pacific logistic) происходит погрузка контейнеров на Ж/Д пути. Отдельных узлов для погрузки контейнеров у ООО «БМ Логистикс ДВ» нет. На каждой станции назначения груза есть свои подрядчики. Агенты принимают контейнер на станции назначения и доставляют до грузополучателя.

Также, в г. Находка у компании «БМ Логистикс ДВ» имеется склад для хранения шин. Объем помещения составляет примерно 60 м³. Также, в порту г. Находка находится собственная отгрузочная база. Учитывая важность железнодорожного транспорта на логистическом рынке Российской Федерации, данное направление является для Группы компаний *TBM Pacific Group* одним из приоритетных. Сегодня железнодорожные доставки – это комплекс мер, включающий в себя не только стандартные функции, которые представлены на рынке, но и терминальные услуги. Чаще всего, авиаперевозки используются для

экспресс-перевозки груза. Для перевозки груза необходима авианакладная. Компания ООО «БМ Логистикс ДВ» перевозит любой объем и размер груза, используя авиаперевозки.

В настоящий момент компания ООО «БМ Логистикс ДВ» отправляет сборные грузы только для своих постоянных клиентов, т.к. для новых клиентов перевозить сборные грузы не выгодно для предприятия. Также, для удержания и привлечения новых клиентов компания периодически снижает тарифные ставки.

Еще одним направлением компании TBM Pacific Group является оказание услуг по ремонту и зачистки танк контейнеров.

ООО «БМ Логистикс ДВ» производит следующие работы с танк-контейнерами:

- внутренняя и наружная зачистка танк-контейнера;
- сварочные работы;
- ремонт обшивки танк-контейнера;
- грунтовка и покраска танк-контейнера.

ООО «БМ Логистикс ДВ» с момента открытия 2013 года имеет множество партнеров транспортных компаний со всего мира. Также, компания имеет широкий спектр услуг и высокий уровень лояльности для постоянных клиентов. В последнее время, компания стала делать акцент на перевозки из стран Азии. Исходя из данного анализа можно увидеть, что предприятие «БМ Логистикс ДВ» имеет сильную сторону в виде отгрузочной базы в порту г. Находка, и ремонт с зачисткой контейнеро-цистерн. Также компания имеет свой собственный склад для хранения шин, что является дополнительным источником дохода.

Проведя исследование процессов транспортировки грузов в совокупности с анализом результативности предприятия ООО «БМ Логистикс ДВ», были выявлены сильные и слабые стороны компании, а также спрогнозированы угрозы и возможности (таблица 2.4).

Таблица 2.4- SWOT-анализ текущего состояния грузоперевозок ООО «БМ Логистикс ДВ»

Сильные стороны	Слабости
Отсутствие сезонности при оказании	Снижение финансовой устойчивости;

услуг; Устойчивая клиентская база; Наличие постоянных клиентов; Дифференцированный груз; Страхование грузов; Ремонт и зачистка контейнеров; Отгрузочная база в г. Находка; Судовое агентирование; Автоматизация работы с помощью программы 1С;	Отсутствие портовых услуг; Сборные грузы только для постоянных клиентов; Задержка грузов в Пусане; Отсутствие таможенного отдела; Под программным обеспечением используется 1С: предприятие
Возможности	Угрозы
Повышение квалификации персонала; Повышение качества оказываемых услуг; Введение услуги перевозки сборных грузов для всех клиентов; Поиск новых подрядчиков в Пусане; Добавление таможенного отдела;	Рост конкурентов данного сегмента услуг; Рост снижения прибыли; Ошибки в расчетах тарифных ставок; Инфляционные процессы; Временное закрытие грузовых границ между Китаем и Кореей из-за коронавируса; Повышение курса доллара;

Таким образом, можно сказать следующее.

Согласно проведенному SWOT-анализу нами были сформулированы сильные и слабые стороны деятельности ООО «БМ Логистикс ДВ», а также выявлены возможности и угрозы.

Из наиболее выраженных слабостей, проведенных в SWOT-анализе были выражены: снижение финансовой устойчивости, отсутствие портовых услуг, сборные грузы только для постоянных клиентов, задержка грузов в Пусане, отсутствие таможенного отдела.

Наиболее влиятельными угрозами оказались: рост конкурентов, рост снижения прибыли, инфляционные процессы, ошибки в расчетах тарифных ставок и закрытие грузовых границ между Китаем и Кореей из-за COVID-19, а также повышение курса доллара.

Особое внимание требует взаимосвязанность и зависимость ряда угроз, игнорирование которых может привести к не просто дальнейшему падению прибыли, но и к убыткам. Одной из основных проблем является рост снижения прибыли. Вероятнее всего, компании БМ Логистикс ДВ стоит поискать пути решения данной проблемы. Также, компании следует внедрить новые системы работы с транспортными линиями. В 2020-м году из-за повышения курса доллара и распространение коронавируса, компании ООО «БМ Логистикс ДВ» стоит создать условия и программу

лояльностей для клиентов, чтобы быть отличным от других конкурентов.

2.3 Разработка предложений по улучшению показателей деятельности предприятия

В 2018 у компании «БМ Логистикс Дв» снизилась прибыль на 10,18%. Вероятнее всего, это случилось за счет непредвиденных расходов компании. Также, на это могла повлиять оплата drop-off-charge (дополнительный сбор за возврат контейнера в месте отличном от места доставки, указанного в коносаменте), которая производится за счет компании ООО «БМ Логистикс ДВ» или клиента. Данный сбор собирается с клиента в случае, если компания «БМ Логистикс ДВ» работает с новым клиентом. Если тарифная ставка по перевозке оказалось слишком затратной для клиента и компании выгодно сохранить клиента, то ООО «БМ Логистикс ДВ» делает drop-off-charge за свой счет (рисунок 25).

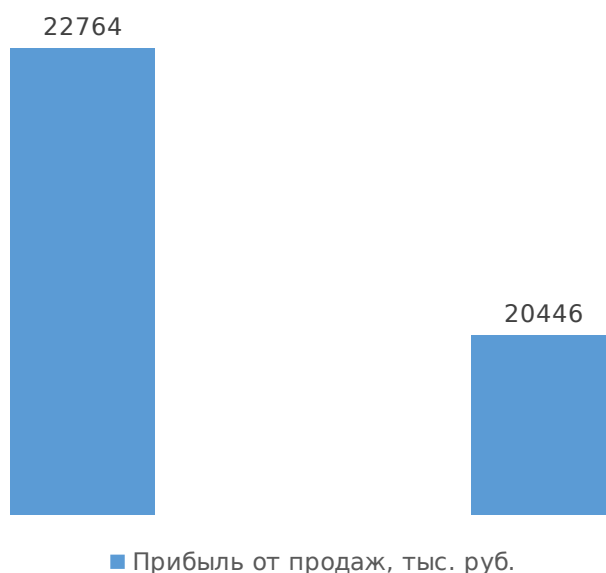


Рисунок 25- прибыль от продаж «БМ Логистикс ДВ» 2017-2018гг.

В настоящий момент рынок экспедирования и транспортных услуг переживает кризис и колоссальную потерю прибыли по причине увеличения курса доллара и пандемии COVID-19. Всем транспортным компаниям необходимо делать все возможное, чтобы оставаться на плаву. Основной задачей компании «ООО БМ Логистикс ДВ» время является сохранить своих клиентов и партнерские отношения с транспортными линиями.

В связи с нестабильной экономической ситуацией, компании ООО «БМ Логистикс ДВ» следует найти новые пути решения для сохранения

прибыли. Так, линия «Maersk» предлагает своим постоянным партнерам возить контейнеры по системе Round trip. Данная система появилась совсем недавно и уже показала свою прибыльность. За счет данной системы линия «Maersk» становится одной из наиболее привлекательной для экспедиторских компаний.

Суть системы «Round trip» заключается в следующем. Компании экспедиторы, у которых нет своих контейнеров, везут груз контейнерами линий. Основными линиями, у которых есть свои контейнера являются: Sinacor, Maersk, Hyundai, CMA, CGM и Fesco. После того, как груз привезен до места назначения, компания экспедитор обязана заплатить дропп линиям за то, чтобы пустой контейнер вернулся обратно в место отправки. Данная услуга входит в стоимость перевозки для клиента, что приводит к повышению цены на оказание услуг.

Компания «Maersk» предлагает своим постоянным партнерам систему Round trip, в которой контейнеры не отправляются обратно в порт отправления, а ездят по России. Также, экспедиторской компании не нужно платить дропп за контейнер. И это еще является дополнительным источником доходов для экспедиторской компании, так как она имеет возможность сдать контейнер в аренду компании-конкурентам. У каждого контейнера есть свой номер. На сайте компании «Maersk» у каждой компании-партнера есть свой личный кабинет. В данном кабинете можно просмотреть историю аренды своих контейнеров и где они находятся в данный момент. Доступ к этой информации есть также у компаний-конкурентов, т.е конкуренты видят лишь нужный им для отправки контейнер, где он стоит и кому он в настоящий момент принадлежит. Далее конкуренты заключают сделку и дают компании-экспедитору оплату за Round trip. Так, компания получит еще большую прибыль от сделки. Цена на Round trip бывает разной. Все зависит от местоположения и места загрузки контейнера. Иногда выгодно отдать контейнер бесплатно компании-конкуренту, чтобы не платить дропп, иногда нужно доплатить другой компании за то, чтобы они взяли контейнер в аренду, но это цена будет гораздо меньше, чем оплата дроппа.

Чтобы доказать эффективность системы Round trip был проведен анализ тарифных ставок с разных портов отправления до пункта назначения с помощью разных транспортных линий и с разными видами контейнеров (таблица 2.5).

Таблица 2.5 – Стоимость 20-фт контейнера по направлению Ningbo-Владивосток-Москва, 2020г.

Порт назначения во Владивостоке	Отправка	Фрахт	Дропп	Стоимость в USD	RT	Ж/Д, стоимость за вывоз, прибыль	Итого
ВМТП	HMM	\$600	\$100	\$700	-	95 600р.	151 600р.
ВМТП	Fesco	\$660		\$660	-	95 600р.	148 400р.
Sollers	MCC	\$643	\$100	\$743	-	93 527р.	152 967р.
Sollers	MCC	\$643		\$643	30 000р.	93 527р.	144 967р.

По результатам данной таблицы видно, что наиболее дешевый вариант перевозки по маршруту Ningbo-Владивосток-Москва оказался у линии «Maersk», так ещё компания «ООО БМ Логистик ДВ» получит прибыль по системе Round trip в виде 30000 рублей.

Таблица 2.6- Стоимость 20-фт контейнера по направлению Шанхай-Владивосток-Москва. 2020 г.

Порт назначения	Отправка	Фрахт	Дропп	Стоимость в USD	RT	Стоимость в рублях	Итого
ВМТП	HMM	\$600	\$100	\$700	-	95 600р.	151 600р.
ВМТП	Fesco	\$630		\$630	-	90 390р.	140 790р.
Sollers	MCC	\$588	\$100	\$688	-	93 527р.	148 567р.
Sollers	MCC	\$588		\$588	30 000р.	93 527р.	140 567р.

В таблице 2.6 видно, что наиболее дешевый вариант перевозки по маршруту Шанхай-Владивосток-Москва оказался у линии «Maersk», так ещё компания «ООО БМ Логистик ДВ» получит прибыль по системе Round trip в виде 30000 рублей.

Таблица 2.7 – Стоимость 20-фт контейнера по направлению Yantian-Владивосток-Москва, 2020г.

Порт назначения	Отправка	Фрахт	Дропп	Стоимость в USD	RT	Стоимость в рублях	Итого
ВМТП	НММ	\$750	\$100	\$850	-	95 600р.	163 600р.
ВМТП	Fesco	\$775		\$775	-	90 390р.	152 390р.
ВМТП	МСС	\$683	\$100	\$783	-	95 600р.	158 240р.
ВМТП	МСС	\$683		\$683	40 000р.	95 600р.	150 240р.

В таблице 2.7 видно, что наиболее дешевый вариант перевозки по маршруту Yantian -Владивосток-Москва оказался у линии «Maersk», так ещё компания «ООО БМ Логистик ДВ» получит прибыль по системе Round trip в виде 40000 рублей.

Таблица 2.8 – Стоимость 40-фт контейнера по направлению Ningbo-Владивосток-Москва, 2020г.

Порт назначения	Отправка	Фрахт	Дропп	Стоимость в USD	RT	Стоимость в рублях	Итого
ВМТП	НММ	\$700	\$50	\$750	-	153 100р.	213 100р.
ВМТП	Fesco	\$790		\$790	-	137 215р.	200 415р.
Sollers	МСС	\$785	\$50	\$835	-	149 243р.	216 043р.
Sollers	МСС	\$785		\$785	40 000р.	149 243р.	212 043р.

В таблице 2.8 видно, что наиболее дешевый вариант перевозки по маршруту Ningbo -Владивосток-Москва оказался у линии «Fesco» и составил 200 415рублей, а у компании «Maersk» 212 043. Однако в данной ситуации линия «Maersk» является наиболее выгодной, т.к Round trip составляет 40 000 рублей и данная система окупает это разницу.

Таблица 2.9- Стоимость 40-фт контейнера по направлению Шанхай-Владивосток-Москва, 2020г.

Порт назначения	Отправка	Фрахт	Дропп	Стоимость в USD	RT	Стоимость в рублях	Итого
ВМТП	НММ	\$700	\$50	\$750	-	125 820р.	185 820р.
ВМТП	Fesco	\$760		\$760	-	137 215р.	198 015р.
ВСК (Восточный)	МСС	\$715	\$50	\$765	-	142 100р.	203 300р.
ВСК (Восточный)	МСС	\$715		\$715	40 000р.	142 100р.	199 300р.

В таблице 2.9 видно, что наиболее дешевый вариант перевозки по маршруту Шанхай -Владивосток-Москва оказался у линии «Hyunday» и составляет 185 820 рублей, а у компании «Maersk» 199 300. Однако в данной ситуации линия «Maersk» является наиболее выгодной, т.к Round trip составляет 40 000 рублей и данная система окупает это разницу.

Таблица 2.10 - Стоимость 40-фт контейнера по направлению Yantian-Владивосток-Москва, 2020г.

Порт назначения	Отправка	Фрахт	Дропп	Стоимость в USD	RT	Стоимость в рублях	Итого
ВМТП	НММ	\$1 000	\$50	\$1 050	-	125 820р.	209 820р.
ВМТП	Fesco	\$885		\$885	-	137 215р.	208 015р.
Sollers	MCC	\$865	\$50	\$915	-	149 243р.	222 443р.
Sollers	MCC	\$865		\$865	40 000р.	149 243р.	218 443р.

В таблице 2.10 видно, что наиболее дешевый вариант перевозки по маршруту Ningbo -Владивосток-Москва оказался у линии «Fesco» и составил 208 015, далее идет линия «Hyunday» и составляет 209820 рублей, а у компании «Maersk» 218 443 или 222 443 без дроппа.. Однако в данной ситуации линия «Maersk» является наиболее выгодной, т.к Round trip составляет 40 000 рублей и данная система окупает это разницу.

Исходя из данного анализа видно, что система Round trip является наиболее оптимальным вариантом при выборе транспортной линии для компании «БМ Логистикс ДВ». В настоящий момент компания ведет переговоры с «Maersk» по внедрению данной системы. Данная система поможет компании ООО «БМ Логистикс ДВ» сохранить клиентов за счет предложения одной из оптимальных цен по городу, а также сохранения прибыли и избежание убытков при данной нестабильной экономической ситуацией.

В ходе исследования работы было обнаружено еще одно усовершенствование для компании ООО «БМ Логистикс ДВ». Считая ставки на перевозку контейнеров весом 20 и 40 футов, стало ясно, что на просчет оптимального маршрута уходит много времени. Ежемесячно

транспортные линии предоставляют транспортной компании прайс-лист на перевозку груза из разных портов стран. Логистам компании «БМ Логистикс ДВ» приходится постоянно обращаться к распечатанным прайс-листам или смотреть прайс-листы в электронном ресурсе, что приводит к издержкам во времени. Также, клиентам компании приходится долго ждать ставку (в среднем от 1 часа до 12 часов), так как ставки на грузоперевозку узнаются у логистов через электронную почту (рисунок 26). Из-за такой издержки во времени компания ООО «БМ Логистикс ДВ» теряет свою оперативность.

Отправить сообщение. Все поля, отмеченные звездочкой, являются обязательными.

Адрес:
 ул. Портовая, д. 18,
 офис 12
 г. Находка
 Приморский край
 Россия


Телефон:
 +7 (4236) 740 884

E-mail:
 info@tbmpg.ru

Имя * **E-mail *** **Тема ***

Сообщение *

САРТЧА *

Я не робот 

Конфиденциальность - Условия использования

Отправить копию этого сообщения на ваш адрес

Рисунок 26- обратная связь компании «БМ Логистикс ДВ», 2020г.

Компании ООО «БМ Логистикс ДВ» следует внедрить на сайт компании онлайн-калькулятор для расчета ставок на транспортировку груза. Это является значительным улучшением для компании, так как сократятся издержки во времени. Клиентам станет проще смотреть предварительную ставку, и логисты компании смогут быстрее рассчитывать оптимальные ставки.

В онлайн калькулятор возможно загрузить все прайс-листы транспортных линий по морю, загрузить прайс лист Ж/Д. Данную оптимизацию необходимо обновлять ежемесячно, так как транспортные линии «Maersk», «Fesco», «CGM» и другие каждый месяц присылают компании ООО «БМ Логистикс ДВ» свои цены на перевозки. Еще одним преимуществом онлайн калькулятора является то, что данный

калькулятор ищет наиболее оптимальную цену на перевозку грузов.

Таким образом онлайн-калькулятор на сайте компании ООО «БМ Логистикс ДВ» является необходимым внедрением в компании. Так как от этой оптимизации пропадают издержки во времени, вызванные долгим расчетом вручную и улучшается оперативность компании, что является положительным моментом для клиента.

Одной из слабостей компании «БМ Логистикс ДВ» является отсутствие таможенного отдела. Компания «БМ Логистикс ДВ» поручает данное дело своим партнерам, либо просит клиента организовать таможенные платежи самому. Некоторым клиентам экспедиторской компании это не устраивает, т.к им приходится делить счета между логистикой и таможенными брокерами. За счет этого компания ООО «БМ Логистикс ДВ» теряет своих клиентов или отстает от своих предприятий-конкурентов. Также постоянные клиенты ООО «БМ Логистикс ДВ» отметили, что им удобно, когда 1 менеджер ведет их сделку в 1 круг. Чаще всего, в компании ООО «БМ Логистикс ДВ» для оформления таможенных документов клиентов направляют таможенным партнерам компании из-за чего начинает теряться связь с клиентом, что является еще одним существенным недостатком.

В данной ситуации компании ООО «БМ Логистикс ДВ» следовало бы организовать в компании таможенный отдел или нанять 1-ого декларанта для работы с постоянными клиентами или с клиентами, которым неудобно делить счета. Для клиентов, которые готовы делить свои счета оставить прежние условия, т.е. также оформлять их таможенные платежи через таможенных партнеров.

В связи с повышением курса доллара, в настоящий момент организации ООО «БМ Логистикс ДВ» не выгодно организовывать целый таможенный отдел, т.к. это является очень затратным внедрением.

Для оценки необходимости внедрение в штат еще одного сотрудника в виде декларанта в офис г. Владивостока был проведен опрос сотрудников о необходимости декларанта в офисе (рисунок 27). Данный опрос заключался в виде одного вопроса: «Необходим ли в компании «БМ Логистикс ДВ таможенный брокер?»

По результатам исследования, 23 человека (88,5%) приняли решение, что компании «БМ Логистикс ДВ» необходим таможенный брокер. 3 человека (11,5%) считают, что выгодно обращаться за оформлением деклараций к таможенным партнерам.

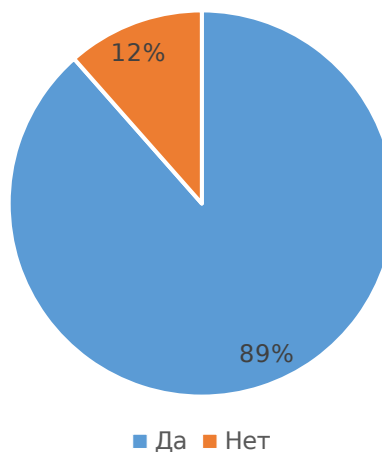


Рисунок 27- опрос работников «БМ Логистикс ДВ» о необходимости декларанта в офисе, 2020г.

Для того, чтобы нанять в офис г. Владивостока декларанта, необходимо посчитать экономическую эффективность данного внедрения. В среднем, оформление таможенной декларации обходится в 15 000-20 000 рублей. У компании «БМ Логистикс ДВ» нет таможенного отдела, поэтому своих клиентов отправляет к компании таможенных партнеров. В среднем, компания обслуживает за месяц 60-70 клиентов. Так как с компанией работают в основном организации, которые сотрудничают с компанией ООО «БМ Логистикс ДВ» достаточно продолжительное время, то за среднемесячное количество клиентов было взято число 60. Из них, некоторым клиентам стало неудобно переотправлять счета таможенным агентам. Согласно этим данным, был проведен опрос среди клиентов, насколько им удобно отправлять счета по разным местам (рисунок 28).

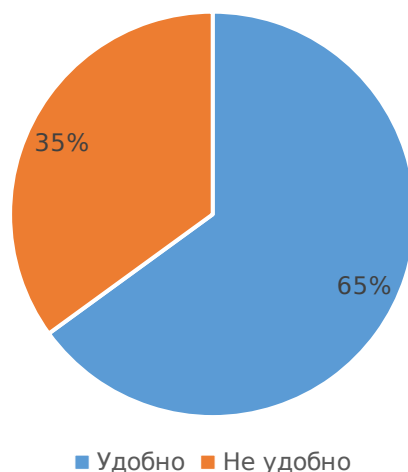


Рисунок 28- Опрос клиентов об удобности выставления счетов в разные организации, 2020 г.

Согласно проведенному исследованию стало известно, что 35% постоянных клиентов стало не удобно оплачивать счета с разных реквизитов, также некоторые организации отметили, что им не удобно работать с несколькими менеджерами по перевозке одного груза одновременно.

Проведем анализ стоимости услуг на декларации (таблица 2.12).

Среди постоянных клиентов компании «ООО БМ Логистикс ДВ» был проведен опрос

Таблица 2.12- анализ получения прибыли, сотрудничая с таможенным партнером, 2020г.

% клиентов	100%	35%
Количество клиентов	60	21
Себестоимость услуги	15000	15000
Стоимость для клиента	20000	20000
Выручка	1 200 000	420 000
Чистая Прибыль	300 000	105 000

Из данного анализа видно, что компания ООО «БМ Логистикс ДВ» получит за 60 человек прибыль в сумме 300 000 рублей за месяц, используя таможенных партнеров. Себестоимость услуги, работая через таможенных партнеров составляет 15 000 рублей, но компания ООО «БМ Логистикс ДВ» дает клиентам сумму в 20 000 рублей, чтобы получить прибыль в виде 300 000 рублей.

За 35% клиентов, которые предпочитают не делить счета между предприятиями компания ООО «БМ Логистикс ДВ» получит 105 000 рублей.

Рассмотрим анализ получения прибыли для компании ООО «БМ Логистикс ДВ», не используя таможенных партнеров, а нанимая 1 человека в лице таможенного декларанта (таблица 2.13)

Таблица 2.13 - анализ получения прибыли, используя таможенный отдел ООО «БМ Логистикс ДВ», 2020г.

%, клиентов	100%	35%
количество клиентов	60	21
себестоимость услуги	10 000	10 000
стоимость для клиента	20 000	20 000
выручка	1 200 000	420 000
Количество сотрудников	2	1
Зарботная плата сотрудникам	150 000	80 000
Чистая прибыль	450 000	130 000

Исходя из анализа, стало ясно, что при работе отдела в 1 человека компания получит прибыль в сумме 130 000 рублей, если бы компания обратилась к таможенным партнерам, то прибыль составила бы 105 000 рублей. Данный декларант будет работать с 35% клиентам, которым не удобно делить счета. Если компания соберется создавать полноценный отдел, то самый оптимальное количество человек в этом отделе равно двум. У одного менее опытного сотрудника заработная плата составит 80 000 рублей. А у другого менее опытного составит 70 000 рублей.

Исходя из исследования видно, что наиболее оптимальным решением будет открыть таможенный отдел. Так как компания имеет ряд преимуществ: сохранения своих клиентов, удобство для клиентов, организация, с которой ведется сотрудничество, идет с компанией ООО «БМ Логистикс ДВ» до момента завершения сделки, и компания имеет возможность полностью контролировать сделку, не упуская никаких мелочей. Также, компания получит дополнительную прибыль, что является одним из самых важных аргументов при создании таможенного

отдела (рисунок 29).

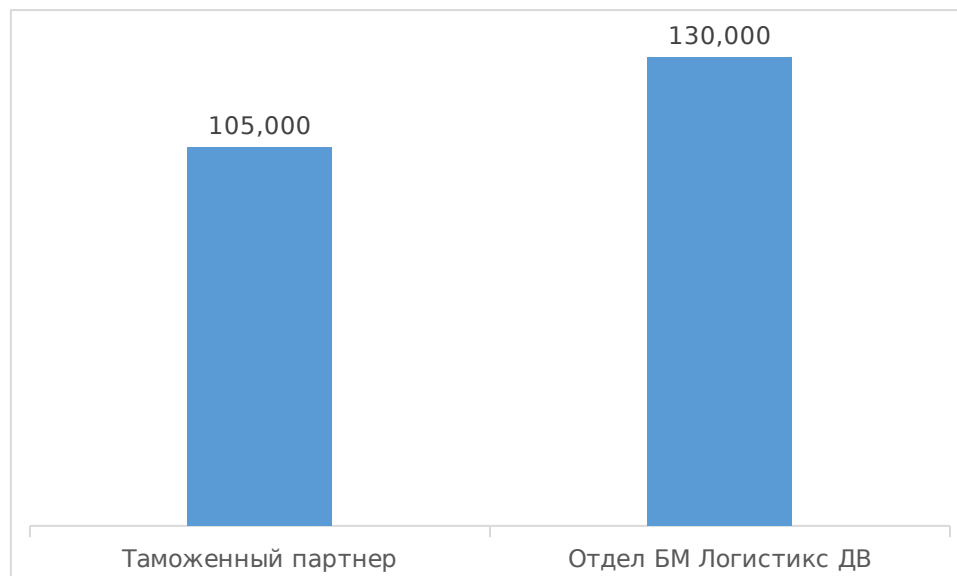


Рисунок 29- Динамика изменения прибыли при внедрения таможенного отдела при обслуживании 100% клиентов, 2020г.

На рисунке 30 изображена динамика изменения прибыли при внедрении таможенного отдела при обслуживании 100% клиентов. Ежемесячно компания будет получать на 150 000 рублей больше, чем при обращении к таможенным партнерам.

Исходя из этих расчетов, компании ООО «БМ Логистикс ДВ» следует внедрить собственный таможенный отдел. Данное внедрение поможет сохранить клиентов и их время, также это поможет сократить время простоя автотранспорта и повысить прибыль предприятия ООО «БМ Логистикс ДВ».

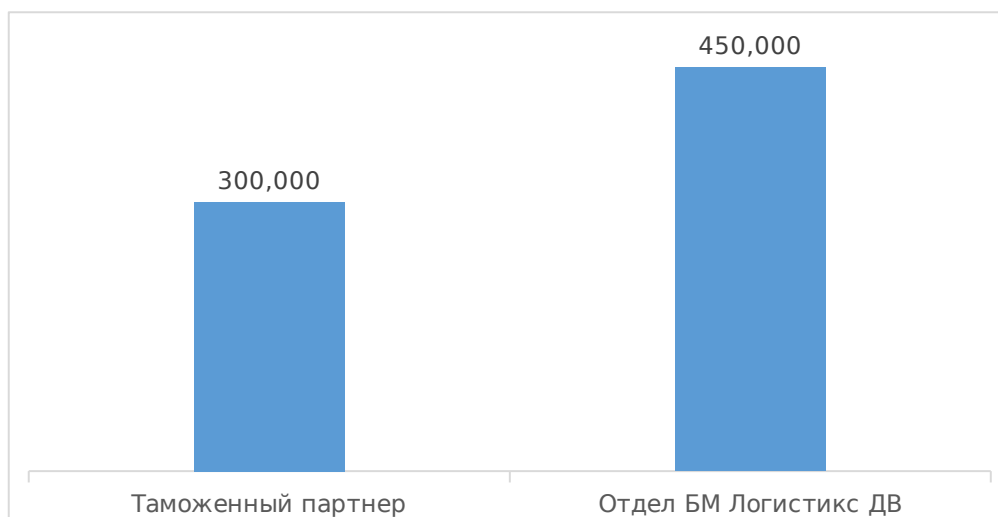


Рисунок 30- Динамика изменения прибыли при внедрения таможенного отдела при обслуживании 100% клиентов, 2020г.

Таким образом онлайн-калькулятор на сайте компании ООО «БМ Логистикс ДВ» является необходимым внедрением в компании. Так как от этой оптимизации пропадают издержки во времени, вызванные долгим расчетом вручную и улучшается оперативность компании, что является положительным моментом для клиента.

Согласно анализу видно, что система Round trip является наиболее оптимальным вариантом при выборе транспортной линий для компании «БМ Логистикс ДВ». В настоящий момент компания ведет переговоры с «Maersk» по внедрению данной системы. Данная система поможет компании ООО «БМ Логистикс ДВ» сохранить клиентов за счет предложения одной из оптимальных цен по городу, а также сохранения прибыли и избежание убытков при данной нестабильной экономической ситуацией.

Заключение

Транспорт – отрасль материального производства, осуществляющая перевозки пассажиров и грузов. Нами было отмечено, что транспорт как система, состоит из двух подсистем: транспорт общего пользования и транспорт не общего пользования. К основным задачам транспортной логистики относятся: создание транспортных систем, в том числе создание транспортных коридоров и транспортных цепей; обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса; совместное планирование транспортного процесса со складским и производственным; выбор вида транспортного средства; выбор типа транспортного средства; определение рациональных маршрутов доставки [18].

Сущность формирования стратегического поведения предприятия заключается в определении направления развития, разработке системы мероприятий по эффективному приближению к выбранному ориентиру, а также оценке и контроле процесса реализации выбранной стратегии. При этом основное значение имеет поведение предприятия на рынке.

Стратегическое управление носит сложный характер и требует учета множества факторов. Вместе с тем он позволяет выявить круг проблем, стоящих перед предприятием и некоторый набор различных способов их решения. Чтобы стать стратегией, этот набор должен сформироваться в систему.

Стратегическое управление становится все более актуальным для российских транспортных предприятий, которые выступают на рынке с жесткой конкуренцией, как между собой, так и с иностранными корпорациями.

Для дальнейшего развития рынка транспортно-логистических услуг Приморского края необходимо осуществить ряд первоочередных для данной отрасли мер: строительство современных логистических терминалов, распределительных центров и современных складских комплексов, географическое расширение масштаба перевозок, стимулирование инновационной деятельности, внедрение новых технологий обработки грузов, модернизация морских портов и повышение технической оснащенности операторов рынка, замена

устаревшего транспортного и погрузо-разгрузочного оборудования и др.

Для того, чтобы решить выявленные проблемы и реализовать вышеперечисленные рекомендации, необходимо активно развивать организационную, материально-техническую, информационную, кадровую инфраструктуры. Для дальнейшего развития рынка транспортно-логистических услуг Приморского края необходимы комплексные меры и дополнительные финансовые вложения от самих операторов рынка, от государства и инвесторов, как национальных, так и иностранных.

По результатам проведенного исследования в рамках преддипломной практики на ООО «БМ Логистикс ДВ», можно сделать вывод, что компания занимается транспортной экспедицией с широким спектром услуг.

Компания ООО «БМ Логистикс ДВ» имеет линейно-функциональную структуру и возглавляется генеральным директором.

Так, выручка предприятия ООО «БМ Логистикс ДВ» выросла на 18,34%, что составляет 79469 тыс. руб., а вот прибыль от продаж снизилась на 2318 тыс. руб., что обусловлено ростом расходов компании. Численность сотрудников за 2017-2018 выросла на 2 чел. или на 8,33%, рост фонда заработной платы – на 32,09 %, среднемесячный размер заработной платы – на 13,22 %. Производительность труда выросла на 10,79 %, отдача с фонда заработной платы, напротив, снизилась на 2,15 %, что подтверждает успех принятого решения об увеличении численности сотрудников, и неэффективность повышения премий, обусловивших рост фонда заработной платы.

Исходя из анализа логистической деятельности можно увидеть, что предприятие «БМ Логистикс ДВ» имеет сильную сторону в виде отгрузочной базы в порту г. Находка и г. Владивосток, внутрипортовое обслуживание навалочных и генеральных грузов и ремонт с зачисткой контейнеров-цистерн. Слабыми сторонами предприятия оказались отсутствие услуг таможенного оформления и перевозки режимных грузов.

ООО «БМ Логистикс ДВ» имеет средний ценовой сегмент по городу на оказание услуг по транспортировке грузов. Эти данные основываются на сравнении цен по городу Владивосток на оказание услуги по перевозке груза в 40-футовом high cube контейнере по направлению Пусан-Владивосток-Москва без подсчета НДС.

ООО «БМ Логистикс ДВ» с момента открытия 2013 года имеет множество партнеров транспортных компаний со всего мира. Также, компания имеет широкий спектр услуг и высокий уровень лояльности для постоянных клиентов. В последнее время, компания стала делать акцент на перевозки из стран Азии. Исходя из данного анализа можно увидеть, что предприятие «БМ Логистикс ДВ» имеет сильную сторону в виде отгрузочной базы в порту г. Находка, и ремонт с зачисткой контейнеро-цистерн. Также компания имеет свой собственный склад для хранения шин, что является дополнительным источником дохода.

Исходя из расчетов, компании ООО «БМ Логистикс ДВ» следует внедрить собственный таможенный отдел. Данное внедрение поможет сохранить клиентов и их время, также это поможет сократить время простоя автотранспорта и повысить прибыль предприятия ООО «БМ Логистикс ДВ».

Согласно анализу видно, что система Round trip является наиболее оптимальным вариантом при выборе транспортной линии для компании «БМ Логистикс ДВ». В настоящий момент компания ведет переговоры с «Maersk» по внедрению данной системы. Данная система поможет компании ООО «БМ Логистикс ДВ» сохранить клиентов за счет предложения одной из оптимальных цен по городу, а также сохранения прибыли и избежание убытков при данной нестабильной экономической ситуацией.

Список использованных источников

- 1 Обзор отрасли грузоперевозок в России 2019 год // <https://www.ey.com/> URL: [https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-transportation-services-2019-rus/\\$FILE/ey-transportation-services-2019-rus.pdf](https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-transportation-services-2019-rus/$FILE/ey-transportation-services-2019-rus.pdf) (дата обращения: 22.11.2019)
- 2 Тынянов М.А. Управление развитием дистрибуторской деятельности в современных экономических системах: дис. канд экон наук: 08.00.05. М., 2008. 140 с.
- 3 Савина Н.А. Организационно-методические основы повышения качества обслуживания в транспортнологистических компаниях: дис. канд. экон. наук: 08.00.05. М. 2009. 187 с.
- 4 Текущая ситуация на российском рынке логистического аутсорсинга // Логистика оссии URL: https://zakonrus.ru/vlad_st/3pl_3.htm (дата обращения: 03.02.2020).
- 5 Курманова Е.Л. 3PL-провайдер - основа становления рынка транспортно-логистических услуг // КиберЛенинка URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/3pl-provayder-osnova-stanovleniya-rynka-transportno-logisticheskikh-uslug> (дата обращения: 01.02.2020)
- 6 Шапкин В.С. Состояние и перспективы развития гражданской авиации России // Деловой авиационный портал АТО.ru URL: <http://www.ato.ru/category/segment/materialy-konferenciy?page=4> (дата обращения: 02.02.2020).
- 7 Бакин А.В. Управление эффективностью грузовых авиаперевозок авиакомпаний на рынке: дис. канд. экон наук: 08.00.05. М., 2005. 192 с.
- 8 Загородников К.А., Просвирина Н.В. и Сущность и классификация кластеров в современной инновационной экономике // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2018. Т. 8. № 12А. С. 107-117.
- 9 Просвирина Н.В., Тихонов А.И. Факторы конкурентоспособности и перспективы развития российского гражданского авиастроения // Московский экономический журнал. 2017. № 3. С. 61.

10 Пяткова П.Т, Смольянинова Е.Н. Внедрение на производство системы «Round trip»//Азимут научных исследований экономика и управление. 2020. №3(32)

11 Тихонов А.И., Калачанов В.Д., Тихонова С.В. Оценка клиентоориентированности предприятий авиационнокосмической промышленности // Московский экономический журнал. 2019. № 12. С. 61.

12 Мешанков Д.В., Тихонов А.И. Проблемы обеспечения экономической безопасности на авиационном транспорте // Московский экономический журнал. 2019. № 1. С. 35.

13 Болотнова Е.А. Совершенствование и модернизация выставочных железнодорожных путей необщего пользования в городе Темрюк / Е.А. Болотнова, Л.Н. Тыртышная, В.В. Гусаков // Естественно-гуманитарные исследования. - 2019. - № 26(4). - С. 19-27.

14 Гриневич Я.А. Оценки эффективности смешанных перевозок при организации работы транспортного узла / Я.А. Гриневич, О.С. Хлусова, И.Г. Рзун // Естественно-гуманитарные исследования. - 2019. - № 26(4). - С. 80-85. Sources: 1. Overview of the cargo transportation industry in Russia 2019 // <https://www.ey.com> / UR

15 Gudmundsson H. Sustainable Transportation: Indicators, Frameworks, and Performance Management Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2016. 304 p.

16 Vulnerability analysis of global container shipping liner network based on main channel Wu D., Wang N., Yu A., Wu N. Maritime Policy and Management. 2019. Т. 46. № 4. С. 394-409.

17 Systems of automation of transport and logistic control Zhaldzhayeva K.M., Zhusupova E.M. Известия Ошского технологического университета. 2018. № 1-2. С. 34-37.

18 The necessity to improve the logistic processes of the transport system
Goletiani K. Black Sea Scientific Journal of Academic Research. 2017. Т. 36. № 4. С. 33-35.

19 Logistic integration and coordination of urban public transport management

Zueva O.N., Zhuravskaya M.A., Sidorenko A.M. Известия Уральского государственного экономического университета. 2018. Т. 19. № 1. С. 51-61

20 Формирование транспортно-логистических кластеров в Российской Федерации

Сараева Е.Г. Sciences of Europe. 2017. № 21-1 (21). С. 52-56.

21 Александров, О. А. Логистика. Учебное пособие / О.А. Александров. - М.: ИНФРА-М, 2016. - 224 с.

22 Амиров, Магомед Единая транспортная система / Магомед Амиров. - М.: КноРус медиа, 2016. - 355 с.

23 Аникин, Б. А. Коммерческая логистика / Б.А. Аникин, А.П. Тяпухин. - М.: Проспект, 2016. - 428 с

24 Аникин, Б.А. Коммерческая логистика. Учебник / Б.А. Аникин. - М.: Проспект, 2017. - 922 с.

25 Афанасенко, И. Д. Логистика снабжения / И.Д. Афанасенко, В.В. Борисова. - М.: Питер, 2017. - 336 с.

26 Афонин, А. М. Промышленная логистика / А.М. Афонин, Ю.Н. Царегородцев, А.М. Петрова. - М.: Форум, 2017. - 304 с.

27 Гаджинский, А. М. Логистика. Учебник / А.М. Гаджинский. - М.: Дашков и Ко, 2016. - 432 с.

28 Горев, А. Э. Грузовые перевозки. Учебник / А.Э. Горев. - М.: Academia, 2016. - 304 с.

29 Григорьев, М. Н. Логистика. Краткий курс лекций / М.Н. Григорьев, С.А. Уваров. - М.: Юрайт 2016. - 208 с.

30 Григорьев, М. Н. Логистика. Продвинутой курс / М.Н. Григорьев, А.П. Долгов, С.А. Уваров. - М.: Юрайт, 2016. - 736 с.

31 Современные проблемы транспортной логистики в России и пути их решения

Мазлов И.И., Гаврилов С.И. Теория. Практика. Инновации. 2018. № 4 (28). С. 180-186.

32 Роль транспортной логистики в решении проблемы экологической безопасности Малых Г.И. Транспортная инфраструктура Сибирского региона. 2017. Т. 2. С. 696-699.

33 Интеллектуальные системы поддержки принятия решений в

проблемах транспортной логистики Маслова А.В., Токарев Д.Г., Туров Р.А. Современные научные исследования и разработки. 2017. № 6 (14). С. 145-148.

34 Актуальные проблемы и их решения в международной транспортной логистике
Алимова С.Г. Интернаука. 2018. № 1 (35). С. 25-26.

35 Проблемы логистики на предприятиях и пути их решения
Чумакова Н.И., Капчегашева И.В. Политика, экономика и социальная сфера: проблемы взаимодействия. 2016. № 3. С. 154-157.

36 Обеспечение транспортной безопасности. Проблемы, пути решения. Пестов Н.Н., Урбаев Д.И. Закон и право. 2020. № 4. С. 146-148.

37 Проблема финансирования транспортной инфраструктуры и пути её решения
Меркулов А.С., Терехова О.Г. Транспортная инфраструктура Сибирского региона. 2016. Т. 2. С. 104-110.

38 Развитие интеллектуальных транспортных систем в России- проблемы и пути их решения Солодкий А.И. Наука и техника в дорожной отрасли. 2017. № 1 (79). С. 18-20.

39 Современные проблемы транспортных перевозок и пути их решения
Нарижная Н.В. История и перспективы развития транспорта на севере России. 2017. № 1. С. 80-84.

40 Современные транспортные проблемы и пути их решения
Кромский Е.И., Жаков А.О., Ваторопин И.С. Молодой ученый. 2017. № 35 (169). С. 7-10.

41 Транспортная безопасность: проблемы и пути решения
Пискун В.Н., Катин В.Д. Научно-техническое и экономическое сотрудничество стран АТР в XXI веке. 2018. Т. 2. С. 105-109.

42 Бондаренко Е.М. Технологии работы «в одно окно» как способ оптимальной организации цепи поставок без участия логистических посредников // Инновационные факторы развития транспорта. Теория и практика Материалы международной научно-практической конференции. - 2018. - С. 82-86.

43 Гладкий В.Р. Транспортное обслуживание как ключевой элемент в транспортно-логистических системах // Логистика - евразийский мост материалы XIII Международной научно-практической конференции. 2018. С. 70-75.

44 Дмитриев А.В. Формирование цифровой среды транспортной логистики // Наука и практика. - 2018. - С. 88-92.

45 Еремеев А.С. Исследование особенностей логистических процессов // Фундаментальные и прикладные исследования в области управления, экономики и торговли. - 2018. - С. 257-260.

46 Заруднев Д.И., Абраева К.Т. Инновационные подходы к управлению предприятием // Техника и технологии строительства. - 2019. - № 1. - С. 35-38. Вахтина Н.И. Цифровые технологии в транспортной логистике // Актуальные проблемы развития отраслевых рынков: национальный и региональный уровень Сборник статей III Международной научно-практической конференции. 2019. - № 1. - С. 17-21.

Расставить сноски

Отформатировать список источников

Приложение А
Коносамент

SEALAND A MAERSK COMPANY		SHORT SEA BILL OF LADING		BLAC <i>Handwritten: Handwritten</i> BL No: 587883825	
Shipper ZIBO TAIBO INDUSTRIAL CO.,LTD. ADD.ZHANGDIAN DISTRICT,ZIBO CITY,SHANDONG PROVINCE,CHINA TEL:+86-533-2835628		Booking Port of Loading Shipper's receipt receipt and part of Carriage as defined in clause 1 For amount and rate of Freight			
Consignee (negotiable only if consigned "to order", "to order of a named Person or "to order of carrier") MPE LTD 125080,RUSSIAN FEDERATION, MOSCOW, VOLOKOLAMSKOE SHOSSE 2 ROOM 104 MOSCOW, RUSSIA PHONE:+74952340033		Notify Party (see clause 23) BM LOGISTICS FAR EAST CO., LTD PARTS OF TBM PACIFIC GROUP OFFICE 204, 21B BESTUZHEVA STR., 690003, VLADIVOSTOK, RUSSIA TEL. +7 (4232) 777 181 MOB. +79502801669			
Vessel (see clause 1 + 13) MS HAWK	Voyage No. 945N	Place of Receipt. Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L (see clause 1)			
Port of Loading BUSAN, KOREA	Port of Discharge COMMERCIAL PORT VLADIVOSTOK	Place of Delivery. Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L (see clause 1)			
PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER					
Kind of Packages, Description of goods, Marks and numbers, Container No./Seal No., Weight Measurement 1 CONTAINER(S) SAID TO CONTAIN 7 PACKAGES TS2500 ELEVAT ORTBQ7800 POTATO WASHING PEELING MACHINE QX-3-800 SECONDLY WASHING FG-4-800 DRYING MACHINE TJ-4-600 PICKING CONVEYOR TS600CENTRIFUGAL DRYER MSKU0227303 40HC 7 PACKAGES 2568.000 KGS SEAL: ML-CN9378770 - <i>Handwritten</i> THROUGH B/L MCPU587883825		Weight 2568,000 KGS	Measurement		
Freight & Charges	Rate	Unit	Currency	Prepaid	Collected
Carrier's Receipt (see clause 1 and 14). Total number of containers or packages received by Carrier 1 container(s)		Place of Issue of B/L BUSAN, KOREA		By issuing this Bill of Lading the Shipper warrants and certifies that the goods are as described in the Bill of Lading and that the goods are in conformity with the description thereof in the Bill of Lading. The Shipper warrants and certifies that the goods are in conformity with the description thereof in the Bill of Lading. The Shipper warrants and certifies that the goods are in conformity with the description thereof in the Bill of Lading. The Shipper warrants and certifies that the goods are in conformity with the description thereof in the Bill of Lading.	
Number & Sequence of Original B/L(s)		Date of Issue of B/L (UTC Time) 2019-11-25		The Bill of Lading is issued in full and complete conformity with the description of the goods in the Bill of Lading. The Bill of Lading is issued in full and complete conformity with the description of the goods in the Bill of Lading. The Bill of Lading is issued in full and complete conformity with the description of the goods in the Bill of Lading.	
Disponent Vessel (see clause 1.3)		The Bill of Lading is issued in full and complete conformity with the description of the goods in the Bill of Lading. The Bill of Lading is issued in full and complete conformity with the description of the goods in the Bill of Lading. The Bill of Lading is issued in full and complete conformity with the description of the goods in the Bill of Lading.			

Приложение Б
Акт приема-сдачи контейнера

Акт приема-сдачи контейнера
от 4 марта 2020 г.


Владелец (Арендатор)	_____
Номер контейнера	ТСНУ 6795677
Размер	40НС
Грузополучатель	ЦентрЛог ООО
Статус по грузу	Груженный
Автомашина	В913ТН750
ФИО Водителя	Четверик Валерий Александрович
Номер платформы	_____
Номер пломбы	F6424391
Вес груза	_____

Результаты визуального осмотра:

Контейнер годен к перевозке

Контейнер требует технического осмотра и ремонта

Приложение В Страховой полис

	СТРАХОВАЯ ПАРИ КОМПАНИЯ	ПОЛИС	04.03.2020
07-3-221-98/2020			
127 015, Москва, ул. Расковой, 34, стр.14; т. +7(495) 721-12-21; 994-44-54; ф. (495) 788-57-20; www.skpari.ru e-mail: ic@skpari.ru Департамент страхования грузоперевозок и ответственности экспедиторов			
г.Москва, ул.Расковой, д.34, стр.14 ИНН 7704041020 р/с 40702109000000000004 в КБ "Нацинвестпромбанк" к/с 3010210300000000413, г.Москва, БИК 044525413, тел. 721-12-21, факс 788-57-20			
Страховая компания "ПАРИ" на основании договора № 07-214/2019 от 08.05.2019 и на основании заявления от 04.03.2020 приняла на страхование груза:			
Страхователя	«Бизнес Мастер Логистикс ДВ»		
Перевозимый	море-жд-авто		
По маршруту	NINGBO - VMTP - ^{Москва} ст. Силикатная - г.Котельники		
Грузом является	сварочные аппараты		
Условия ответственности	"С ответственностью за все риски"		
Срок страхования с	04.03.2020	по	03.05.2020
Начало страховой ответственности	в перевозочное средство в пункте отправления. момент начала погрузки груза		
Окончание страховой ответственности	в пункте назначения. момент окончания разгрузки груза		
Страховая сумма	2 360,40	USD	
(Две тысячи триста шестьдесят и 40/100) долл.США			
Страховая премия	0,0500 %	от страховой суммы	78,42 руб.
			(Семьдесят восемь и 42/100) рублей
Франшиза(безусловная)	1,0 % - от страховой суммы, но не более 500 USD		
Выгодоприобретатель	" за счет кого следует"		
Оплата страховой премии производится в течение 10 банковских дней безналичным расчетом с момента выдачи настоящего Полиса			
Действия настоящего договора не распространяются на события произошедшие на территории Украины.			
СТРАХОВЩИК О.Е.			
Лавашин С.В. 04.03.2020 от 01.01.2020			

Приложение Г
Авианакладная

555 26109591 555 26109591

Shipper's Name and Address YONGKANG LEGEND GARDEN MACHINERY FACTORY NO. 501 XITA ROAD, CHENGXI INDUSTRY ZONE, YONGKANG CITY, ZHEJIANG PROVINCE, CHINA 310000 TEL/FAX: +86-579-69260881 91330784570599625C		Shipper's Account Number		Net Weight	
Consignee's Name and Address LIMITED LIABILITY COMPANY VSEINSTRUMENTI.RU RUSSIA, 109451, MOSCOW, UL. BRATISLAVSKAYA, 16, KOR. 1, POM. 3 INN: 7722753969 TEL/FAX: +7(985) 361-63-11		Consignee's Account Number		Air Waybill Issued by JSC AEROFLOT RUSSIAN AIRLINES RM303, NO. 168 SHANGHAI ROAD SHANGHAI CHINA	
Issuing Office's Agent Name and City		Account No.		Accounting Information FREIGHT PREPAID SHC=DIM:TRIGGER=100	
Agent's IATA Code 08373230106		Amount No.		Reference Number	
Origin of Origin (Addr. of First Carrier) and Requested Routing SHANGHAI (PUCO)G		Reference Number		Optional Shipping Information	
To SVO	By First Carrier SU	Routing and Destination	To	By	In
Airport of Destination MOSCOW CARGO LLC SU209		Requester's Date FEB 27		Amount of Insurance NIL	
Handling Information NO SOLID WOOD PACKING MATERIAL. THIS CARGO IS NOT BANNED OR RESTRICTED FOR ENTRY INTO THE CUSTOMS UNION.		Insurance - If carrier offers insurance, and such insurance requested in accordance with the conditions thereof, and amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance"		Declared Value for Goods Declared Value for Goods	
No. of Pieces PCP	Gross Weight	Rate Class	Chargeable Weight	Rate	Charge
3	36.0 kg		45.0		AS ARRANGED
Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume) EARTH AUGER NOT RESTRICTED 47X42X37X1 40X31X32X1 60X40X35X1 DIMS: VOL: 0.27CBM					
Prepaid		Weight Charge		Other Charges	
AS ARRANGED		Total		Signature of Shipper or his Agent	
AS ARRANGED		Total Collected		2020-02-26 SHANGHAI	
Currency Extension Rules		20 Charges in Dest. Currency		Estimated on (date)	
For Consignee's Use only Address/Phone		Charges at Destination		Signature of Issuing Carrier or its Agent	

555 26109591

Приложение Д

Список публикаций, связанных с проблемами в транспортной логистике

Название	Аннотация	Проблема
<p>Современные проблемы транспортной логистики в России и пути их решения [30]</p>	<p>В современных условиях развитие транспортной и связанных с ней логистических инфраструктур является одним из ключевых факторов успеха потенциального роста экономики России. В США и Европе уже показала свое положительное влияние на экономику как логистика в целом, так и транспортная логистика. В данной статье анализируются важнейшие проблемы, а также современные перспективы транспортной логистики в Российской Федерации. Помимо этого, выявлены основополагающие тенденции ее развития на сегодняшний день. Сформулированы рекомендации, направленные на устранение существующих проблем в сфере транспортной логистики.</p>	<p>В данной статье рассматривается ряд проблемных зон логистики на предприятии, а также предложены возможные пути их решения</p>
<p>Роль транспортной логистики в решении</p>	<p>Впервые</p>	<p>В данной статье рассматривается ряд</p>

<p>проблемы экологической безопасности [31]</p>	<p>рассматривается роль транспортной логистики в решении проблемы экологической безопасности. 2017 год объявлен Годом экологии в России. Поэтому данная тематика является актуальной.</p>	<p>проблемных зон логистики на предприятии, а также предложены возможные пути их решения</p>
<p>Интеллектуальные системы поддержки принятия решений в проблемах транспортной логистики [32]</p>	<p>Все большее значение в логистике приобретает управление бизнес-процессами. Нерационально спланированные маршруты</p>	<p>Логистические программы поддержки принятия решений способствуют выбору наиболее рационального маршрута транспортировки</p>

Продолжение таблицы Д

	<p>транспортировки грузов приводят к увеличению затрат, таким образом теряется часть прибыли. Логистические программы поддержки принятия решений автоматически рассчитывают маршруты с учетом проходимости транспорта в определенных зонах, объема и веса транспортируемой продукции и других факторов.</p>	<p>груза, содержат карты, обеспечивают учет множества факторов, в том числе: формирование маршрута с учетом пробок, погодных условий, заданного времени, длины колонн автотранспорта, а также и факторов индивидуальной загрузки разгрузки транспортных средств. Подобные логистические программы решают задачи методом перебора вариантов с применением метода Монте-Карло.</p>
<p>Актуальные проблемы и их решения в международной</p>		<p>В данной статье рассматривается ряд проблемных зон</p>

транспортной логистике [33]		логистики на предприятии, а также предложены возможные пути их решения
Проблемы логистики на предприятиях и пути их решения [34]	Под логистикой понимается научная и практическая деятельность, связанная с организацией, управлением и оптимизацией движения материальных (сырья, товаров, полуфабрикатов) и сопутствующих (информационного и финансового) потоков от источника сырья до конечного потребителя.	В данной статье рассматривается ряд проблемных зон логистики на предприятии, а также предложены возможные пути их решения.
Обеспечение транспортной безопасности [35]	Проблема обеспечения транспортной безопасности выходит на новый уровень. Вектор ее развития определяют положения нормативно-правовых актов РФ. В статье определены структурные проблемы, решение которых позволит усовершенствовать систему и процесс транспортной безопасности. В числе главных проблем	Решение проблем организации охраны общественного порядка и общественной безопасности

Продолжение таблицы Д

	актуальными остаются определение полномочий субъектов	
--	---	--

	транспортной безопасности и межведомственное взаимодействие.	
Проблема финансирования транспортной инфраструктуры и пути её решения [36]	В статье дается теоретическое обоснование источников финансирования двух важнейших сфер транспортной инфраструктуры: автомобильных дорог и железнодорожного транспорта.	Доказывается, что в настоящий исторический период эти виды транспорта являются инфраструктурой и не могут развиваться как коммерческие организации. В перспективе, по крайней мере, для автомобильных дорог, возможно, финансирование эксплуатации дорог за счет платы за их пользование, а инвестирование за счет бюджета или внебюджетного целевого фонда. Аналогичен подход и к финансированию железнодорожного транспорта.
Развитие интеллектуальных транспортных систем в России- проблемы и пути их решения [37]	В статье охарактеризована ситуация с развитием Интеллектуальных Транспортных Систем (ИТС) в России. Обобщены исследования по созданию кооперативных ИТС, выполненные в Евросоюзе, изучены их результаты и их роль в повышении эффективности работы транспортного комплекса.	Рассмотрены основные проблемы развития ИТС в нашей стране и даны предложения по их решению, а так же первоочередные мероприятия, необходимые для ускорения развития ИТС в России.

<p>Современные проблемы транспортных перевозок и пути их решения [38]</p>	<p>Перечислены основные проблемы в дорожно-транспортной системе РФ. Рассмотрены технологии уплотнения сыпучих материалов существующим и новым способами.</p>	<p>Проведены нагрузочные испытания нового ударно вибрационного механизма- для прессования композиционных материалов. Показаны преимущества новой технологии.</p>
---	--	--

Продолжение таблицы Д

<p>Транспортная безопасность: проблемы и пути решения [39]</p>	<p>В статье формулируется определение понятия «транспортной безопасности» и ее составных частей. Показано, на что направлена и что призвана обеспечить транспортная безопасность. Дана характеристика основных угроз на транспорте, а также их внешние и внутренние источники. Намечены подходы к решению проблемы транспортной безопасности.</p>	<p>Сегодня понятие транспортной безопасности преимущественно трактуется как предупреждение терроризма на транспорте. Антитеррористический императив транспортной безопасности носит объективный характер и в целом обусловлен значительным ростом террористических актов в мире, а также степенью его опасности непосредственно для транспортного комплекса.</p>
<p>Sustainable Transportation: Indicators, Frameworks, and Performance Management[14]</p>	<p>In article authors consider key parameters of the choice of the logistic company. Today, this question is extremely urgent since the single transport complex consisting of several large transport and forwarding companies</p>	<p>The share of transportation costs in cost value of imported goods depends on organization and timeliness of implementation of the core business of the logistic company.</p>

	and a large number of medium-sized and small forwarding companies and transport enterprises was created.	
Vulnerability analysis of global container shipping liner network based on main channel[15]	The structure and elements of logistic systems, experience and features of their creation on transport are considered.	The concept is formulated and the structural composition is offered, tasks and the directions of researches in the field of development of methodical quality assurance and efficiency of functioning of transport and logistic systems are designated.
Systems of automation of transport and logistic control[16]	This article outlines the role and capabilities of the Fleet Managing System in the automation of transport and logistics management, provides information on the achievements resulting from the processing of the system	“Fleet Management System” системасы регион же шаарларга жүк жеткирүү ишмердүүлүгүн оптимизациялоого мүмкүнчүлүк берет, пландоону ишке ашырат, жүктөгө жана жеткирүү процессин көзөмөлдөйт жана тескейт.
The necessity to improve the logistic processes of the transport system [17]	The South Caucasus states are engaged in a complex and contradictory process of simultaneous regional integration and disintegration. The main instrument of regional integration could be a network of bilateral Free Trade Agreements (FTA) which those countries have signed and	As is well known, trade integration within a free trade area can also lead to trade diversion which may lead to a loss of tariff revenues although this should be less of a problem in the case of a low external tariff towards third countries

	adopted.	
Logistic integration and coordination of urban public transport management [18]	<p>he paper explores the issues of urban public transport development as the principal element of infrastructure of modern city, its essential social institution. The authors emphasize the importance of providing high-quality transport services in conditions of scattered public transport, technological obsolescence of vehicles, poor organisational procedures, absence of logistic integration and coordination of various means of urban transport. The paper reveals the problems in modernisation of urban passenger transport.</p>	<p>The authors examine efficient systems of urban public transport management in different cities worldwide and classify scenarios of interaction between local government and operators in transport services market. Having analysed the system of public transport management in a largest city the authors suggest an alternative for development of the urban public transport based on logistic integration and cooperation and principles of multimodality with creation of a centre for urban public transport management to ensure efficient coordination of passenger traffic.</p>

Приложение Е Транспортная накладная

Форма

ТРАНСПОРТНАЯ НАКЛАДНАЯ

Транспортная накладная		№
Землепользователь №	Дата 3.03.2020	№
1. Грузополучатель (полное наименование) ООО «ИЗВЕСТИЯ» адрес: 101402, Московская область г. Дзержинск, ул. Мухоморова д. 23, офис 425/1 ИНН/ОГРН: 5047208757/504701001		2. Грузоотправитель
3. Наименование груза Бетонные плиты 5000х1200х120		
4. Сопроводительные документы на груз		
5. Указание грузопригодности		
6. Прием груза		7. Сдача груза
4.03.2020 (дата и время приема груза по факту приема груза) 4.03.2020 (фактическая дата и время прибытия)		5.03.2020 5:00 (дата и время сдачи груза по факту сдачи груза) 5.03.2020 9:30 15:05 14:30 (фактическая дата и время прибытия)
8. Условия перевозки		

дняя сторона

10. Перевозчик		
<small>(Фамилия, имя, отчество, адрес места жительства, номер телефона — для физических и иных гражданско-правовых лиц)</small>		
<small>(Фамилия, имя, отчество, адрес — для юридических лиц)</small>		
<small>(Фамилия, имя, отчество, адрес и средства связи — для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей)</small>		
11. Транспортное средство		
<small>(Марка, тип, номер, грузоподъемность (в тоннах), вместимость (в кубических метрах))</small>		В 913 814 450 <small>(регистрационный номер)</small>
12. Оговорки и замечания перевозчика		
<small>(Фактически состояние груза, груза, упаковки, маркировки и разобранности при приеме груза)</small>	<small>(Фактически состояние груза, тары, упаковки, маркировки и разобранности при сдаче груза)</small>	
<small>(исключая условий перевозки при движении)</small>	<small>(исключая условий перевозки при выгрузке)</small>	
13. Прочие условия		
<small>(номер, дата и срок действия свидетельства о регистрации, установленный маршрут движения транспортного средства и (или) адреса оборотных и транспортных средств, транспортных средств, направляемых везать груз)</small>		
<small>(режим труда и отдыха водителя и пути следования, условия и номер заявки и иные акты)</small>		
14. Переадресовка		
<small>(дата, форма переадресовки (устно или письменно))</small>	<small>(адрес нового пункта выгрузки, дата и время подачи транспортного средства под выгрузку)</small>	
<small>(сведения о лице, от которого получены указания на изменение назначения, фамилия, имя, отчество и др.)</small>	<small>(при изменении назначения груза — номер вывозного грузополучателя и место его нахождения)</small>	
15. Стоимость услуг перевозчика и порядок расчета провозной платы		
<small>(стоимость услуг в рублях, порядке (методах) расчета (включая/исключая налоги))</small>	<small>(расход топлива и прочие расходы грузоотправителя на оплату за проезд по платным автомобильным дорогам)</small>	
<small>(размер провозной платы (включая/исключая налоги))</small>	<small>(за перевозку грузов, тары, упаковки, тары и упаковки и (или) других оборотных транспортных средств, расходы на доставку отправки и сборы, выполнение погрузочно-разгрузочных работ, а также работ по упаковке и маркировке транспортных средств)</small>	
<small>(наименование организации (индивидуала (грузополучателя), адрес, банковские реквизиты, организационно-правовая форма (грузоотправителя))</small>		
16. Дата составления, подписи сторон		
<small>(грузоотправитель (грузополучатель) (полное наименование лица))</small>	<small>(перевозчик (полное наименование лица))</small>	<small>(дата) (подпись)</small>
		5.03 11.92
17. Отметки грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков		
<small>Краткое описание обстоятельств, послуживших основанием для отметки</small>	<small>Расчет и размер штрафа</small>	<small>Подпись, дата</small>

Приложение Ж
Железнодорожная накладная

Гу-27у-ВЦ (учет по Гу-27) Дист 1
Утверждена ОАО "РЖД" в 2004г.

Перевозка осуществлена по электронной накладной

Особые отметки: УНО 082287601
Легко воспламеняется; Контейнерный поезд; Вагон 98031230; Прикрытие

По заявке № 0032582327 Погрузка назначена на 22.02.2020

Перевозчик
ДВост ж.д. (№ 96) **ОРИГИНАЛ ТРАНСПОРТНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ НАКЛАДНОЙ** ЭШ593144

На перевозку грузов контейнерной отправкой
ИМПОРТ ИЗ ДЗ сообщение (16)
Срок доставки истекает 12.03.2020
Грузовая скорость (2)
Перевозчик ОАО "РЖД"

Станция отправления ВЛАДИВОСТОК (ЭКСП.) ДВост ж.д.	Код 980200	Станция назначения СИЛИКАТНАЯ Моск ж.д. Подача на подъездной путь на п/л ОАО "Подольское ППКТ"	Код 191000
Грузоотправитель ПАО "ВЛАДИВОСТОКСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ" (6622) Почтовый адрес грузоотправителя: 690950, Владивосток, Стрельникова, 9	Код 01126016	Грузополучатель ООО ФИРМА "ЭКОДОР" (7659)	Код 17652770
Платежный ФИТ	Код 1000230686	Почтовый адрес грузополучателя: 129343, Москва, пр-д Серебрякова, 2	Код 1000230686

СВЕДЕНИЯ О ГРУЗЕ
Наименование
ИНВЕНТАРЬ ДЛЯ СПОРТИВНЫХ ИГР, НЕ ПОИМЕНОВАННЫЙ В АЛФАВИТЕ Инвентарь и оборудование для спорта и игр на открытом воздухе, прочие; инвентарь и оборудование для плавательных бассейнов и бассейнов для детей 95060990
Контейнер эксплуатационного парка ООО "ФИТ". После выгрузки порожний контейнер подлежит возврату на терминал по письменному согласованию с компанией ООО "ФИТ"; BEPO@fesco.com; тел. 8(495)7300110, доб. 12281(12136)

Контейнер не принадлежит перевозчику. Собственник: FESCO
Итого масса (прописью): Десять тысяч шестьсот одиннадцать кг.
Итого мест (прописью): Триста двадцать один
Масса груза вместе с упаковкой определена грузоотправителем

Погрузка на вагон средствами ОТПР Представитель перевозчика _____
За правильность внесенных в накладную сведений отвечаю
Грузоотправитель Подписано ЭП сотрудник Десятаяева М. Ю.
Груз размещен и закреплен согласно Техническим условиям
Груз в контейнере размещен и закреплен в соответствии с главой 12 ТУ див. 1.2.3 правильно. Грузоотправитель ПАО "ВЛАДИВОСТОКСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ". Грузоотправитель и организация, производящая погрузку и крепление груза, несет ответственность за соблюдение ТУ.
Грузоотправитель пом. технолога Щербаков С.А.

ТАРИФНЫЕ ОТМЕТКИ: Коды 05 29 Пр. зам. ваг.
Схема 94 Коэф. 1 Вид отпр. КО-КП Раст. 9219 км
Скидка: 6% Исключительный 19337 Класс 3

СВЕДЕНИЯ О КОНТЕЙНЕРЕ:

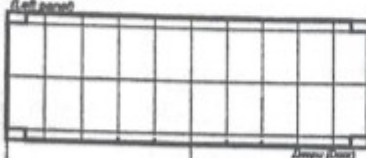
Код влад-ца и ном. кон-ра	Коды разм. и типа	Тип и размер с спец.	Отм. спец.	масса, кг.		Пломбы К-во	Номер	ПРОВОЗНАЯ ПЛАТА. РУБ. КОП ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ (ПО ПРИБЫТИИ) Тар. 81844
				нетто	брутто			
ТСNU6795677	45G1	40/30 КП		10611	3840 14451	Иностранное ЗПУ	F8424391	
ИТОГО: контейнеров 1, нетто 10611 кг, тара 3840 кг, брутто 14451 кг								Итого 81844

Терминал "Мир-контейнеров"
АКТ ПРИЕМА/ПЕРЕДАЧИ КОНТЕЙНЕРА № 116950 сток: **Fesco**
REPORT ON TRANSFER OF CONTAINER

Вид передачи: **ПРИЕМ** Дата / Date **05.03.2020 15:29**
Transfer type (receiving/transfer)

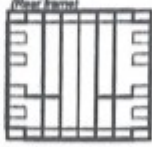
Номер контейнера: **TCNU6795677** Тип контейнера: **40'HC**
Container number Container type

Левая сторона
(Left panel)

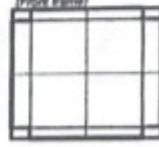


Двери (Door)

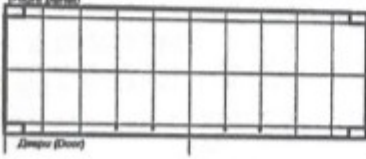
Задняя рама
(Rear frame)



Передняя рама
(Front frame)



Правая сторона
(Right panel)



Двери (Door)

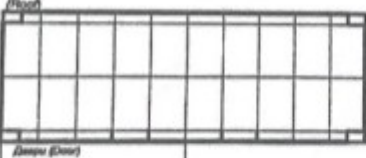
Отметки о повреждении контейнера:
Mark about damage of the Container:

A-Трещина Crack	B-Пробоина Hole	C-Резка Cut	D-Царапина Scratch
E-Вмятина Dent	F-Выпучность Salience	G-Отсутствует Missing	H-Сломан Broken

Описание:

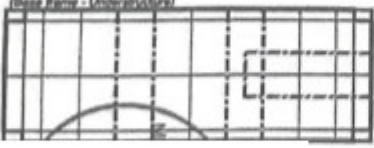
Пометки:
 Перевозчик:
 Статус по грузу: порожний
 Платформа:
 Номер пломбы:
 Вес:

Крыша
(Roof)



Двери (Door)

База контейнера
(Base frame - Understructure)



Водитель: **В913ТН750, ЧЕТВЕРИК**

Тел.: _____

Подпись: _____

СВЕДЕНИЯ О ВАГОНЕ:

Род вагона _____ Род Гн _____ Ост. метр _____ вагон _____ Ассигн. _____
 № _____ Место № _____

ПЛАТЕЖИ ВНЕСЕНЫ НА СТАНЦИИ ОТПРАВЛЕНИЯ: Восемьдесят одна тысяча восемьсот сорок четыре рубля 00 коп.

Через ЦФТО Вид расчёта Центрилиз расчёт

Перевозчик Подписано ЭП Агент СФТО Колтунова Виктория Андреевна

ПО ПРИБЫТИИ ПО ОКОНЧАТЕЛЬНОМУ РАСЧЕТУ УПЛАТИЛ

Недобор _____ руб. Перебор _____ руб

Платежи внесены на станции назначения ПОДПИСАНО ЭП Саванкова Вера Ивановна

КАЛЕНДАРНЫЕ ШТЕМПЕЛЯ			
Оформление приема груза к перевозке	Прибытие на станцию назначения	Уведомление грузополучателя о прибытии груза	Выдача оригинала накладной грузополучателю
ОАО "РЖД" ДВост ж.д. 22.02.2020 17:35 МСК :22.02.2020 10:35 ВЛАДИВОС(ЭЮ) - 98020	ОАО "РЖД" Моск ж.д. 03.03.2020 23:40 МСК :03.03.2020 23:40 СИЛИКАТНАЯ - 191000	ОАО "РЖД" Моск ж.д. 04.03.2020 00:01 МСК :04.03.2020 00:01 СИЛИКАТНАЯ - 191000	ОАО "РЖД" Моск ж.д. 04.03.2020 09:04 МСК :04.03.2020 09:04 СИЛИКАТНАЯ - 191000
	Дата и время выгрузки число _____ месяц _____ час _____ мин _____ Место выгрузки _____	Время _____ час _____ мин _____ Подписано ЭП Саванкова Вера Ивановна перевозчик _____ подпись _____	

ОСОБЫЕ ЗАЯВЛЕНИЯ И ОТМЕТКИ

Получ КТК и опл усл терм обр осущ «ЦентрЛог» ИНН 5047198757 Груз для «ЦентроЛог», тел: 8-495-928-79-79.
 Перевозка грузов по расписанию по договору Для передачи на железнодорожной транспорт ЗИТАЙ ПАО
 "ВМТП"

ОТМЕТКИ ПЕРЕВОЗЧИКА:


ОТМЕТКИ О ВЫДАЧЕ ГРУЗА

Оригинал прислан за шпоровской комиссией 05.03.2020


Приложение 3

Публикация ВАК статьи в «Азимуте научных исследований»

Статья принята к печати и выйдет в сентябрьском 3 (32) 2020 номере журнала

 АНИ экономика и управление 6 мая, 20:41
Кому: вам

2020_03-Авторам_AZIMUT-BG...



1 файл [Скачать \(236 КБ\)](#) [Сохранить в Облако](#)

Добрый день!

Статья принята к печати и выйдет в сентябрьском 3 (32) 2020 номере журнала.