**Содержание**

Введение

1. Теоретические аспекты организации коммерческой деятельности в сфере автомобильных грузоперевозок

1.1 Организация перевозок товаров автомобильным транспортом

1.2 Формирование ассортимента услуг по автомобильным грузоперевозкам

1.3 Информационное обеспечение и его роль в управлении автотранспортным предприятием

2. Организация коммерческой деятельности ООО «ТЛК« Драйвер»

2.1 Характеристика предприятия ООО «ТЛК «Драйвер», место и роль его на рынке транспортно-логистических услуг

2.2 Организационная структура ООО «ТЛК «Драйвер»

2.3 Материально-техническая база ООО «ТЛК «Драйвер»

3. Экономическая характеристика предприятия

3.1 Анализ технического состояния материально-технической базы и эффективность её использования

3.2 Анализ использования оборотных средств предприятия

3.3 Анализ ликвидности предприятия

3.4 Мероприятия по совершенствованию деятельности предприятия и оценка эффективности

Заключение

Список использованных источников и литературы

Приложения

**Введение**

Цель написания данной работы заключается в том, чтобы изучить опыт коммерческой работы в области транспортировки и доставки груза на предприятии, научиться организовывать технологический процесс движения материальных потоков, исследовать экономическую характеристику предприятия связанных с исполнением поставленных задач.

На современном этапе перехода к рыночным отношениям возникает потребность ускоренного развития производственной инфраструктуры, в том числе транспорта, обеспечивающей надежное обращение материальных ресурсов.

Ежегодно в нашей стране образуется около 200 млрд. различных хозяйственных связей. Намеченный рост производственного потенциала при прочих равных условиях к концу XX века вызовет увеличение хозяйственных связей в 4 раза. Эти данные свидетельствуют о необходимости детального рассмотрения возможностей транспортного комплекса по обеспечению надежного экономичного функционирования процессов товарообмена в современных условиях.

Тема является актуальной потому, что имеет много мало изученных проблем связанных с использованием транспорта для организации коммерческой деятельности – это такие как: доставка грузов, эффективность использования транспорта, выбор вида транспорта и схем транспортировки и д.р.

Переход к рыночным отношениям требует новых подходов к проблемам формирования материальных потоков, их рационализации и определения роли транспорта, в том числе и автомобильного, как основного участника процессов воспроизводства, оказывающего существенное влияния на рациональность размещения, обмена и эффективности общественного производства

При грузовых перевозках автомобильный транспорт участвует практически во всех взаимосвязях производителей и потребителей продукции производственного назначения и товаров народного потребления.

Новизна выполненной работы обусловлена тем, что при переходе к рыночному хозяйству повышаются требования потребителей к качеству используемой ими продукции. Это относится и к транспортным услугам, так как повышение их качества позволяет, в конечном счете, увеличить эффективность производства и соответственно доходы коллективов предприятий, пользующихся услугами транспорта.

Для грузовых перевозок в зависимости от специфики грузов и требований клиентуры, показателями качества являются:

- сохранность грузов в процессе транспортирования

* регулярность поступления партий груза к получателям
* максимальное сокращение времени доставки грузов
* строгое соблюдение расписания отправления партий груза и гарантированное их прибытие к получателю в точно назначенные сроки
* возможность перевозки крупногабаритных отправок без разборки их на части во избежание сборочных работ в пунктах получения

Автомобильный транспорт по сравнению с другими видами транспорта имеет ряд преимуществ при перевозке грузов.

К ним относятся:

* доставка грузов «от двери до двери»;
* сохранность грузов;
* сокращение потребности в дорогостоящей и громоздкой упаковке;
* экономия упаковочного материала;
* более высокая скорость доставки грузов автомобилями;
* возможность участия в смешанных перевозках;
* перевозки небольших партий груза, позволяющее предприятию ускорить отправку продукции и сократить сроки хранения груза на складах.

Ввиду перечисленных выше преимуществ, автомобильный транспорт широко используется во всех областях экономики, в том числе и в торговле. Он тесно взаимосвязан со всеми элементами производства. Поэтому выявление и использование имеющихся на автомобильном транспорте резервов позволяет увеличить объем транспортных услуг, предоставляемых торговым предприятиям, снизить их транспортные издержки, а соответственно и цены выпускаемой продукции.

Объектом исследования являлось транспортно-логистическая компания ООО «ТЛК «Драйвер», основная деятельность которой состоит в организации автомобильных грузоперевозок по России, Иркутской области и городу.

**1. Теоретические аспекты организации коммерческой деятельности в сфере автомобильных грузоперевозок**

* 1. **Организация перевозок товаров автомобильным транспортом**

Для перевозки грузов торговые организации и предприятия используют как собственный автомобильный транспорт, так и транспорт общего пользования либо принадлежащий другим организациям и предприятиям.

Торговые организации и предприятия заключают с автохозяйствами договоры на перевозку грузов (см. приложение А), в которых устанавливаются объем и сроки перевозок, порядок составления, представления и выполнения заявок на перевозку грузов, порядок выполнения погрузочно-разгрузочных работ и экспедирования товаров, материальная ответственность, определяются рациональные формы, маршруты и схемы грузоперевозок.

Перед началом каждого месяца утверждаются декадные задания на перевозку грузов. В соответствии с ними грузоотправители должны заблаговременно представлять автохозяйствам заявки на требуемое количество автомобилей.

С учетом объема и характера предстоящих перевозок автохозяйства выделяют автотранспортные средства соответствующих типов в необходимом количестве. Они должны быть исправными и чистыми в санитарном отношении. Подача их под погрузку должна осуществляться в указанное в заявке время.

Товары, представленные к перевозке, должны быть соответствующим образом подготовлены к транспортированию. Они должны быть заранее упакованы в инвентарную тару, взвешены, сгруппированы по получателям. Заблаговременно должны быть также подготовлены товарно-транспортные документы и счета-фактуры

Перед выдачей груза, предназначенного для доставки, у водителя проверяют наличие путевого листа и документа, удостоверяющего личность.

Прием груза к перевозке с ответственностью автохозяйства за его сохранность осуществляется путем взвешивания на весах при погрузке, обмера в кузове автомобиля или счета мест. Товары, опломбированные отправителем, водитель принимает по количеству мест согласно счету-фактуре. Прием товаров к перевозке удостоверяется подписью водителя на всех экземплярах товарно-транспортной накладной.

Водитель или экспедитор, сопровождавший груз, сдает получателю его на основании товарно-транспортной накладной по массе, количеству или объему. Грузы, прибывшие в исправных крытых автомобилях, прицепах, контейнерах, многооборотной таре, цистернах с исправными пломбами грузоотправителя, выдают грузополучателю без проверки массы, состояния груза и количества мест. При этом проверяется соблюдение условий перевозки грузов.

Получение товара удостоверяется подписью и штампом грузополучателя в товарно-транспортной (приложение Б) накладной и счете-фактуре (приложение В). Оплата за перевозку грузов осуществляется в соответствии с тарифами на перевозку грузов и другие услуги, выполняемые автомобильным транспортом.

В зависимости от условий перевозок и вида услуг тарифы подразделяются на: сдельные тарифы на перевозку грузов;

* тарифы на перевозку грузов на условиях платных автотонно-часов;
* тарифы за повременное пользование грузовыми автомобилями и из покилометрового расчета;
* тарифы за перегон подвижного состава;
* надбавки и скидки;
* сборы за услуги, связанные с перевозками;
* договорные тарифы.

Сдельные тарифы применяются при условии предъявления заказчиком к перевозке груза с указанием его общего количества, массы отправок, пункта отправления и пункта назначения.

Тарифы на перевозку груза на условиях платных «автотонно-часов» применяются при условии, если заказчик, кроме упомянутых выше сведений, указал требуемую (согласованную с автотранспортным предприятием) грузоподъемность подвижного состава.

Тарифы за повременное пользование грузовыми автомобилями применяются при предоставлении заказчику по его требованию автомобиля определенного типа на определенное время.

За пользование автомобилями могут применяться и тарифы из покилометрового расчета. Их применяют при расчетах за подачу или возврат автомобиля к пункту первой погрузки или от пункта последней разгрузки, если эти пункты расположены за чертой населенного пункта, в котором расположено автохозяйство. Кроме того, ими пользуются при расчетах за пробег автомобиля в обоих направлениях, если перевозка не состоялась по вине заказчика, а также за пробег автомобиля к месту работы вне места его постоянного пребывания сроком свыше суток и при возвращении обратно.

Постоянный рост объемов перевозок товаров автомобильным транспортом вызывает необходимость более эффективного его использования. К числу факторов, определяющих более интенсивное использование автомобильного транспорта, относятся: улучшение использования грузоподъемности транспортных средств; повышение коэффициента сменности работы транспорта; сокращение простоев; улучшение использования пробега; ускорение погрузочно-разгрузочных работ.

Для оценки эффективности работы автомобильного транспорта используются технико-экономические показатели.

Указанные показатели можно улучшить за счет повышения уровня технической готовности автомобилей, постоянно обновляя парк подвижного состава, своевременно проводя профилактические и ремонтные мероприятия.

Для определения степени использования грузоподъемности транспортных средств можно применить статический и динамический коэффициенты.

Улучшению использования грузоподъемности автотранспортных средств в значительной степени способствует применение рациональных приемов размещения грузов в кузове автомобиля, хорошо продуманная разработка маршрутов их доставки. Важное условие роста эффективности использования автотранспорта — повышение сменности его работы, чего можно добиться путем продления времени работы экспедиционных складов и диспетчерских служб, а также созданием условий для ночного завоза товаров на торговые предприятия.

Постоянный рост объемов перевозок товаров автомобильным транспортом вызывает необходимость более эффективного его использования. К числу факторов, определяющих более интенсивное использование автомобильного транспорта, относятся: улучшение использования грузоподъемности транспортных средств; повышение коэффициента сменности работы транспорта; сокращение простоя; улучшение использования пробега; ускорение погрузочно-разгрузочных работ.

Неотъемлемой частью организации перевозки грузов является страхование. Оно может быть предложено грузоотправителю или транспортной компании в зависимости от вида сделки.

Под транспортным страхованием понимается совокупность видов страхования от опасностей, возникающих на различных путях сообщения.. Объектами страхования могут быть как сами средства транспорта, так и перевозимые ими грузы. Страхование грузов часто называется карго, а страхование средств транспорта — каско.

Страхование грузов — один из наиболее распространенных видов страховых операций. Страхователями могут выступать любые юридические и физические лица, являющиеся грузоотправителями или грузополучателями. Кто конкретно заключает договор страхования грузов, покупатель или продавец, зависит от условий поставки продукции, обусловленных ими юридических и экономических взаимоотношений сторон.

Во внутренней торговле одним из основных видов цен является "франко-станция назначения", которая включает расходы по доставке продукции на склад станции назначения. Однако при формировании цен на этих условиях расходы по страхованию чаще всего, к сожалению, не учитываются. Поэтому есть все основания руководствоваться принципом перехода права собственности и риска утраты стоимости продукции с покупателя на продавца.

Риск гибели или порчи товаров в зависимости от условий сделки переходит от продавца к покупателю: при выдаче продукции со склада продавца, при доставке ее на склад перевозчика, при погрузке ,при разгрузке продукции на пункте назначения. Следовательно, преимущественно риск понести потери лежит на покупателе. Естественно, он прежде всего заинтересован в страховании. Но договор страхования может заключаться и продавцом (по просьбе покупателя или с его согласия) с включением страховых платежей в стоимость товара.

Условия страхования грузов, используемых в международной практике и нашей внутригосударственной, имеют как общие черты, так и определенные отличия.

Правила, применяемые страховыми организациями, предусматривают возможность страхования грузов на условиях:

1 — "с ответственностью за все риски"

2 — "без ответственности за повреждение".

Страхование "с ответственностью за все риски" означает возмещение убытков от повреждения или полной гибели всего или части имущества, возникающих от любых причин (кроме особо оговоренных), а также необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасанию и сохранению груза, по предупреждению дальнейших его повреждений.

Исключение из этой универсальной ответственности составляют не возмещаемые убытки, происшедшие вследствие: военных действий (военных мероприятий) и их последствий; народных волнений и забастовок; конфискации, реквизиции, ареста груза или транспортного средства, их противоправного захвата; прямого-косвенного воздействия атомного взрыва, радиоактивного заражения, связанного с любым применением атомной энергии и использованием расщепляемых материалов; умысла или грубой неосторожности страхователя или его представителя, а также вследствие нарушения кем-либо из них установленных правил перевозки, пересылки и хранения грузов; несоблюдения необходимых требований по упаковке (укупорке) грузов, отправления их в поврежденном состоянии, а также недопоставки грузов; пожара или взрыва вследствие погрузки с ведома страхователя (его представителя), но без ведома страховой организации самовозгорающихся и взрывоопасных веществ и предметов; недостачи груза при целости наружной упаковки; повреждения груза червями, грызунами и насекомыми; влияния температуры, трюмного воздуха или особых и естественных свойств груза, включая усушку. Не возмещаются также разного рода косвенные убытки.

По договору страхования "без ответственности за повреждения" возмещаются убытки от полной гибели всего или части груза, вызванной пожаром, взрывом, молнией, бурей, вихрем, другими стихийными бедствиями, крушением или столкновением перевозочных средств (поездов, судов, самолетов и т.д.), посадкой судна на мель, повреждения его льдом, провалом мостов, подмочкой груза забортной водой, аварией при погрузке, выгрузке, укладке груза, приеме судном топлива. Возмещается также ущерб вследствие пропажи транспортного средства без вести, целесообразно произведенные расходы по тушению пожара, спасанию, сохранению груза и предупреждению его дальнейших повреждений

Не возмещаются убытки в тех же случаях, что и при страховании "с ответственностью за все риски" и, кроме того, потери вследствие отпотевания судна и подмочки груза атмосферными осадками, обесценения груза ввиду загрязнения при целости наружной упаковки, выбрасывания за борт и смытия волной палубного груза (или перевозимого в беспалубных судах), кражи или недоставки груза.

По соглашению сторон груз может быть застрахован и на иных условиях, в том числе от дополнительных рисков. Здесь может быть использован опыт страхования другого имущества, а также международная практика страхования грузов, о которой говорится дальше.

Груз принимается на страхование в сумме, заявленной страхователем, но не свыше стоимости, указанной в перевозочных документах.

Ответственность страховой организации начинается с момента, когда груз будет взят со склада в пункте отправления и продолжается в течение всей перевозки (включая перегрузки и перевалки, а также хранения на складах в пунктах перегрузок и перевалок) до тех пор, пока груз не будет доставлен на склад грузополучателя или другой конечный пункт назначения, указанный в страховом свидетельстве (полисе).

Для защиты груза на период дальнейшей транспортировки следует заключать другой договор страхования. Возможно при определенных условиях и непрерывное страхование грузов (по одному договору) до склада покупателя.

Договор страхования может заключаться как по месту нахождения отправляемого груза, так и по месту его получения.

В заявлении о заключении договора должны быть указаны следующие сведения:

* точное название, род упаковки, число мест и вес груза;
* номера и даты коносаментов или других перевозочных документов;
* вид транспорта (при морской перевозке — название, год постройки и тоннаж судна);
* способ отправки груза (в трюме или на палубе, навалом, насыпью, наливом);
* пункты отправления, перегрузки и назначения груза;
* дата отправки груза;
* стоимость груза (страховая сумма);
* вид страховой ответственности (условия страхования).

По решению страховой организации договор может заключаться с осмотром имущества и составлением его описи, в которой в зависимости от вида грузов указываются: наименование и инвентарный номер (если он имеется), количество, цена, марка, год выпуска, номер технического паспорта и общая стоимость.

Страхователь обязан, как только ему станет известно, сообщить страховой организации обо всех существенных изменениях степени

риска: о значительной задержке рейса, отклонении от обусловленного в договоре страхования или обычного пути, изменении пункта перегрузки, выгрузки или назначения груза, перегрузке на другое судно, изменении способа отправки и т.д.

Страховая организация имеет право с учетом этих изменений пересмотреть условия страхования или потребовать уплаты дополнительного взноса. Если страхователь не согласится на изменение условий страхования или откажется от уплаты дополнительного платежа, договор страхования прекращается с момента наступления изменений в риске с последующим возвратом части платежа за время, оставшееся до истечения срока страхования.

Ставки страховых платежей дифференцируются по видам транспортировки и типам страховой ответственности. При перевозке водным транспортом ставки зависят также от нахождения грузов — в трюме или на палубе. Страховая организация может увеличивать или снижать ставки, когда это вызывается условиями перевозки, ее расстоянием и направлением, состоянием транспортных средств и другими факторами.

При заключении договора с дополнительной ответственностью применяются, кроме того, индивидуальные ставки платежей, исходя из содержания этой дополнительной ответственности и специфических свойств перевозимых грузов.

Взаимоотношения сторон при наступлении страхового случая определяются следующими требованиями. Страхователь обязан принять все возможные меры к спасанию поврежденного груза, а также к обеспечению права страховой организации на регресс к виновной стороне. В течение суток, как стало известно о страховом случае, необходимо сообщить страховой организации. Последняя должна не позднее трех дней после получения соответствующих документов приступить к составлению страхового акта и определению ущерба.

Ущерб возмещается в соответствии с принципом пропорциональной (долевой) ответственности, т.е. исходя из стоимости погибшего (пропавшего) и степени повреждения сохранившегося груза.

Первый тип в основном аналогичен тому, о котором говорилось выше, они даже имеют одинаковое название. Второй и третий типы между собой отличаются незначительно: в одном при ограниченной ответственности тем не менее возмещаются потери и от гибели и повреждения грузов; в другом за повреждение ответственности, как правило, нет, она предусмотрена только в случае крушения судов.

Характерной чертой всех трех названных типов страхования является возмещение убытков, расходов и взносов по общей аварии, что имеет важное значение при водной перевозке грузов. Исключения из страховой ответственности в основном те же, что и в правилах государственного страхования. Имеются, кроме того, оговорки о страховании предметов, подверженных лому и бою (стекло, фарфор, керамика, кирпич и т.п.), по второму и третьему типам ответственности — и некоторые другие несущественные ограничения при возмещении убытков.

По каждой отправке страхователь обязан сообщить основные сведения об отправляемых грузах, пунктах отправления и назначения, видах перевозочных средств, а также информировать страховщика обо всех изменениях в риске.

Ставки страховых платежей (премии) зависят от многих факторов: характера груза, его размещения и качества его упаковки, вида перевозочных средств, времени года, условий в портах погрузки и выгрузки, территориального размещения портов и других постоянных или временных факторов.

**1.2 Формирование ассортимента услуг по автомобильным грузоперевозкам**

Основная задача [транспортных компаний](http://ast-line.ru/) – это изучение, анализ и удовлетворение потребностей потребителя во всех видах [транспортных услуг](http://ast-line.ru/).

Совсем недавно [транспортные компании](http://ast-line.ru/) выполняли только [перевозку грузов](http://ast-line.ru/), не заботясь при этом о предоставлении других услуг.

Новые экономические условия расширили понятие «услуга транспорта». Сегодня под [транспортной услугой](http://ast-line.ru/) подразумевается не только собственно перевозка грузов, переезд офиса и т.д., а любая услуга, не входящая в состав перевозочного процесса, но связанная с его подготовкой и осуществлением.

К транспортным услугам относят:

* перевозку грузов и пассажиров;
* погрузочно-разгрузочные работы;
* хранение грузов;
* квартирные и офисные переезды;
* грузовое такси;
* подготовка перевозимых средств;
* предоставление автомобилей на условиях аренды или проката;
* доставку новых и отремонтированных транспортных средств;
* транспортно – экспедиционные услуги.

Основным видом услуг на предприятиях, конечно же, является [перевозка груза](http://ast-line.ru/). К дополнительным услугам можно отнести маркетинговые, коммерческие, информационные, а также услуги страхования.

Существует классификация [транспортных услуг](http://ast-line.ru/). Услуги бывают перевозочные (т.е. включающие в том или ином виде элемент перевозки) и не перевозочные услуги. По виду потребителя, которому предоставляется услуга, различают внешние (предоставляемые нетранспортным предприятием) и внутренние (предоставляемые другим предприятием транспорта). По характеру деятельности, связанной с предоставлением определенной услуги, выделяют технологические, коммерческие, информационные и т.д.

Существует ряд особенностей, характерных для такого понятия как «услуга» (в том числе транспортная услуга):

услуги не могут существовать вне процесса их предоставления (т.е. они не могут накапливаться); продажа услуг - это фактически продажа самого процесса труда, поэтому качество услуг определяется качеством самого процесса труда; услуги представляют собой конкретную потребительную стоимость только в определенное время и в конкретном месте или направлении, что существенно ограничивает возможность их замен на рынке услуг; [услуги транспорта](http://ast-line.ru/) относятся к услугам, завершающим и/или предваряющим процесс материального производства; каждая оказываемая услуга уникальна для получателя; в конечном итоге от оказанной услуги не остается ничего, кроме восприятия к информации; оказанная услуга не может быть выполнена вновь; память о хорошей услуге мимолетна, плохая же услуга помнится долго; услуги неосязаемы; потребитель услуг зачастую сам участвует в процессе оказания услуг; потребитель услуг не становится собственником их; оказание услуг - это процесс, и он не может быть протестирован перед оплатой; процесс оказания услуг может состоять из системы более мелких действий, тогда как качество зависит от итоговой оценки.

С точки зрения предприятий-поставщиков, показатели качества [транспортной услуги](http://ast-line.ru/) должны отвечать основным требованиям:

способность обеспечению соответствия качества грузовых перевозок потребностям потребителей (физических и юридических лиц);

быть стабильными; исключать взаимозаменяемость показателей при комплексной оценке уровня качества грузовых перевозок;

характеризовать все свойства грузовой перевозки, обуславливающие ее пригодность удовлетворять определенные потребности потребителей в соответствии с ее назначением; способствовать повышению качества.

С точки зрения потребителей, основными требованиями к [услугам транспорта](http://ast-line.ru/) являются следующие: защита окружающей среды; эксплуатационная готовность перевозчика; возможность специализированных перевозок; функциональная пригодность транспортного средства; отсутствие промежуточных перегрузочных операций;

наличие перегрузочного оборудования в пунктах перевалки;

наличие необходимой транспортной тары; возможность получения достоверной информации о тарифах, условиях перевозки и месторасположении груза; возможность таможенной очистки;

приемлемая стоимость услуг; доставки груза «от двери до двери»; надлежащее сопровождение груза; надлежащее документационное обеспечение; приспособляемость к требованиям клиентов (гибкость обслуживания); наличие различных уровней транспортного обслуживания;

наличие дополнительных услуг; удобства по приему и сдаче грузов;

сохранность груза при доставке; безопасность перевозок;

своевременность доставки (гарантированные сроки доставки);

регулярность доставки груза; минимальные сроки (продолжительность) доставки; надежность перевозок; динамику изменения объемов перевозок;

анализ изменения себестоимости перевозок (с учетом амортизации);

анализ изменения предыдущего планирования перевозок.

Для повышения (или поддержания) качества перевозок предприятия должны проводить периодические проверки качества оказываемых услуг. Как правило, здесь используется анкетный метод опроса потребительских услуг, так как независимый анализ позволяет объективно сопоставить соответствие заявленного качества реальному.

Спрос на услуги транспорта во многом зависит от развития имеющихся в регионе видов транспорта, степени их интеграции в единую систему, уровня тарифов по видам транспорта, ассортимента и качества услуг, предоставляемых возможным клиентам.

Удельный вес транспортных услуг с развитием рыночной экономики и ее инфраструктуры, как правило, возрастает, и это характерно практически для всех стран. В связи с внедрением логистики в странах с рыночной экономикой пересматривается политика в области транспорта.

Транспорт начинает играть ключевую роль в системе товародвижения. Предполагается, что в дальнейшем технико-эксплуатационные особенности отдельных видов транспорта обеспечат им надежное положение на рынке транспортных услуг, особенно в условиях повышенного спроса на перевозки грузов мелкими отправками, которые, в свою очередь, ускорят развитие автоматизированной обработки грузов, контейнеризации и пакетизации, а также информатики в области грузовой и перевозочной работы.

Просматриваются два направления в области организации [транспортных услуг](http://ast-line.ru/): Приспособление ассортимента предлагаемых услуг к специфическим требованиям клиентов (т.е. различные группы потребителей должны обслуживаться в соответствии с их конкретными потребностями. Потребители сами выбирают услуги, их количество и характер реализации).

Активное формирование спроса на услуги транспорта с целью прибыльной реализации уже имеющихся.

**1.3 Информационное обеспечение и его роль в управлении автотранспортным предприятием**

Основной частью обеспечения информацией предприятия является интернет в котором содержаться различного рода порталы с информацией о конкурентах и потенциальных клиентах, и другой информации для рациональной и эффективной работы компании. Для примера таким порталом является «АвтоТрекер», Данные, накопленные представляют наиболее полную, достоверную и объективную информацию о работе автотранспорта. Естественно, они могут и должны использоваться разнообразными другими службами, обеспечивающими работу предприятия, в частности:

* Бухгалтерии – для расчёта заработной платы водителей.
* Логистики – для контроля текущего местонахождения грузов.
* Учёта топлива и других материальных ценностей.
* Техническими и ремонтными службами – для учёта пробега, моторесурса, планирования ТО и профилактического ремонта автомобилей.
* Планирования перевозок – для оптимизации маршрутной сети, минимизации холостых пробегов и т.п.

Система АвтоТрекер использует для этой цели открытый программный интерфейс, что позволяет легко интегрировать её с продуктами сторонних разработчиков (1С, ТурбоБухгалтер и т.п.), с комплексными системами планирования ресурсов предприятия (ERP) и управления взаимодействия с клиентами.

C другой стороны, АвтоТрекер столь же легко интегрируется с программами оперативного управления перевозками, например, с системой на базе 1С для такси и экстренных служб. Оператор, он же наблюдатель, принимает заказ (адрес, время) и вводит его в объединённую систему. АвтоТрекер автоматически определяет ближайшую свободную машину, запрашивает подтверждения у оператора и передаёт заказ на информационную панель, установленную в кабине.

Так же существует, Система АвтоТрансИнфо является удобным средством обмена информацией между участниками рынка [автомобильных грузоперевозок](http://www.ati.su/): перевозчиками, экспедиторами, грузоотправителями. В базе данных АвтоТрансИнфо можно совершенно бесплатно размещать (используя [сайт](http://www.ati.su/) или [ПО «Терминал АвтоТрансИнфо»](http://www.ati.su/Content.aspx?Path=ATI_software)) заявки на перевозку грузов или сообщать о наличии попутных машин в любом направлении. Системой постоянно пользуются десятки тысяч фирм из различных регионов России, Украины, стран Балтии и Европы. Ежедневно в базе данных размещается более 25000 новых заявок на перевозку [грузов](http://www.ati.su/Tables/Default.aspx?EntityType=Load) и 15000 предложений [попутного транспорта](http://www.ati.su/Tables/Default.aspx?what=trucks&search=all). Информация мгновенно становиться доступна всем пользователям системы АвтоТрансИнфо.

АвтоТрансИнфо включает в себя два основных раздела: [«Грузы»](http://www.ati.su/Tables/Default.aspx?EntityType=Load) и [«Попутный транспорт»](http://www.ati.su/Tables/Default.aspx?EntityType=Truck). Разместить информацию о своем транспорте или заявку на перевозку груза может любой [зарегистрированный](http://www.ati.su/Register.aspx) пользователь. Пользователи системы АвтоТрансИнфо, заплатившие [абонентскую плату](http://www.ati.su/Prices/), при подборе грузов сразу же получают всю контактную информацию о владельцах грузов (транспорта). И могут связаться напрямую с фирмой, разместившей информацию, и договориться о перевозке. На сайте АвтоТрансИнфо есть развитая система профессиональных [транспортных форумов](http://www.ati.su/Forum/), где участники рынка грузоперевозок делятся опытом, обмениваются мнениями, ищут работу (персонал) и предупреждают коллег о недобросовестных партнерах.

Система АвтоТрансИнфо предлагает своим пользователям сервис [расчета расстояний](http://www.ati.su/Trace/) между городами. С его помощью можно определить расстояние между необходимыми точками доставки груза, провести маршрут, оценить качество дорог на пути следования и приблизительное время его прохождения.

Таким образом, информационное обеспечение играет большую роль в управлении коммерческой деятельностью транспортного предприятия, снимая большое количество проблем в поиске клиентов, учёте средств. Облегчат работу всем секторам производства.

**2. Организация коммерческой деятельности ООО «ТЛК « Драйвер»**

* 1. **Характеристика предприятия ООО «ТЛК «Драйвер», место и роль его на рынке транспортно-логистических услуг**

Организационно – правовая форма предприятия «ТЛК «Драйвер» является общество с ограниченной ответственностью (в тексте именуемая как ООО). Общество с ограниченной ответственностью зарегистрировано администрацией Ленинского района главой администрации В.И. Иванченко от 21.06.2004 года, устав № 0017, а так же регистрационной палатой г. Иркутска. Утвержден учредителем 17 июня 2004 года. Место нахождения ООО «ТЛК «Драйвер» Российская Федерация, г. Иркутск, ул. Розы Люксембург, 184/1. Генеральным директором ООО «ТЛК «Драйвер» является Коноваленко Павел Васильевич.

Транспортно логистическая компания ООО «ТЛК «Драйвер» образовалась на рынке транспортных услуг ещё в 2004 году, ориентируясь на грузоперевозки в конкретных направлениях, и узкой спецификой. Затем простая организация грузоперевозок переросла в организацию транспортно – логистических услуг.

Сейчас ООО «ТЛК «Драйвер» занимает лидирующие позиции по Иркутской области среди аналогичных компаний. Основная деятельность ООО «ТЛК «Драйвер» состоит в транспортировке грузов средне и крупнотоннажным автотранспортом по России; транспортировка сборных грузов; экспедирование; охрана груза на время пути следования, дополнительное страхование груза; погрузо-разгрузочные работы.

Компания основной своей целью считает создание системы современных услуг перевозок, на уровне мировых стандартов, главными качествами которой являются надежность, профессионализм, безопасность.

Опыт работы компании на рынке довольно большой, за пять лет существования коммерческой деятельности на рынке транспортно – логистических услуг ООО «ТЛК «Драйвер» заняла позицию лидера в сфере товарных грузоперевозок по России и по области. «ТЛК «Драйвер» является одной из немногих транспортных фирм, которая занимается грузоперевозками по северным направлениям, такие как Бодайбо, Мирный, Тура, Тында, и т.д. Сложность таких перевозок состоит в том, что основных проложенных трасс по северным направлениям нет, а особенно в межсезонье туда очень трудно добираться. Но с помощью грамотного подхода к работе и имея достаточные связи в этом бизнесе, компания всегда берётся за сложную работу, достигая при этом лучших результатов.

Компания «ТЛК «Драйвер» на рынке занимает уверенную позицию, её роль при этом не просто организовать грузоперевозки, но и предоставить дополнительный сервис для клиента, для удержания его как источника постоянной прибыли.

Транспортно-логистическая компания ООО «ТЛК «Драйвер» позиционируется на рынке автотранспортных грузоперевозок по территории России.

Основные виды предоставляемых услуг: транспортировка грузов средне и крупнотоннажным автотранспортом по России; транспортировка сборных грузов; экспедирование; охрана груза на время пути следования, дополнительное страхование груза; скидки на попутный груз; широкий выбор услуг спецтехники; погрузо-разгрузочные работы; возможность оплаты транспортных услуг получателем.

При разработке концепции работы предприятия использовался собственный опыт работы на рынке автотранспортных услуг с 2004 года. За время своей деятельности транспортно-логистическая компания «ТЛК «Драйвер» выступали на рынке в роли частного перевозчика, контактирующего как непосредственно с заказчиком-грузовладельцем, так и через диспетчера, грузовладельца, заказывающего автотранспортные услуги через диспетчера или напрямую у частного перевозчика, диспетчера по автотранспортным услугам.

Приобретённый опыт позволяет компании объективно судить о преимуществах и недостатках в организации своей деятельности, как диспетчеров, так и непосредственных исполнителей автотранспортных услуг - перевозчиков, а также об ожиданиях Заказчиков автотранспортных услуг как при контакте с диспетчером, так и при контакте с непосредственным перевозчиком.

Компания «ТЛК «Драйвер» старается найти индивидуальный подход к каждому клиенту. Отношения между заказчиком (грузовладельцем, грузоотправителем) и компанией «ТЛК «Драйвер», как организатором перевозки груза автомобильным транспортом.

Сегодня рынок транспортно-экспедиционных услуг в регионе находится в стадии активного развития. Преимущественно спросом начинают пользоваться профессиональные и качественные услуги, выполняемые серьёзными компаниями, которые ведут свою деятельность официально.

ООО «ТЛК «Драйвер» - динамично развивающаяся на российском рынке транспортно – логистическая компания, созданная в 2004 году. За время деятельности, компания зарекомендовала себя как надежный партнер в сфере транспортно – логистических услуг, подтверждением тому служат долгосрочные отношения со многими известными клиентами – производителями продукции, сетевыми магазинами, дистрибуторами и многими другими.

На сегодняшний день собственный автопарк компании насчитывает более 50 машин различной тоннажности и характеристик. Существующий автопарк постоянно обновляется путем замены старых машин на новые. Водители компании выступают в качестве экспедиторов, что позволяет нести полную материальную ответственность перед клиентами за принятый к перевозке груз. Компания основной своей целью считает создание системы современных услуг перевозок, на уровне мировых стандартов, главными качествами которой являются надежность, профессионализм, безопасность.

Основные виды предоставляемых услуг компанией ООО «ТЛК «Драйвер»: транспортировка грузов средне и крупнотоннажным автотранспортом по России; транспортировка сборных грузов; экспедирование; охрана груза на время пути следования, дополнительное страхование груза; погрузо-разгрузочные работы.

* 1. **Организационная структура ООО «ТЛК «Драйвер»**

Организационная структура ООО «ТЛК «Драйвер» состоит из следующих структур: отдела продаж**,** экономической службы, технического отдела, отдела эксплуатации, что наглядно показано на рис. 1

**Генеральный директор**

Отдел эксплуатации

Технический отдел

Экономическая служба

(бухгалтерия)

Отдел продаж

Рисунок 1. Схема организационной структуры управления ООО «ТЛК «Драйвер»

Генеральный директор осуществляет руководство и организацию рабочего процесса. Он выполняет основную роль структуры управления, под его руководством решаются все производственные процессы. Под его подчинением находятся все отделы и структуры.

Отдел продаж занимается непосредственно продажей транспортно – логистических услуг. В отдел продаж входят специалисты такие как: менеджеры по продажам – основная часть работы состоит в работе с клиентами, консультации по общим вопросам, заключение договоров и проведение сделки. Логисты - отвечающий за рационализацию маршрутов и движение авто транспортных средств, отслеживает маршрут движения груза.

Важное место в хозяйственном руководстве и улучшении качественных показателей работы предприятия отводится экономической службе. На основе систематического анализа работы предприятия, автоколонн и других подразделений и исходя из объемных показателей перевозок, их ресурсного обеспечения, экономическая служба определяет пути, по которым должны разрабатываться технические и организационные мероприятия, направленные на повышение технической готовности подвижного состава и совершенствование эксплуатационной и коммерческой деятельности предприятия.

В состав экономической службы входит бухгалтерия. Этот отдел во главе с главным бухгалтером проводит учет наличия средств, выделенных в распоряжение предприятия, их сохранности и уровня использования, организует выполнение финансового плана, проверяет финансовое состояние предприятия, проводит большую оперативную работу по организации расчетов с клиентурой, поставщиками и финансовыми органами, организует первичный учет расходования материальных ресурсов и денежных средств. Главный бухгалтер несет ответственность за целесообразность и законность расходования средств, и соблюдение финансовой дисциплины.

Технический отдел уделяет главное внимание вопросам поддержания транспортных средств в технически исправном состоянии и обеспечения развития производственной базы, а также осуществляет руководство материально-техническим снабжением предприятия.

Главными задачами технического отдела предприятия являются: организация надлежащего хранения подвижного состава, обеспечивающего высокую техническую готовность его к работе, своевременность выпуска автомобилей на линию и прием их (гаражная служба); разработка и решение вопросов, связанных с укреплением производственно-технической базы предприятия (главный инженер); оперативное планирование всех видов ТО и ремонта автомобилей и автомобильных шин, организация выполнения этих работ и контроля за их качеством, проведение технического учета и отчетности по подвижному составу, автомобильным шинам и другим производственным фондам (начальник ремонтной службы); руководство всей совокупностью работ по обеспечению нормального материально-технического снабжения предприятия, организации хранения, выдачи и учета топлива, запасных частей и других материальных ресурсов, разработка и осуществление мероприятий по более рациональному их использованию (отдел снабжения); разработка и проведение организационно-технических мероприятий по совершенствованию процессов производства, внедрению новой техники, охране труда и предупреждению аварийности.

Исходя из вышеперечисленного технический отдел, ведет контролировать техническое состояние подвижного состава, снимать его с эксплуатации, планировать и проводить профилактические и ремонтные работы, привлекать к материальной ответственности за неправильную эксплуатацию подвижного состава, зданий, сооружений, оборудования и т.д., а также лимитировать расходы ГСМ.

В отдел эксплуатации входят водители-экспедиторы которые осуществляют непосредственно транспортировки грузов.

В связи с проводимыми в России экономическими реформами одним из ключевых факторов повышения эффективности деятельности предприятия является отношение к кадрам предприятия. Чтобы иметь высококвалифицированных специалистов, составляющих ядро предприятия, создать у них стимул к эффективной работе, руководитель вынужден использовать систему управления кадровым потенциалом.

В условиях настоятельной необходимости активизации кадровой политики, без которой невозможен выход из социально-экономического кризиса, вопрос о формировании программы управления кадровым потенциалом перерастает в актуальную проблему. Кадровый потенциал предприятия, по моему мнению, в широком смысле этого слова представляет собой умения и навыки работников, которые могут быть использованы для повышения его эффективности в различных сферах, в целях получения дохода (прибыли) или достижения социального эффекта.

Кадровый потенциал может рассматриваться и в более узком смысле – в качестве временно свободных или резервных трудовых мест, которые потенциально могут быть заняты специалистами в результате их развития и обучения. Управление кадровым потенциалом должно содействовать упорядочению, сохранению качественной специфики, совершенствованию и развитию персонала. При разработке программы управления следует учитывать необходимость выделения понятия «долгосрочный кадровый потенциал».

Долгосрочный кадровый потенциал включает в себя работников, которые могут решать задачи развития компании. При этом можно выделить две основные составляющие долгосрочного кадрового потенциала: текущий и целевой накопительный. Текущий кадровый потенциал представляет собой персонал, который изначально рассматривается администрацией исключительно для выполнения основных операций производства. Целевой накопительный кадровый потенциал предназначен для решения задач стратегического развития, расширения производства, повышения его конкурентоспособности. Это резерв, который требует своей системы управления. Он не предназначен для решения обычных текущих задач.

С точки зрения процесса формирования и использования, можно расширить характеристику долгосрочного потенциала. Bo-первых, это уже частично созданный в прошлом кадровый потенциал, объективно необходимый для непрерывного текущего процесса производства. Во-вторых, это прирост общего кадрового потенциала, который имел место в течение определенного периода времени. С определенной долей условности можно предположить, что этот прирост кадрового потенциала еще не полностью реализован и представляет собой наиболее перспективную часть общего потенциала. Эти характеристики кадрового потенциала играют важную роль при разработке программы управления им. В первую очередь, это касается вопросов профессионального развития и обучения персонала. Основные положения программы управления кадровым потенциалом сводятся к следующему:

Постановка целей и задач управления кадровым потенциалом. Основная цель состоит в обеспечении успешной работы предприятия в условиях рыночной экономики. В качестве задач, влияющих на масштабы кадрового потенциала, его эффективное использование, можно поставить следующие:

* квалифицированное развитие персонала;
* привлечение квалифицированных специалистов
* создание оптимальных условий для эффективной работы кадров.

Определение содержания и участников управления кадровым потенциалом. Необходимым условием решения управленческих задач является наличие высококвалифицированного персонала, готового к овладению новыми знаниями. В этой связи возрастает роль управления кадровым потенциалом как особого вида деятельности, включающего: определение потребности в персонале; привлечение персонала его отбор; расстановку персонала; подготовку, переподготовку, повышение квалификации; мотивацию развития персонала; оценку эффективности управления.

Субъектами процесса управления кадровым потенциалом являются: руководитель предприятия, руководители структурных подразделений.

Такое построение системы управления кадровым потенциалом требует реализации каждым из участников процесса управления своих специфических функций. Так руководитель предприятия и линейные руководители участвуют в планировании профессиональной карьеры работников, создании для них мотивирующих условий, финансовый отдел (управление) определяет нормативы труда, формирует политику в области оплаты труда.

Условия повышения эффективности управления кадровым потенциалом. Обширность вопросов, решаемых участниками процесса управления, обусловливает необходимость его оптимизации. Следовательно, для повышения эффективности управления кадровым потенциалом необходимо: постоянное участие в управлении не только кадровых служб, но и руководителей структурных подразделений; более четкое распределение функций между всеми участниками управления персоналом и координация их действий; создание соответствующей нормативно-методической базы, регламентирующей деятельность каждого из участников процесса управления; определение приоритетов в работе с кадровым потенциалом.

От того, как организовано управление кадровым потенциалом, влияющее на успешность деятельности каждого работника, напрямую зависит эффективность деятельности предприятия. Таким образом, важнейшей задачей управления кадровым потенциалом становится закрепление и развитие персонала. Эта задача включает в себя: рациональное распределение должностных обязанностей; профессиональное и должностное продвижение работников с учетом результатов оценки их деятельности и индивидуальных особенностей; регулярное повышение квалификации специалистов; создание других условий, мотивирующих работников к более эффективному труду; планирование карьеры.

Следовательно, в основе политики управления кадровым потенциалом должны лежать три фактора: привлечение на работу высококвалифицированных специалистов; создание условий, способствующих профессиональному развитию и закреплению на предприятии, в учреждении наиболее квалифицированных, опытных работников; совершенствование организации управления.

В перспективе актуальной становится задача управления кадровым потенциалом путем внедрения совершенных технологических процедур: оценки персонала и развития информационной базы для принятия обоснованных управленческих решений.

Оценка персонала. Исследования показали, что наиболее эффективным методом управления кадровым потенциалом является его оценка по параметрам, характеризующим профессиональную успешность работника. Оценка применима в таких областях как: отбор и расстановка персонала, планирование и сопровождение деятельности специалистов, подготовка и повышение квалификации работников, формирование, подготовка резерва для выдвижения на руководящую должность, совершенствовании системы льгот, условий труда и т.д.

Программа управления кадровым потенциалом не столько способствует продвижению персонала, сколько его развитию, повышению результативности мероприятий по повышению квалификации. Что в свою очередь является первостепенной задачей руководителя.

**2.3 Материально-техническая база ООО «ТЛК «Драйвер»**

В состав материально технической базы входят помещения по стоянке автотранспорта предприятия и зоны, производственные участки, склады , а также технические помещения энергетических и санитарно-технических служб и устройств (компрессорные, трансформаторные, насосные, вентиляционные камеры).

В состав площадей зон хранения (стоянки) подвижного состава входят площади стоянок (открытых или закрытых) с учетом площади, занимаемой оборудованием для прогрева автомобилей (для открытых стоянок), рамп и дополнительных поэтажных проездов (для закрытых многоэтажных стоянок).

В состав вспомогательных площадей предприятия входят: санитарно-бытовые помещения, пункты общественного питания, здравоохранения, управления.

ООО «ТЛК «Драйвер» выполняет перевозки грузов на автомобилях марок: для штучных грузов используются бортовые автомобили марки ГАЗ, МАЗ для перевозки грузов большей грузоподъемности используются тягачи марки КаМАЗ и дополнительно полуприцепы марки МАЗ и ОдАЗ. Перевозка сыпучих грузов осуществляется на самосвалах марок КрАЗ. Состав и структура подвижного состава в натуральном и стоимостном выражении, определяется возрастной состав. Данные полученных расчетов сводятся в таблицу 1.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Подвижной состав | Марка, модификация | Год выпуска | Количество в ед. | Грузо-подъемность в тоннах | Годовой пробег, в км. | Количество технических обслуживаний | |
| Бортовые | ГАЗ | 2001 | 5 | 4 | 54000 | 13 | 4 |
| МАЗ | 2000 | 5 | 4 | 83600 | 20 | 5 |
| Тягачи | КамАЗ | 2002 | 4 | 42 | 42000 | 11 | 3 |
| МАЗ | 2001 | 4 | 40 | 56000 | 14 | 5 |
| Самосвалы | КрАЗ | 2002 | 20 | 240 | 260000 | 65 | 16 |
| Полуприцеп | МАЗ | 2000 | 4 | 80 | 12000 | - | - |
| ОдАЗ | 2002 | 4 | 30 | 16800 | - | - |
| Буди | ПАЗ | 2004 | 2 | 48 | 36000 | 10 | 3 |
| Легковой автомобиль | ГАЗ | 2006 | 2 | 8 | 86400 | 22 | 5 |

Таблица 1 Характеристика подвижного состав

Количество технических обслуживаний определено из расчета годового пробега и утвержденных нормативов и корректирующих коэффициентов, согласно Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта.

На основе данных ООО «ТЛК «Драйвер» определяется динамика состава и структуры материально-технической базы предприятия. Стоимость подвижного состава приведена в таблице 2.

Таблица 2 Стоимость подвижного состава

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Марка автомобиля | Количество автомобилей, в ед. | Цена автомобиля, в тыс. руб. | Стоимость,  в тыс. руб. |
| Бортовые автомобили ГАЗ | 10 | 260 | 2600 |
| Тягачи, КамАЗ | 4 | 760 | 3040 |
| Тягачи МАЗ | 4 | 760 | 3040 |
| Самосвал, КамАЗ | 10 | 320 | 3200 |
| Самосвал, КрАЗ | 10 | 410 | 4100 |
| Полуприцеп, МАЗ | 4 | 280 | 720 |
| Полуприцеп, ОдАЗ | 4 | 135 | 540 |
| Автобус ПАЗ | 2 | 350 | 700 |
| Л.\ автомобиль, ГАЗ | 2 | 280 | 560 |
| Всего | 50 | - | 18500 |

Состав и структура всей материально – технической базы ООО «ТЛК «Драйвер» приведена в таблице 3.

Таблица 3. Состав и структура материально-технической базы.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование | Структура, % | Стоимостная оценка, тыс. руб. |
| 1. Транспортные средства | 21,1 | 18500 |
| 2. Производственные и административные здания | 20,0 | 17600 |
| 3. Сооружения, передаточные устройства | 5,9 | 5235 |
| 4. Машины и оборудование | 51,8 | 45500 |
| 5. Прочие | 1,2 | 920 |
| Итого | 100 | 87755 |

Соотношения различных элементов основных фондов в их общей стоимости характеризуют структуру основных фондов. Она зависит от многих факторов и в том числе от состава автомобильного парка, уровня концентрации и специализации производства, развития производственно-технической базы.

Особенностью структуры основных производственных фондов автомобильного транспорта ООО «ТЛК «Драйвер» является высокий удельный вес машин и оборудования, которые в основном задействованы в ремонте подвижного состава. Транспортные средства составляют 21,1 % .

По данным ООО «ТЛК «Драйвер» проводим анализ изменения и даем оценку движения основных фондов за анализируемый период за счет действия износа, списания старых фондов, прошедших свой амортизационный период, реализация имущества, не задействованного в процессе производства, приобретение нового имущества.

Движение стоимости материально-технической базы предприятия в течение года приведены в таблице 4.

Таблица 4. Движение стоимости материально-технической базы предприятия в течение года

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование | Амортиза-ционная группа | Стоимость на начало года, тыс. руб. | Поступ-ление, тыс. руб. | Выбы-тие, тыс. руб. | Стоимость на конец года, тыс. руб. |
| Транспортные средства | 4-5 | 16070 | 3670 | 1240 | 18500 |
| Производственные и административные здания | 8-10 | 17800 | - | 200 | 17600 |
| Сооружения и передаточные устройства | 5-7 | 5235 | - | - | 5235 |
| Машины и оборудование | 4-6 | 31300 | 17600 | 3400 | 45500 |
| Прочие | 1-3 | 1005 | - | 85 | 920 |
| Итого | - | 71410 | 21270 | 4925 | 87755 |

В результате выполнения производственной программы состояние материально-технической базы предприятия постоянно меняется. На нее оказывают влияние различные виды износа, необходимо дать характеристику имеющимся видам износа. При оценке состояния материально-технической базы, используются стоимостные показатели: первоначальная стоимость, восстановительная стоимость, остаточная стоимость и среднегодовая стоимость.

**3. Экономические характеристики предприятия ООО «ТЛК «Драйвер»**

**3.1 Анализ технического состояния материально-технической базы и эффективность её использования**

Большое экономическое значение имеет эффективное использование производственных фондов, которое оценивается в натуральном (для определения технического состава основных фондов производственной мощности предприятия, для установления путей повышения использования производственных мощностей) и денежном (для установления при планировании их расширенного воспроизводства, а также для определения себестоимости продукции и рентабельности предприятия) выражениях.

Изучение технического состояния материально-технической базы автотранспортного предприятия оценивается рядом показателей, характеризующих техническую готовность подвижного состава к выполнению производственной программы. К таким показателям относятся: коэффициент износа, коэффициент обновления, коэффициент выбытия и коэффициент годности. Расчет этих показателей проведены по инвентарным объектам, которые были включены в материально-техническую базу предприятия.

В связи с длительностью функционирования, постепенным изнашиванием основных фондов существует несколько методов их денежной оценки:

По первоначальной стоимости, т.е. по фактической, включающей полную стоимость введенного в эксплуатацию объекта или прейскурантную цену покупаемых машин, других средств труда, а также стоимость их к месту использования;

По восстановительной стоимости;

По остаточной стоимости.

Коэффициент обновления характеризует интенсивность ввода в действие новых производственных мощностей:

(1)



Где — стоимость основных фондов вновь поступивших в эксплуатацию за отчетный период, тыс. руб.

Сп по балансу составляет 21270 тыс. руб.

Ск — стоимость основных фондов на конец отчетного периода, тыс. руб.

Ск =87755 тыс. руб.



Коэффициент выбытии (изношенности):

(2)



где А — сумма начислений амортизации за весь период эксплуатации, тыс. руб.

А = 62778 тыс. руб.



Коэффициент годности:

kг = 1 – kи (3)

1 – 0,72 = 0,28

Коэффициент выбытия определяют необходимость пополнения основными фондами:

(4)



где Сн — стоимость основных производственных фондов на начало отчетного периода, 71410 тыс. руб.

Св — стоимость выбывших основных фондов за отчетный перод, тыс. руб.

Св по балансу составляет 4925 тыс. руб.



Приведенные данные позволяют сделать вывод, что основные производственные фонды изношены на 72 %. Для их замены у предприятия на сегодня средства отсутствуют. Данные полученных расчетов представить в таблице 5.

Таблица 5. Показатели технического состояния МТБ предприятия

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование | Стоимость,  тыс. руб. | Сумма износа, тыс. руб. | Износ  % | Выроботка | Обновление | За год |
| Транспортные средства | 18500 | 13690 | 0,74 | 0,077 | 0,19 | 0,26 |
| Производственные и административные здания | 17600 | 14608 | 0,83 | 0,011 | - | 0,17 |
| Сооружения и передаточные устройства | 5235 | 5235 | 1,0 | - | - | - |
| Машины и оборудование | 45500 | 28665 | 0.63 | 0,108 | 0,38 | 0,37 |
| Прочие | 920 | 580 | 0,63 | 0,08 | - | 0,37 |
| Всего | 87755 | 62778 | 0,72 | 0,069 | 0,24 | 0,28 |

В качестве показателей, характеризующих эффективность использования материально-технической базы предприятия относятся показатели: фондоотдача, фондоемкость, фондовооруженность и рентабельность

Обобщающим показателем является показатель фондоотдачи, который определяет количество доходов, приходящихся на 1 руб. стоимости производственных основных фондов:

(5)



где Д — доходы от основной деятельности, тыс. руб.,38400 тыс.руб.

Сс.г — среднегодовая стоимость производительных основных фондов, тыс. руб.

Сс.г составляет по Ф1 баланса (за минусом износа), 24977 тыс. руб.



Экономическая эффективность использования производственных основных фондов может определяться рентабельностью, то есть количеством прибыли на 1 руб. стоимости этих фондов.

(6)



где П — размер прибыли за год, тыс. руб., 7600 тыс. руб.



При анализе работы автомобильного транспорта, а также для характеристики состояния основных фондов используются следующие показатели:

Фондоемкость:

(7)



Степень оснащенности каждого работника основными производственными фондами представляет собой фондооруженность:

(8)



где N — среднесписочная численность работников, чел.



Показатели эффективности использования материально-технической базы предприятия приведены в таблице 6.

Таблица 6. Показатели эффективности использования материально-технической базы предприятия

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Числен - ность,  чел. | Стои-мость, тыс. руб. | Доход, тыс. руб. | Прибы-  ль, тыс. руб. | Фондоотдача | Фондоёмкость | ФВ  тыс. руб. | R |
| Основные фонды в целом по предприятию в том числе: | 120 | 24977 | 38400 | 7600 | 1,53 | 0,65 | 208 | 0,3 |
| транспортные средства | 45 | 4810 | 15400 | 2700 | 3,2 | 0,31 | 107 | 0,56 |
| производственная база | 75 | 20167 | 23000 | 4900 | 1,14 | 0,87 | 269 | 0,24 |

Наибольшие финансовые показатели по производственной базе, где основной вид деятельности ремонт автотранспорта.

**3.2 Анализ использования оборотных средств предприятия**

Материально-техническая база предприятия находится в прямой зависимости от состояния оборотных средств, поэтому предприятия заинтересованы в организации наиболее рационального движения и использования оборотных средств.

Оборотные средства предоставляются предприятием для образования запасов материальных ценностей, покрытия затрат по незавершенному производству, расходов будущих периодов, а также для осуществления расчетов в установленные сроки. Оборотные средства предприятий составляют совокупность фондов оборотных и обращения, выраженных в деньгах

Эффективность деятельности автотранспортного предприятия в значительной степени зависит от наличия и состава оборотных средств.

Структура оборотных средств по отдельным предприятиям существенно различается. Она зависит от особенностей процесса производства, характера работы, степени технической вооруженности, уровня организации производства.

В таблице 7 приведена структура оборотных средств ООО «ТЛК «Драйвер»

Таблица 7. Структура оборотных средств ООО «ТЛК «Драйвер»

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование элементов оборотных средств | Сумма оборотных средств, тыс. руб. | Удельный вес к итогу, % |
| 1. Оборотные средства в сфере производства (нормируемые средства)  а) Производственные запасы,  в том числе:  материалы  топливо  запасные части и агрегаты  автомобильные шины в запасе | 16370  3500  8300  2600  1900 | 53  11,3  26,9  8,4  6,1 |
| малоценные и быстроизнашивающиеся предметы | 70 | 0,2 |
| б) Средства, находящиеся в производстве,  в том числе: расходы будущих периодов | 350  350 | 1,1  1,1 |
| Всего оборотных средств в сфере производства |  |  |
| 2. Оборотные средства в сфере обращения (ненормируемые средства),  в том числе  денежные средства  услуги автомобильного транспорта  по расчетным документам, переведенным в банк на инкассо  дебиторы | 14120  4500  1020  -  8600 | 45,8  14,6  3,3  -  27,9 |
| Итого: | 30840 | 100,0 |

Рациональное и эффективное использование оборотных средств является важнейшей задачей хозяйственного руководства и обеспечивает значительную экономию материальных и денежных ресурсов предприятия. На эффективность использования оказывает влияние скорость их движения за производственный цикл, то есть оборачиваемость оборотных средств за определенный период, которая характеризуется количеством оборотов за год и длительность.

Эффективность использования оборотных средств характеризуется системой экономических показателей, прежде всего оборачиваемостью оборотных средств.

Под оборачиваемостью оборотных средствпонимается продолжительность полного кругооборота средств с момента приобретения оборотных средств (покупки сырья, материалов и т.п.) до выхода и реализации готовой продукции. Кругооборот оборотных средств завершается зачислением выручки на счет предприятия.

Оборачиваемость оборотных средств неодинакова на различных предприятиях, что зависит от их отраслевой принадлежности, а в пределах одной отрасли – от организации производства и сбыта продукции, размещения оборотных средств и других факторов.

Оборачиваемость оборотных средств характеризуется рядом взаимосвязанных показателей: длительностью одного оборота в днях, количеством оборотов за определенный период (коэффициент оборачиваемости), суммой занятых на предприятии оборотных средств на единицу продукции (коэффициент загрузки).

Длительность одного оборота оборотных средств исчисляется по формуле:

(9)



где О – длительность оборота, дни; Т – объем товарной продукции, руб.; Д – число дней в рассматриваемом периоде, дни.



Уменьшение длительности одного оборота свидетельствует об улучшении использования оборотных средств.

Количество оборотов за определенный период, или коэффициент оборачиваемости оборотных средств (КО), исчисляется по формуле:

(10)



Чем выше при данных условиях коэффициент оборачиваемости, тем лучше используются оборотные средства.

Коэффициент загрузки средств в обороте *(*Кз), обратный коэффициенту оборачиваемости, определяется по формуле:

(11)



Кроме указанных показателей также может быть использован показатель отдачи оборотных средств который определяется отношением прибыли от реализации продукции предприятия к остаткам оборотных средств.

= 0,24 (12)



Показатели оборачиваемости оборотных средств могут рассчитываться по всем оборотным средствам, участвующим в обороте, и по отдельным элементам.

Изменение оборачиваемости средств выявляется путем сопоставления фактических показателей с плановыми или показателями предшествующего периода. В результате сравнения показателей оборачиваемости оборотных средств выявляется ее ускорение или замедление.

При ускорении оборачиваемости оборотных средств из оборота высвобождаются материальные ресурсы и источники их образования, при замедлении – в оборот вовлекаются дополнительные средства.

Высвобождение оборотных средств вследствие ускорения их оборачиваемости может быть абсолютным и относительным. Абсолютное высвобождениеимеет место, если фактические остатки оборотных средств меньше норматива или остатков предшествующего периода при сохранении или превышении объема реализации за рассматриваемый период. Относительное высвобождение оборотных средств имеет место в тех случаях, когда ускорение их оборачиваемости происходит одновременно с ростом объема выпуска продукции, причем темп роста объема производства опережает темп роста остатков оборотных средств.

**3.3 Анализ ликвидности предприятия**

Целью анализа является получение предприятия объективной информации, которая необходима для принятия собственной финансовой политики. При этом предлагается для анализа совокупность показателей уровня платежеспособности предприятия. Это показатели ликвидности и бухгалтерского баланса, которые должны быть индикаторами комплексной оценки финансового состояния со стороны инвестора. Принятие инвестором решения по целевому вложению своего капитала в конкретный объект - АТП, будет минимально рискованным при получении достоверной информации, которая отражает соответствующие показатели. И если эти показатели говорят о минимальном риске. В международной практике применяется ряд показателей, характеризующих уровень надежности финансового положения предприятия. Это:

• Оценка ликвидности.

• Оценка имущественного положения,

• Оценка финансовой устойчивости.

• Оценка деловой активности.

• Оценка рентабельности.

Далее выполним анализ имущественного состояния данного предприятия.Для упрощения анализа произведем аналитическую группировку статей баланса предприятия по пассиву и активу в таблице 8.

Таблица 8 - Анализ статей баланса

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | На начало периода | | На конец периода | | Абсолютное отклонение | Темпы роста |
| тыс.руб. | % к итогу | тыс.руб. | % к итогу | тыс.руб. | % к итогу |
| Активы | | | | | | |
| Имущество всего | 5475,00 | 100,0% | 5320 | 100,0% | -155,00 | - |
| Иммобилизационные активы | 3282,18 | 59,9% | 3298,40 | 62,0% | 16,22 | 2,05% |
| Оборотные активы | 2192,82 | 40,1% | 2021,60 | 38,0% | -171,22 | -2,05% |
| Запасы | 1699,08 | 31,0% | 1675,80 | 31,5% | -23,28 | 0,47% |
| Дебиторская задолженность | 379,36 | 6,9% | 255,36 | 4,8% | -124,00 | -2,13% |
| Депозитные средства | 114,40 | 2,1% | 90,44 | 1,7% | -23,96 | -0,39% |
| Пассивы | | | | | | |
| Источники имущества свего | 5475,00 | 100,000% | 5320,00 | 100,000% | -155,00 | - |
| Собственный капитал | 4861,80 | 88,800% | 4910,36 | 92,300% | 48,56 | 3,500% |
| Заемный капитал | 613,20 | 11,200% | 409,64 | 7,700% | -203,56 | -3,500% |

Соотношение собственного и заемного капитала говорит об автономии предприятия в условиях рыночных связей, о его финансовой устойчивости, о его ликвидности Обобщенно вертикальный анализ баланса дан в таблице 5

Из приведенного анализа можно сделать вывод о том, что в структуре баланса в течение 2009 года произошли следующие изменения:

Снижение доли основных средств и других внеоборотных средств на 1,4% и увеличение доли оборотных средств на 1,4%. Рост удельного веса оборотных средств, произошел в основном от увеличения доли запасов и затрат на 3%. Как положительную тенденцию следует рассматривать сокращение в 2008 г. удельного веса дебиторской задолженности на 1,4%.

В структуре источников принципиальных изменений не произошло. Высокий удельный вес имеет собственный капитал. Если в 2006 году он составил 88,8%, то в 2008 году 93,3%. Рост доли собственного капитала был, достигнут в основном за счет уменьшения доли кредиторской задолженности на 3,5%.

Предприятие по-прежнему использует долгосрочные ссуды и кредиты, но их удельный вес очень мал.

По данным баланса динамика имущественного положения предприятия «ТЛК «Драйвер» представлена в таблице 9. Из приведенных данных видно, что за анализируемый период имущество уменьшилось на 155 тыс.руб., что говорит об убывании имущественного потенциала предприятия. Прирост (16,22 тыс.руб.), был только лишь по иммобилизационным активам.

Таблица 9 - Вертикальный анализ баланса

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п Статьи баланса | 2008 г. | 2009 г. | |
| Сумма в % | Сумма в % | Отклонение, % |
| АКТИВЫ | | | |
| 1 Основные средства и другие необоротные активы:  Основные средства.  Пр. необоротные активы. | 59,95  0,05 | 62,00  0,06 | 2,05  0,01 |
| ИТОГО | 60,00 | 62,06 | 2,06 |
| 2 Оборотные средства:  Запасы и затраты  Расчеты с дебиторами  Денежнедные средства и прочее активы | 31,03  6,93  2,09 | 31,50  4,80  1,70 | 0,47  -2,13  -0,39 |
| ИТОГО | 40,05 | 38,00 | -2,05 |
| БАЛАНС | 100 | 100 | 0 |
| ПАССИВЫ | | | |
| 3 Собственый капитал | 88,8 | 92,3 | 3,5 |
| ИТОГО | 88,8 | 92,3 | 3,5 |
| 4 Привлеченные средства:  Долгосрочные ссуды и займы  Краткосрочные займы | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Расчеты с кредиторами  Порчие пассивы | 11,2 | 7,7 | -3,5 |
| ИТОГО | 11,2 | 7,7 | -3,5 |
| БАЛАНС | 100 | 100 | 0 |

Таблица 10 - Изменение имущественного положения предприятия

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Показатели | 2008 г.  тыс.руб.,% | | 2009 г.  тыс.руб.,% | | Изменение  тыс.,руб., % | |
| 1 | Всего имущества, в том числе | 5475,0 | 1,00 | 5320 | 1 | -155 | 0 |
| 2 | Иммобильные активы | 3282,2 | 0,60 | 3298,4 | 0,62 | 16,22 | 0,02 |
| 3 | Мобильные активы | 2192,8 | 0,4 | 2021,6 | 0,38 | -171,22 | -0,02 |
| 4 | Денежные средства и прочие активы | 493,74 | 9,02 | 345,8 | 6,5 | -147,94 | -2,52 |
| 5 | Запасы и затраты | 1699,1 | 9,02 | 3445,8 | 6,5 | -147,94 | -2,52 |

В компании довольно высокий удельный вес имущества производственного назначения. Коэффициент имущества производственного назначения составил в 2008 году 0,90, а в 2009г - 0,93. Наряду с ростом данного показателя выросла доля материальных оборотных средств в имуществе «ТЛК «Драйвер» на 3,7%, тогда, как удельный вес основных средств уменьшился на 1,4%

Оценка ликвидности и баланса предприятия производится по коэффициенту ликвидности и позволяет определить способность предприятия оплатить свои краткосрочные обязательства в течение отчетного периода. Наиболее важные из них следующие: наиболее ликвидные активы - денежные средства предприятия и краткосрочные финансовые вложения (ценные бумаги); быстро реализуемые активы - дебиторские задолженности и прочие активы; медленно реализуемые статьи раздела НАД «Запасы и затраты» - «Расходы будущих периодов», а также статьи из раздела («Долгосрочные финансовые вложении за вычетом величины вложений в уставные фонды других предприятий) и расчеты с учредителями; труднореализуемые активы («Основные средства и иные в необоротные активы») за исключением статей этого раздела включенных в предыдущую группу. Пассивы так же группируются по степени срочности их оплаты: наиболее срочные обязательства - к ним относятся кредиторские задолженности статья ППБ «Расчеты и прочие пассивы»), а так же ссуды не погашенные в срок; Итог функции получается вычитанием из итога величины наиболее ликвидных активов

Из сравнения мы видим, что выполнение четвертого неравенства свидетельствует о наличии минимального уровня финансовой устойчивости, т. е. - наличии у компании оборотных средств.

В данном случае, при анализе, первое условие не соответствует полученному результату. Это говорит о том, что ликвидность баланса в большей или меньшей степени отличается от абсолютной. При этом недостаток средств по одной группе активов компенсируется их избытком по другой группе.

Проводимый по изложенной схеме анализ ликвидности баланса является приближенным и по той причине, что соответствие степени ликвидности активов и сроков погашения обязательств в пассиве намечено ориентировочно.

Величина собственных оборотных средств характеризует ту часть капитала предприятия, которая является источником покрытия его текущих активов (т.е активов имеющих оборачиваемость менее года). Этот расчетный показатель зависит как от структуры активов, так и от структуры источников средств. Показатель имеет особо важное значение для предприятия.

Основным и постоянным источником увеличения собственных оборотных средств является прибыль. Не следует смешивать понятия «оборотные средства» и «собственные оборотные средства». Первый показатель характеризует активы предприятия, второй источники средств, а именно часть собственного капитала предприятия, которая служит для покрытия текущих активов.

Величина собственных оборотных средств численно равна превышению текущих активов над текущими обязательств .

Рассчитаем величину собственных оборотных средств компании на 1.01.2008г. и на 1.01.2009 г,

Произведем оценку поэтапно:

Величина собственных оборотных средств

Рассчитаем величину собственных оборотных средств в таблице 11

Таблица 11 Величина оборотных средств «ТЛК «Драйвер» тыс. руб.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п\п | Показатели | на 01.01.2008 г.  В тыс.руб. | на 01.01.2009 г.  В тыс.руб. |
| 1 | Источники собственных средств | 4861,80 | 4910,36 |
| 2 | Долгосрочные пассивы | 0,27 | 0,11 |
| 3 | Основные средства и др. необоротные активы | 3282,18 | 3298,40 |
| 4 | Убытки пошлых лет | - | - |
| 5 | Убытки настоящего периода | - | - |
| 6 | Величина собственных средств | 1579,34 | 1611,85 |

Из расчетов мы видим, что величина собственных оборотных средств на 1.01.09г. Увеличилась 32,4 тыс. руб. по сравнению с 2008.

Это свидетельствует о том, что финансовое положение предприятия в данном случае является устойчивым.

Коэффициент абсолютной ликвидности (платежеспособность). Является наиболее жестким критерием ликвидности предприятия. Он показывает, какая часть краткосрочных заемных обязательств может быть при необходимости погашена немедленно. По международным стандартам, в зависимости от отрасли хозяйства и рыночной конъюнктуры, коэффициент абсолютной ликвидности колеблется от 0.2 до 0,3. Рассчитаем его для АТП в таблице12

Таблица 12 Расчет коэффициента абсолютной ликвидности.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п\п | Показатели | на 01.01.2008 | на 01.01.2009 |
| 1 | Денежные средства | 0,4 | 0,8 |
| 2 | Расчетный счет | 0,74 | 0,10 |
| 3 | Прочие денежные средства | 113,26 | 89,54 |
| 4 | Использование заемных средств | \_ | \_ |
| 5 | ИТОГО | 114,40 | 90,44 |
| 6 | Расчеты и другие пассивы | 612,93 | 409,53 |
| 7 | Коэффициент абсолютной ликвидности | 0,187 | 0,221 |

Снижение объемов краткосрочных обязательств таблица 8 и активов увеличения. Общая ликвидность показывает, что предприятие способно выполнить свои краткосрочные обязательств за счет остатков средств на расчетном счете, и, без реализации.

Детализированный анализ ликвидности АТП проводится с использования абсолютных и относительных показателей, дающих оценку финансового состояния предприятия, представленных в таблице 13.

Таблица 13. Результаты анализа ликвидности предприятия

| Показатели | Пороговое значение | 2008 г. | 2009 г. | Отклонение |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Тыс. руб. | Тыс. руб. | Тыс. руб. |
| Величина оборотных средств |  | 1579,34 | 1611,85 | 32,511 |
| Нормальные источники финансирования |  | 2346,314 | 2102,464 | -243,850 |
| Маневренность собств. оборотн. ср-в | 0-1 | 0,072 | 0,056 | -0,016 |
| Коэффициент покрытия | >2.2,5 | 3,441 | 4,846 | 1,405 |
| Коэффициент быстрой ликвидности | >0.25 | 0,806 | 0,844 | 0,039 |
| Коэффициент абсолютной ликвидности | до 50% | 0,187 | 0,221 | 0,034 |
| Коэффициент доли оборотных средств |  | 0,401 | 0,380 | -0,021 |
| Коэффициент производственных запасов |  | 0,775 | 0,829 | 0,054 |
| Доля собственных оборотных средств |  | 0,720 | 0,797 | 0,077 |
| Коэффициент покрытия запасов (стр.1/стр.2) | <1 | 1,070 | 1,040 | -0,030 |
| Коэффициент накопления | >1 | 7,471 | 9,014 | 1,542 |

**3.4 Мероприятия по совершенствованию деятельности предприятия и оценка эффективности**

Основными мероприятиями по повышению эффективности деятельности ООО «ТЛК» Драйвер» являются:

1. Повышение производительности подвижного состава за счет улучшения организации перевозок.

Повышение производительности подвижного состава может быть достигнуто за счет увеличения коэффициентов использования грузоподъемности и пробега. В этом случае почти не требуется повышения нормативов оборотных средств, за исключением небольшого увеличения запасов автомобильного топлива.

При улучшении таких технико-эксплуатационных показателей, как техническая скорость движения, время простоя под погрузкой и разгрузкой, время работы автомобиля на линии в сутки, коэффициент выпуска автомобилей на линию, повышается производительность автомобильного парка.

Величина технико-эксплуатационных показателей определяет уровень производительности подвижного состава, себестоимость перевозок

2. Строгое соблюдение режима экономии в расходовании материальных и денежных средств на основе внедрения прогрессивных норм расхода топливно-смазочных материалов, запасных частей, автомобильных шин, а также за счет ликвидации бесхозяйственного расходования и потерь материальных ценностей.

3. Улучшение организации материально-технического снабжения, нормирования и планирования.

В этом направлении необходимо изживать практику представления транспортным предприятием завышенных заявок на материалы, запасные части, шины и топливо (завоза их в явно завышенных количествах). Это приводит к замораживанию средств в излишних и ненужных материальных ценностях.

На предприятии необходимо своевременно выявлять и реализовывать образовавшиеся сверхнормативные и избыточные запасы материальных ценностей. Для этого необходимо организовать правильный учет материалов и хорошо организовать складское хозяйство.

4. Своевременное заключение договоров с клиентурой на автомобильные перевозки и с организациями на поставку материальных фондов, а также строгое соблюдение установленного порядка расчетов за автомобильные перевозки и поставки материальных ценностей.

Ускорение оформления документации по расчетам за выполненную транспортную работу, усиление контроля над сроками поступления платежей за перевозки, своевременное предъявление претензий клиентуре и поставщикам за нарушение договорных условий по перевозкам и поставкам – все это способствует более эффективной работе всего автозавода.

5. Снижение времени простоя подвижного состава в ТО-2 и текущих ремонтах способствует сокращению незавершенного производства, что в свою очередь также благоприятствует повышению эффективности деятельности предприятия.

6. Меры по экономии топлива

Важнейшей задачей работников является соблюдение режима экономии в расходовании материальных и денежных средств. Ниже приведены меры, принимая которые можно добиться экономии топлива:

Чтобы автомобиль длительно двигался по инерции, т.е. имел хороший выбег, необходимо тщательно регулировать тормозные системы, поддерживать установленное нормами давление воздуха в шинах, регулярно проверять и при необходимости регулировать схождение передних колес и углы их установки, своевременно и регулярно смазывать и регулировать подшипники ступиц колес, применять смазочные материалы.

Обеспечение экономичной работы двигателя. Для уменьшения расхода топлива необходимо:

- использовать ту его марку, которая соответствует конструкции двигателя и сезону года;

- следить за исправностью системы охлаждения, не допуская перегрева и переохлаждения двигателя;

- утеплять двигатель зимой, применяя хорошо пригнанные чехлы на облицовку радиатора и на капот автомобиля;

- регулярно проверять на диагностических стендах техническое состояние прерывателя-распределителя, свечей и катушки зажигания;

- систематически проверять на диагностических стендах работу карбюраторов и топливной аппаратуры дизелей;

- не допускать работы двигателя с превышением норм на токсичность и дымность отработавших газов, а также на повышенных оборотах холостого хода;

- своевременно заменять или промывать фильтрующие элементы воздушных и топливных фильтров;

- не допускать подтекания топлива из топливопроводов и его испарения через неплотно закрытые горловины топливных баков.

Уменьшения расхода топлива достигают также за счет регулярной проверки технического состояния автомобиля на диагностических стендах, поддержания в технически исправном состоянии всех агрегатов автомобиля, своевременно и в полном объеме выполняя все операции ТО, уменьшения потерь от разливания при заправке автомобиля. Водитель должен знать экономичные приемы вождения и уметь ими пользоваться, всемерно сокращать время работы двигателя на холостом ходу, в том числе и для его прогрева перед началом движения, знать норму расхода топлива закрепленного за ним автомобиля, систематически учитывать расход топлива и при обнаружении его перерасхода, немедленно поставить в известность администрацию. Автомобили, расходующие топливо сверх установленных норм, к эксплуатации не допускаются.

В результате осуществления перечисленных мероприятий достигается более эффективная деятельность транспортного и экспедиционного обслуживания клиентов.

Рассмотрим наиболее важные мероприятия и которые могут существенно повысить эффективность деятельности предприятия.

План перевозок грузов и расчет средней технической скорости грузовых перевозок является исходным разделом для разработки трансфинплана. Он включает перечень основных грузоотправителей с указанием количества и номенклатуры отправленных грузов, расстояния перевозки и служит основой для выбора моделей подвижного состава и расчета показателей его использования.

Расстояние перевозки грузов определяется по формуле:

(13)



где lср – среднее расстояние перевозки грузов, км; Ргод – годовой грузооборот, мкм;

Величина коэффициента использования грузоподъемности (статического - γс) принимается в зависимости от класса грузов и приведен в таблице 14.

Таблица 14. Определение коэффициента использования грузоподъемности

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Класс груза | Значение коэффициента использования грузоподъемности (γс) | Среднее значение для  Расчетов |
| 1 | 1,0 | 1,0 |
| 2 | 0,71 – 0,90 | 0,80 |
| 3 | 0,51 – 0,70 | 0,60 |
| 4 | 0,41 – 0,50 | 0,50 |

Величина γс при перевозке грузов с удельным весом менее 1,0 в автоцистернах принимается равным удельному весу при емкости цистерны (в м3), равной грузоподъемности автомобиля (в тоннах).

Количество поездок с грузом определяется по формуле:

(14)



где q – средняя (номинальная) грузоподъемность автомобиля, тонн;

Величина коэффициента использования пробега (β) и продолжительность простоев автомобилей под погрузкой и разгрузкой на 1 ездку (tп.р) принимаются в зависимости от среднего расстояния перевозки грузов, грузоподъемности автомобиля и способа организации погрузочно-разгрузочных работ таблицы 15, 16, 17.

Таблица 15. Расчетные значения коэффициентов использования пробега автомобилей

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Бортовые автомобили | | | | Автомобили-самосвалы | |
| Расстояние перевозки, км | Коэфф. использ. пробега (β) | Расстояние перевозки, км. | Коэфф. использ. пробега (β) | Расстояние перевозки, км | Коэфф. использ. пробега (β) |
| 1 | 0,47 | 15 | 0,59 | 1 | 0,48 |
| 2 | 0,48 | 20 | 0,59 | 2 | 0,48 |
| 3 | 0,50 | 25 | 0,61 | 3 | 0,49 |
| 5 | 0,53 | 30 | 0,62 | 5 | 0,49 |
| 7 | 0,55 | 50 | 0,69 | 10 | 0,50 |
| 10 | 0,57 | 100 и выше | 0,70 | свыше 10 | 0,50 |

Коэффициент использования пробега для бензовозов рекомендуется принимать 0,5, т.к. горючее перевозится в основном по маятниковым маршрутам.

Таблица 16. Продолжительность простоя автомобилей самосвалов под погрузкой и разгрузкой на 1 ездку

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Грузоподъемность автомобиля (автопоезда) | Нормы времени простоя, включая вспомогательные операции для 1 класса грузов (мин.) | |
| Погрузка | Разгрузка |
| До 3,5 т включительно | 2,0 | 1,0 |
| Свыше 3,5 до 5,0 т включит. | 2.2 | 1,8 |
| Свыше 5,0 до 10,0 т включ. | 3,0 | 2,0 |
| Свыше 10,0 до 25,0 т включ. | 3,2 | 2,8 |
| Свыше 25 до 30,0 т включ. | 5,0 | 3,0 |
| Свыше 30 до 40,0 т включ. | 7,0 | 4,0 |

Потребное количество автомобилей в эксплуатации, ежедневно работающих на линии для выполнения заданного объема перевозок равно:

(15)



где Qсут – суточный объем перевозок 1 автомобиля, тонн.

Таблица 17. Нормы времени простоя бортовых автомобилей в пунктах погрузки и разгрузки

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Грузоподъемность автомобиля  (автопоезда) | Способ погрузки-разгрузки | | | |
| Механизированный | | Немеханизированный | |
| Навалочные грузы | Прочие грузы, включая строительные | Навалочные грузы | Прочие грузы, включая строительные |
| В пунктах погрузки | | | | |
| До 1,5 т вкл. | 4 | 9 | 14 | 19 |
| От 1,5 до 2,5 т | 5 | 10 | 15 | 20 |
| От 2,5 до 4,0 т | 6 | 12 | 18 | 24 |
| От 4,0 до 7,0 т | 7 | 15 | 21 | 29 |
| От 7,0 до 10 т | 8 | 20 | 25 | 37 |
| От 10 до 15 т | 10 | 25 | 30 | 45 |
| От 15 до 20 т | 14 | 35 | 35 | 56 |
| От 20 до 30 т | 19 | 45 | 50 | 76 |
| От 30 до 40 т | 26 | 63 | 61 | 98 |
| Свыше 40 т | 38 | 90 | 78 | 130 |
| В пунктах разгрузки | | | | |
| До 1,5 т вкл. | 4 | 9 | 18 | 13 |
| От 1,5 до 2,5 т | 5 | 10 | 10 | 15 |
| От 2,5 до 4,0 т | 6 | 12 | 12 | 18 |
| От 4,0 до 7,0 т | 7 | 15 | 14 | 18 |
| От 7,0 до 10 т | 8 | 20 | 16 | 28 |
| От 10 до 15 т | 10 | 25 | 19 | 34 |
| От 15 до 20 т | 13 | 32 | 21 | 40 |
| От 20 до 30 т | 15 | 40 | 27 | 52 |
| От 30 до 40 т | 20 | 49 | 35 | 64 |

Суточный объем перевозок**:**

**(16)**



где Тн – продолжительность пребывания автомобилей на линии за сутки (время в наряде), час.; vт – средняя техническая скорость автомобиля, км/ч;

Продолжительность пребывания в наряде автомобиля за сутки (Тн) рекомендуется принять для бортовых автомобилей и бензовозов 10-11 часов, а для автомобилей-самосвалов 9-10 часов.

С учетом всех расчетов, средняя техническая скорость грузовых перевозок в 2009 году приведена в таблице 18

Таблица 18. Величины технической скорости грузовых перевозок

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Одиночные автомобили | | | | Автопоезда | | | |
| Растояние перевозки грузов | Средняя техн. скорость грузовых перевозок | Растояние перевозки грузов | Средняя техн. скорость грузовых перевозок | Растояние перевозки грузов | Средняя техн. скорость грузовых перевозок | Растояние перевозки грузов | Средняя техн. скорость грузовых перевозок |
| 1 | 19 | 15 | 27 | 5 | 23 | 25 | 27 |
| 3 | 22 | 25 | 28 | 7 | 24 | 50 | 28 |
| 5 | 24 | 50 | 30 | 10 | 25 | 75 | 29 |
| 7 | 24 | 75 | 30 | 15 | 26 | 100 | 30 |
| 10 | 26 | Св.100 | 30 | 20 | 26 | св.100 | 30 |

Так каксредняя техническая скорость грузовых перевозок в 2008 году была равной ( в среднем значении при перевозке грузов на 10 км.) 23,5 км/ч, то в отчетном 2009 году она повысилась в среднем на 2,5 км/ч и равна ( также при перевозке грузов на 10 км.) 25,8 км/ч.

**Заключение**

Автомобильный транспорт играет важную роль в развитии экономики страны, связывая промышленность сельское хозяйство, обеспечивая условия для нормального производства и обращения, содействуя развитию межрегиональных связей. От работы транспорта во многом зависит эффективная деятельность торговых организаций и предприятий, так как расходы на перевозку товаров занимают значительную долю в издержках обращения. Кроме того, рациональное использование транспортных средств позволяет более оперативно осуществлять доведение многих миллионов тонн товаров от производства до конечных потребителей.

ООО «ТЛК «Драйвер» для организации грузоперевозок использует собственный автотранспорт, в ближайшем будущем рост транспортировки грузов, создает необходимость увеличения парка подвижного состава, Сопоставив всю информацию относительно ООО «ТЛК «Драйвер» можно сказать, что благодаря правильному режиму эксплуатации автомобилей, в обоих случаях происходит значительная экономия топлива. Подвижной состав предприятия ООО «ТЛК «Драйвер» находится в исправном состоянии, износ автомобилей в настоящее время в пределах нормы и дальнейшее их использование для коммерческих целей является экономически целесообразным и выгодным. Своевременно проводится техническое обслуживание подвижного состава, которое позволяет избежать неисправностей и поломок, а это минимум затрат на содержание.

Однако улучшить финансовое состояние предприятия реально за счет:

1.сокращения издержек по транспортировке, для этого необходимо:

* разработать наиболее удобные и оптимальные схемы движения транспортных потоков
* использовать грузоподъемность транспортных средств более эффективно с применением прицепов и полу прицепов
* совершенствовать свой вспомогательный автомобильный парк, заменяя старую технику на более новую и экономичную
* транспортировать грузы в более благоприятные периоды времени
* повысить коэффициент сменности работы транспорта
* сократить простой
* улучшить использование пробега
* ускорить погрузочно-разгрузочные работы

2.использования методов теории управления запасами; планирования доставки по заданному графику; маршрутизации, оптимизирующей по тому или иному критерию использование подвижного состава. Разработанные методы применять для широкого круга задач оперативного планирования перевозок.

Экономическое благосостояние предприятия ООО «ТЛК «Драйвер» напрямую зависит от увеличения числа заключаемых договоров с клиентами. Для привлечения большего числа постоянных клиентов, партнёров, а так же укрепление положения компании на рынке автомобильных грузоперевозок необходимо внедрение в компанию коммерческого отдела который позволит компании развернуть рекламную и маркетинговую деятельность. Что привлечет новых клиентов и инвесторов.

**Список использованных источников и литературы**

1. Адамчук В. В., Экономика и социология труда : учеб. пособие / В. В. Адамчук, О. В. Ромашов, М. Е. Сорокина. – М. : ЮНИТИ, 2005 – 410 с.

2. Асаёнок И. С. Среда обитания : риск, здоровье, экономика : монография / И. С. Асаёнок – Минск : Бестпринт, 2006 – 221с.

3. Афанасьев Л. Л. Единая транспортная система и автомобильные перевозки : учеб. пособие / Л. Л. Афанасьев – М. : Транспорт 1998 – 333 с.

4. Беспалов Р. С. Транспортная логистика. Новейшие технологии построения эффективной системы доставки : учеб. пособие / Р. С. Беспалов. – М.: Вершина, 2007 – 384 с.

5. Богомазов В.А. Государственное регулирование транспортной деятельности и стратегическое управление автотранспортными предприятиями: учеб. пособие /В.А. Богомазов СПбГИЭА. – Санкт-Питербург, 2007 – 234 с.

6. Гаджинский А. М. Логистика : учеб. пособие / А. М. Гаджинский - М. : ИВЦ «Маркетинг», 1998 - 228 с.

7. Денисенко Т. Ф. Охрана труда : учеб. пособие / Т. Ф. Денисенко – М. : Высш. шк., 1995 – 223 с.

8. Ильин А. И. Планирование на предприятии : учебник / А. И. Ильин. – Минск : Новое знание, 2001. – 2-е изд., перераб. – 635 с.

9. Крум Э. В. Экономика предприятия : учеб. пособие / Э. В. Крум, Т. В. Елецких. – Минск : Выш. шк., 2005. – 318 с.

10Лукинский В.С. Логистика автомобильного транспорта:: методы, модели. М.: Финансы и статистика. 2000г. 280с.

11. Миротин К. Н. Транспортная логистика : учеб. пособие / К. Н. Миротин. - М. : Экзамен, 2005 – 512 с.

12. Москаленко Н. И. Кризис на транспорте еще впереди / Н. И. Москаленко // Реальная газета. – 2008. – №9 (132). – С.10.

13. Никифоров В. Н. Мультимодальные перевозки и транспортная логистика : учебник для вузов / В. Н. Никифоров. – М. : РосКонсульт, 2007 – 272 с.

14. Николин В.И. Автотранспортный процесс и оптимизация его элементов. М.: Транспорт, 2000 – 324 с.

15. Новик, Н. П. [Электронный ресурс]. – Транспортные организации России в январе – мае 2008 г. – Режим доступа : <http://www.export.ru>

16. Положение о составе затрат по производству и реализации продукции (работ, услуг), включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг), и о порядке формирования финансовых результатов, учитываемых при налогообложении прибыли. Утверждено постановлением Правительством РФ 5 августа 2008 года №55

17. Об утверждении норм затрат на техническое обслуживание и ремонт подвижного состава автомобильного транспорта Российской Федерации, постановление Совета Министров Российской Федерации, 4 августа 2000 г. 18. Петрученя В. С. [Электронный ресурс]. – Влияние финансового кризиса на рынок грузоперевозок – Режим доступа : http://www.lexim.ru.

19. Свистун К. А. [Электронный ресурс]. – Информационный обзор прелприятий транспорта Беларуси в 2008 г. – Режим доступа: <http://www.bairc.ru>

20. Программа развития логистической систем Российской Федерации до 2015, постановление Совета Министров Российской Федерации, 20 авг. 2008 г. № 1249

21. Савицкая Г. В. Экономический анализ : учебник 8-е изд. / Г.В. Савицкая– Мн.: Новое знание, 2003 – 402 с.

22. Технические средства диагностирования : справочник / В.В. Клюев [и др.]. – М. : Машиностроение, 1999. – 672 с.

23. Феденя А. К. Менеджмент : учеб. пособие для студентов учреждений, обеспечивающих получение высш. образования по экон. специальностям / А. К. Феденя. – Минск : ТетраСистемс, 2008. – 230 с.

**Приложение А**

ДОГОВОР ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫХ УСЛУГ № \_\_\_

г. Иркутск «\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_ 2010 года

**ООО «ТЛК «Драйвер»** в лице генерального директора Коноваленко Павла Васильевича действующего на основании Устава, именуемое в дальнейшем "Экспедитор", с одной стороны, и **\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_** именуемое в дальнейшем "Клиент", в лице \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, действующего на основании \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, с другой стороны, совместно именуемые Стороны, заключили настоящий Договор о нижеследующем:

### Соглашение об используемых терминах в целях настоящего договора.

* 1. Грузоотправитель – физическое или юридическое лицо, уполномоченное Клиентом на передачу груза Экспедитору.
  2. Грузополучатель – физическое или юридическое лицо, уполномоченное Клиентом на получение груза от Экспедитора.
  3. Экспедитор - юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки обязанность доставить вверенный им Грузоотправителем груз из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз Грузополучателю.

### Предмет договора.

* 1. Экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет Клиента выполнить или организовать выполнение транспортно-экспедиционных услуг, связанных с перевозкой грузов Клиента автомобильным транспортом, в соответствии с условиями настоящего Договора, Заявкой Клиента на перевозку конкретной партии груза (далее по тексту «Заявкой»).
  2. Наименование, условия оказания и объем услуг по перевозке каждой партии груза оговариваются Сторонами отдельно в Заявке.

### Права и обязанности сторон.

* 1. **Экспедитор обязан:**
     1. оказать транспортно-экспедиционные услуги Клиенту в соответствии с Заявкой, руководствуясь указаниями Клиента;
     2. принять груз от Клиента в месте и во время согласованное Сторонами в Заявке;
     3. заключить от своего имени или от имени Клиента, на основании выданной Клиентом доверенности, необходимые договоры на перевозку груза;
     4. обеспечить слежение за продвижением груза от Грузоотправителя до Грузополучателя и по запросу Клиента информировать его о движении и прибытии груза;
     5. обеспечить заполнение в установленном порядке перевозочных документов, а также, в необходимых случаях, их оформление через погранично-ветеринарные пункты и раскредитование документов на прибывшие в адрес грузополучателя грузы и их приемку от перевозчика;
     6. выдать груз Клиенту или уполномоченному им лицу;
     7. запросить Клиента об отступлении в его интересах от данных им Экспедитору указаний в порядке, определенном в п. 10.2 настоящего Договора.
     8. уведомить Клиента о допущенных отступлениях, как только уведомление станет возможным, в порядке, определенном п. 10.2. настоящего Договора, если Экспедитор, по не зависящим от него обстоятельствам, не смог предварительно запросить Клиента о его согласии на такое отступление или получить в течение суток ответ на свой запрос;
     9. предоставить Клиенту следующие документы:
* счет на оплату транспортно-экспедиционных услуг;
* товарно-транспортную накладную;
* счет-фактуру на сумму оказанных услуг;
* оригиналы договоров, заключенных Экспедитором в соответствии с настоящим Договором от имени Клиента на основании выданной им доверенности.
  + 1. в случае наступления обстоятельств, препятствующих своевременной подаче транспорта под загрузку, как-то: авария, задержка или поломка в пути следования, проинформировать Клиента о наступивших обстоятельствах и предоставить транспорт в другое согласованное время.
  1. **Экспедитор имеет право:**
     1. заключить по согласованию с Клиентом от своего имени за счет Клиента либо от имени и за счет Клиента договор страхования груза;
     2. отступать от указаний Клиента, если только это необходимо в интересах Клиента и Экспедитор по не зависящим от него обстоятельствам не смог предварительно запросить Клиента о его согласии на такое отступление или получить в течение суток ответ на свой запрос;
     3. оказать экспедиционные услуги исходя из интересов Клиента, в случае, если указания Клиента неточны или неполны и Экспедитор по не зависящим от него обстоятельствам не имел возможности уточнить указания Клиента;
     4. выбирать или изменять маршрут перевозки груза исходя из интересов Клиента;
     5. не приступать к исполнению обязанностей, предусмотренных настоящим Договором, до представления Клиентом необходимых документов, а также информации о свойствах груза, об условиях его перевозки и иной информации, необходимой для исполнения Экспедитором обязанностей;
     6. проверять достоверность представленных Клиентом необходимых документов, а также информации о свойствах груза, об условиях его перевозки и иной информации, необходимой для исполнения Экспедитором обязанностей, предусмотренных настоящим Договором;
     7. контролировать размещение грузов грузоотправителем внутри кузова автомобиля.

В случае если Экспедитором замечены нарушения в размещении и креплении груза, угрожающие его сохранности или безопасности дорожного движения, Экспедитор обязан потребовать от Грузоотправителя устранения выявленных недостатков. Грузоотправитель по требованию исполнителя обязан устранить выявленные недостатки. В случае отказа грузоотправителя устранить недостатки Экспедитор обязан сделать отметку о несогласии во всех экземплярах ТТН. Наличие такой отметки является основанием для освобождения Экспедитора от ответственности за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза, вызванную нарушением в размещении и креплении груза.

* + 1. привлечь к исполнению своих обязанностей по настоящему Договору третье лицо.
    2. в случае задержки грузополучателем или Клиентом организации приемки грузов в месте передачи грузополучателю в согласованное время, Экспедитор вправе разместить груз на хранение в самостоятельно избранных местах в пределах пункта доставки. Расходы по хранению и доставке груза в указанные места хранения производятся экспедитором за счет Клиента. Выдача груза производится после полного возмещения Экспедитору расходов по хранению и доставке до места хранения.
    3. в ходе исполнения настоящего Договора допускается односторонне изменение тарифов на оказываемые Экспедитором услуги с обязательным уведомлением Клиента в порядке, определенном в п. 10.2 настоящего Договора не менее чем за 7 (семь) календарных дней до момента вступления в силу новых тарифов.
  1. **Клиент обязан:**
     1. Подать письменную Заявку, содержащую все существенные условия перевозки, которая является неотъемлемой частью настоящего Договора с момента ее согласования Экспедитором в следующие сроки:
* для режимных грузов (требующих особых температурных условий перевозки) - не менее чем за 72 часа до момента предполагаемой погрузки (отправки груза);
* для прочих грузов - не менее чем за 48 часов до момента предполагаемой погрузки (отправки груза).

В заявке необходимо указать следующие существенные условия перевозки:

* дата и номер заявки;
* наименование и адрес Грузоотправителя;
* пункт назначения, наименование и адрес Грузополучателя;
* время и место подачи транспорта;
* наименование (состав), характер и свойства груза, вес (количество) груза;
* вид упаковки;
* особые условия перевозки;
* потребность Клиента в дополнительных услугах.

Заявки могут подаваться лично, через уполномоченного представителя Клиента, с помощью средств факсимильной связи. Заявка считается принятой к исполнению в случае подтверждения Экспедитором ее принятия телефонограммой, по факсу или по электронной почте в течение 24 часов с момента получения. В случае отсутствия указанного подтверждения заявка считается не принятой Экспедитором.

На заявке должна стоять печать Клиента и подпись уполномоченного на совершение соответствующих действий работника Клиента, отправившего заявку. В случае не указания в заявке телефона Грузополучателя, ответственность за оповещение о прибытии груза ложится на Клиента.

Направление Клиентом Заявки подтверждает факт ознакомления и согласия с тарифами Экспедитора.

* + 1. Одновременно с Заявкой представить Экспедитору документы (информацию) о свойствах груза и иную информацию, необходимую для исполнения Экспедитором обязанностей, предусмотренных настоящим Договором.
    2. При передаче груза предоставить полномочному представителю Экспедитора оригиналы или надлежащим образом заверенные копии необходимых товаросопроводительных документов, а также надлежащим образом оформленную доверенность, если она необходима для выполнения обязанностей по настоящему Договору. Товаросопроводительные документы предоставляются с проверкой груза по количеству. Представленные сведения о весе и объеме груза являются фиксированными и окончательными.
    3. Предоставить Экспедитору надлежащим образом оформленную доверенность на лицо уполномоченное передавать груз для перевозки.
    4. Предоставить груз Экспедитору в упаковке, соответствующей установленным правилам и стандартам, предохраняющий груз от порчи и повреждений в пути следования, исключающей свободный доступ к содержимому. В тарные места грузов, передаваемые к перевозке без указания наименования и количества на упаковке (сборные), должны быть вложены упаковочные листы. Представитель Экспедитора, осуществляющий приемку груза, вправе потребовать надлежащей упаковки (затаривания, маркировки) груза, его указания в этом случае обязательны для Грузоотправителя. В случае отсутствия надлежащей тары, упаковки, маркировки, а именно, если тара, упаковка, маркировка не соответствуют действующим в РФ правилам (ГОСТам, ОСТам, иным нормативам) и не обеспечивает полную сохранность груза при перевозке, а Клиент или Грузоотправитель не привел упаковку в надлежащий вид, то Экспедитор за повреждение товарного вида и внутритарную недостачу груза ответственности не несет.
    5. В случаях заявления Клиентом услуг, связанных с перевозкой груза со склада Грузоотправителя и/или до склада Грузополучателя, организовать подъезд транспорта к складу для осуществления погрузки (выписать пропуск и совершить иные необходимые действия).
    6. Организовать приемку прибывшего груза, в сроки согласованные с Экспедитором, от представителя Экспедитора полномочным представителем Грузополучателя в месте назначения с проверкой груза по количеству.
    7. Своевременно и полностью произвести расчет с Экспедитором по оплате транспортно-экспедиционных и дополнительных услуг Экспедитора.
    8. Возместить понесенные Экспедитором в интересах Клиента расходы по страхованию, хранению груза и т.п.
  1. **Клиент имеет право:**
     1. запросить у Экспедитора информацию о процессе перевозки груза;
     2. выбирать маршрут следования груза и вид транспорта (путем указания в заявке).

### Стоимость услуг и порядок расчетов.

* 1. Оплата услуг по настоящему Договору производится на основании тарифа, установленного Экспедитором, включающего сумму, уплаченную организациям, осуществляющих транспортировку грузов автотранспортом и связанные с этим работы, а также сумму дохода, полученную в виде вознаграждения за оказание услуг, определенных настоящим Договором. Вознаграждение Экспедитора включается в тариф.

Услуги, не указанные в тарифах, оплачиваются в сумме согласованной сторонами в Заявке.

* 1. Стоимость транспортно-экспедиционных услуг определяется Экспедитором на основании тарифов, действующих на дату принятия груза к экспедированию (перевозке) и указывается в Заявке.
  2. Оплата услуг по настоящему Договору и возмещение понесенных Экспедитором дополнительных расходов осуществляется Клиентом на основании счета в течение 3 (трех) банковских дней с момента его выставления Экспедитором путем перевода денежных средств на расчетный счет Экспедитора или внесения наличных денежных средств в кассу Экспедитора.
  3. Моментом исполнения Клиентом обязанностей по оплате услуг считается дата зачисления денежных средств на расчетный счет Экспедитора или внесения наличных денежных средств в кассу Экспедитора.
  4. Любая сумма, поступившая Экспедитору от Клиента в обеспечение исполнения обязательств по настоящему Договору, учитывается в качестве оплаты услуг и возмещения расходов Экспедитора.
  5. В порядке исполнения настоящего Договора стороны составляют Акты сверки по состоянию на конец последнего календарного дня каждого месяца. Клиент обязуется возместить задолженность по денежному обязательству в соответствии с Актом сверки в течение 5 (пяти) банковских дней со дня подписания указанного акта.
  6. Экспедитор вправе удерживать находящийся в его распоряжении груз до момента полной оплаты Клиентом услуг, оказанных Экспедитором и понесенных Экспедитором расходов. В этом случае Клиент также оплачивает расходы, связанные с удержанием имущества. За возникшую порчу груза вследствие его удержания Экспедитором в случаях, предусмотренных настоящим пунктом, ответственность несет Клиент.

### Прием-передача груза.

* 1. Экспедитор предоставляет Клиенту необходимый для перевозки груза транспорт в надлежащем состоянии в месте и во время, указанное в заявке.

Для получения груза представитель Экспедитора предоставляет надлежащим образом оформленную доверенность.

* 1. Клиент за свой счет и своими силами осуществляет погрузку груза в автотранспорт, предоставленный Экспедитором.
  2. При передаче груза Грузоотправитель предоставляет Экспедитору товаросопроводительные и иные документы, указанные в п. 3.3.4. настоящего Договора.
  3. Приемка груза Экспедитором от Грузоотправителя производится в месте получения груза, указанного в Заявке Клиента. В момент передачи груза для перевозки грузоотправитель должен заявить его массу (вес) и количество мест. Объем груза определяется по объему, фактически занимаемым грузом в автомобиле с учетом габаритности груза и необходимых условий его транспортировки. По факту передачи груза к транспортировке Экспедитором составляется товарно-транспортная накладная (ТТН) в четырех экземплярах. В ТТН указывается наименование, масса (вес), объем (в кубических метрах) груза, количество мест и заверяется подписями представителей Экспедитора и Грузоотправителя.
  4. Груз, доставленный до места назначения, указанного в заявке, подлежит передаче грузополучателю. Груз передается грузополучателю в том же порядке и на тех же условиях, на каких он принимался от грузоотправителя, то есть по количеству мест.
  5. Обязанности Экспедитора по оказанию услуг по настоящему Договору считаются исполненными с момента проставления подписи уполномоченного представителя Грузополучателя в ТТН сведетельствующей о принятии доставленного груза.
  6. В случае, если во время выдачи груза Грузополучатель, указанный в заявке, или уполномоченное им лицо не уведомили Экспедитора в письменной форме об утрате, о недостаче или повреждении (порче) груза и не указали общий характер недостачи или повреждения (порчи) груза, считается, если не доказано иное, что они получили груз полностью и неповрежденным. На основании указанного уведомления в момент разгрузки груза полномочными представителями Грузополучателя и Перевозчика в месте и во время разгрузки составляется акт состояния груза в двух экземплярах, по одному для каждой из сторон.

### Ответственность сторон.

* 1. За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных настоящим Договором и действующим законодательством, стороны несут ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в соответствии с главой 25 Гражданского кодекса Российской Федерации и Федеральным законом «О транспортно-экспедиционной деятельности» № 87-ФЗ от 30.06.2003г.
  2. При транспортировке груза предусматривается норма возможных повреждений – бой, потеря товарного вида, поломка груза и т.п. – в размере 0,5% (ноль целых пять десятых процента) от действительной (документально подтвержденной) стоимости груза.
  3. **Ответственность Экспедитора:**
     1. Экспедитор несет ответственность перед Клиентом в виде возмещения реального ущерба за утрату, недостачу или повреждение груза после принятия его Экспедитором от Грузоотправителя и до выдачи груза Грузополучателю, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые Экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Размер ответственности Экспедитора перед Клиентом определяется в следующем размере:
* за утрату или недостачу грузу, принятого Экспедитором для перевозки, в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза или недостающей его части.
* за повреждение (порчу) груза, принятого Экспедитором для перевозки, в размере суммы, на которую понизилась действительная (документально подтвержденная) стоимость груза.

Действительная (документально подтвержденная) стоимость груза определяется исходя из цены, указанной в договоре или счете продавца, а при ее отсутствии исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, в день добровольного удовлетворения такого требования или, если требование добровольно удовлетворено не было, в день принятия судебного решения.

* + 1. Возложение исполнения обязательств на третье лицо не освобождает Экспедитора от ответственности перед Клиентом.
    2. В случае, если Экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки, ответственность перед Клиентом Экспедитора, заключившего договор перевозки, определяется на основании правил, по которым перед Экспедитором отвечает соответствующий перевозчик.
    3. Экспедитор не несет ответственность за внутритарную недостачу (повреждение) содержимого грузовых мест, доставленных в исправной таре (целой упаковке). Экспедитор не несет ответственность за имущественный ущерб, причиненный Клиенту в случае сдачи груза к перевозке в ненадлежащей таре и упаковке.
    4. За не предоставление под погрузку/разгрузку транспортного средства в согласованные сроки в соответствии с Заявкой Экспедитор выплачивает Клиенту, при наличии у Клиента подтверждающих документов, за каждые начавшиеся сутки опоздания неустойку:
* для рефрижераторного полуприцепа – 2500 (Две тысячи пятьсот) рублей.
* для тентованного полуприцепа – 2000 (Две тысячи) рублей.
  1. **Ответственность Клиента:** 
     1. В случае нарушения Клиентом сроков оплаты выставленного счета Клиент уплачивает Экспедитору пеню в размере 0,5% (Ноль целых пять десятых процента) от своевременно неоплаченной суммы за каждый день просрочки, но не более чем сумма соответствующего неоплаченного счета.
     2. За неисполнение обязанностей по представлению информации, указанной в п. 3.3.2. настоящего Договора, если это повлекло за собой убытки Экспедитора, Клиент несет ответственность по возмещению убытков, причиненных Экспедитору и перевозчику. Кроме того Клиент уплачивает Экспедитору в этом случае штраф 10000 (Десять тысяч) рублей.
     3. Клиент несет ответственность за убытки, причиненные Экспедитору ненадлежащим исполнением обязанностей по затариванию и упаковке груза.
     4. В случае необоснованного отказа Клиента от оплаты расходов, понесенных Экспедитором в целях исполнения обязанностей, предусмотренных настоящим Договором, Клиент уплачивает Экспедитору помимо указанных расходов штраф в размере 10 (десяти) процентов от суммы этих расходов.
     5. За не предоставление грузов к перевозке, нарушения сроков разгрузки указанных в Заявке Клиент выплачивает Экспедитору за каждые начавшиеся сутки простоя неустойку:
* для рефрижераторного полуприцепа – 2500 (Две тысячи пятьсот).
* для тентованного полуприцепа – 2000 (Две тысячи) рублей.

### Обстоятельства непреодолимой силы.

* 1. Стороны настоящего Договора освобождаются от ответственности за частичное или полное неисполнение обязательств по настоящему Договору, если это неисполнение явилось следствием обстоятельств непреодолимой силы, возникших после заключения настоящего Договора в результате событий чрезвычайного характера, которые стороны не могли ни предвидеть, ни предотвратить разумными мерами.
  2. К обстоятельствам непреодолимой силы относятся события, на которые стороны не могут оказывать влияния и за возникновение которых не несут ответственности, например: стихийные бедствия, чрезвычайные события социального характера (война, массовые беспорядки и т.п.)
  3. Сторона, в отношении которой действуют обстоятельства непреодолимой силы, обязана в течение 10 (Десяти) календарных дней с момента наступления указанных обстоятельств направить уведомление другой стороне о невозможности исполнения обязательства.
  4. Сторона, в отношении которой действуют обстоятельства непреодолимой силы, приостанавливает исполнение своих обязанностей по настоящему Договору на период действия обстоятельств непреодолимой силы.
  5. Сторона, ссылающаяся на обстоятельства непреодолимой силы, должна представить другой Стороне документальное подтверждение наступления таких обстоятельств.
  6. В случае если период действия обстоятельств непреодолимой силы превышает 3 (три) месяца подряд, то любая из сторон вправе в одностороннем порядке отказаться от исполнения настоящего Договора, исполнив при этом обязательства по оплате услуг, оказанных по настоящему Договору до начала действия обстоятельств непреодолимой силы.

### Расторжение договора.

* 1. Настоящий Договор может быть расторгнут по инициативе любой из сторон в любое время с предупреждением об этом другой стороны не менее, чем за 30 (тридцать) дней до предстоящего расторжения..
  2. В случае одностороннего отказа от исполнения настоящего Договора Клиент или Экспедитор возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора.

### Порядок урегулирования разногласий.

* 1. Сторонами устанавливается претензионный порядок урегулирования разногласий, возникающих в связи с исполнением настоящего Договора. Претензии предъявляются в письменной форме. К претензии об утрате, о недостаче или повреждении (порче) груза должны быть приложены документы, подтверждающие право на

предъявление претензии, и документы, подтверждающие количество и стоимость отправленного груза, в подлиннике или засвидетельствованные в установленном порядке их копии.

* 1. Претензии к Экспедитору могут быть предъявлены в течение шести месяцев со дня возникновения права на предъявление претензии.
  2. Срок рассмотрения претензии - 30 (тридцати) дней с момента получения.
  3. В случае не достижения договоренности по спорным вопросам спор, вытекающий из настоящего Договора, подлежит рассмотрению в Арбитражном суде Иркутской области.

### Заключительные положения.

* 1. Условия настоящего Договора могут быть дополнены или изменены по взаимному письменному согласию Сторон.
  2. Обязанность Экспедитора по запросу или уведомлению Клиента считается надлежащим образом исполненной, если произведено любым из перечисленных способов, а именно: в письменном виде, факсимильным сообщением, телефонограммой, по электронной почте.
  3. Всякие дополнения и изменения к настоящему Договору действительны, если они совершены в письменной форме и подписаны уполномоченными представителями сторон. Любые дополнения, приложения к настоящему Договору, получаемые сторонами при помощи факсимильной связи признаются сторонами действительными, в случае последующего направления оригиналов документов.
  4. Все приложения к настоящему Договору являются его неотъемлемой частью.
  5. Стороны обязуются не разглашать, не передавать и не делать доступными третьим организациям и лицам сведения, содержащиеся в документах, оформляющих совместную деятельность сторон в рамках настоящего Договора, иначе как с письменного согласия обеих сторон.
  6. Настоящий Договор вступает в силу с момента подписания его Сторонами и действует до 31 декабря 2009 года.

Если ни одна из Сторон за 30 (тридцать) дней до окончания срока действия настоящего Договора письменно не заявит о его расторжении, срок действия настоящего Договора продлевается на следующий календарный год и на тех же условиях.

* 1. Стороны обязуются немедленно письменно информировать друг друга в случае изменения сведений, указанных в разделе 11 настоящего Договора.
  2. Настоящий Договор составлен в 2-х экземплярах по одному для каждой Стороны и имеют одинаковую юридическую силу.

### Адреса и банковские реквизиты сторон

**Клиент Экспедитор**

|  |  |
| --- | --- |
|  | **ООО «ТЛК «Драйвер»** |
| Юр. адрес:  Факт. адрес:  Тел./факс:  ИНН/КПП:  ОГРН:  р/с:  Адрес, наименование банка и реквизиты | Юр.адрес: г. Иркутск ул. Розы Люксембург 184 /1,офис 303.  Факт. адрес: г. Иркутск, ул. Розы Люксембург 184/1 ,офис 303.  Тел: 7-2222-5, факс: 55-03-04.  ИНН/КПП: 3810310648/381001001  ОГРН: 1093850004148  р/с: 40702810118350010336  Байкальский банк СБ РФ г. Иркутск  ИНН/КПП: 7707083893/775001001  БИК: 042520607  корр.сч.: 30101810900000000607  ОГРН: 1027700132195 |