

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
"Пензенский государственный университет архитектуры и строительства"
Автомобильно-дорожный институт

Кафедра "Организация и безопасность движения"

Утверждаю:

Зав. кафедрой

И.Е. Ильина

(подпись, инициалы, фамилия)

" _____ " _____ 20 г.

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

к выпускной квалификационной работе на тему

«Транспортная логистика как инструмент обеспечения устойчивости
предприятия в условиях кризиса (на примере ОАО «ЧМПЗ Пензенский
филиал)»

Автор ВКР Богданов С.А.

(_____)

(подпись, инициалы, фамилия)

Обозначение 2069059 Группа ТТП-21м

Направление 23.04.01 "Технология транспортных процессов"

Руководитель ВКР Францев С.М.

(_____)

(подпись, дата, инициалы, фамилия)

Консультанты по разделам

Экономический раздел

(наименование раздела)

(подпись, дата, инициалы, фамилия)

Раздел безопасности жизнедеятельности

(наименование раздела)

(подпись, дата, инициалы, фамилия)

Нормоконтроль _____

Пенза 2017 г.

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
"Пензенский государственный университет архитектуры и строительства"
Автомобильно-дорожный институт

Кафедра "Организация и безопасность движения"

Утверждаю:
Зав. кафедрой

_____ (подпись, инициалы, фамилия)

_____ число _____ месяц _____ год

ЗАДАНИЕ НА ВЫПУСКНУЮ КВАЛИФИКАЦИОННУЮ РАБОТУ

Студент Богданов Сергей Анатольевич

Группа ТПП-21м

Тема Транспортная логистика как инструмент обеспечения устойчивости предприятия в условиях кризиса (на примере ОАО «ЧМПЗ» Пензенский филиал)

утверждена приказом по Пензенскому ГУАС № 06-09-332 от 01.12.2016 г.
число месяц год

Срок представления ВКР к защите 19.06.2017 г.
число месяц год

I. Исходные данные для ВКР

Показатели деятельности департамента логистики ОАО «ЧМПЗ» за 2016 год

II. Содержание пояснительной записки

Введение

Глава 1. ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА. ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ

Глава 2. ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА В СТРУКТУРЕ ПРОИЗВОДСТВА

Глава 3. ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В ПЕНЗЕНСКОМ ФИЛИАЛЕ ОАО «ЧМПЗ»

Заключение

Список литературы

III. Перечень графического материала

1. Функции перевозочного процесса
2. Нормативно-отраслевое регулирование транспортной логистики
3. Производственно-логистические системы
4. Административно-функциональная структура сегмента мясопереработка
5. Административно-функциональная структура департамента логистики Пензенского филиала ОАО «ЧМПЗ»
6. Анализ работы собственного автопарка предприятия
7. Анализ выполнения логистического бюджета
8. Проблемы и перспективы развития логистики на предприятии

IV. График выполнения ВКР

№п/п	Наименование этапов выполнения ВКР	Срок выполнения этапа
1	Глава 1	1.04.2017
2	Глава 2,3	1.05.2017
3	Представление законченной ВКР	1.06.2017

Дата выдачи задания 02.12.2016г

Научный руководитель проекта _____ С.М. Францев
подпись, дата, инициалы, фамилия

Консультанты по разделам:

Экономический раздел _____
дата, инициалы, фамилия

Раздел БЖД _____
дата, инициалы, фамилия

Задание принял к исполнению 02.12.2016 г. _____ Богданов С.А.
подпись, дата инициалы, фамилия

АННОТАЦИЯ

Выпускная квалификационная работа на тему: «Транспортная логистика как инструмент обеспечения устойчивости предприятия в условиях кризиса (на примере ОАО «ЧМПЗ» Пензенский филиал)».

Выпускная квалификационная работа содержит 3 главы. Графическая часть состоит из 8 листов формата А3. Пояснительная записка объемом 86 страниц.

Цель – выявить основные проблемы, возникающие в процессе функционирования логистического сегмента, оказывающие наибольшее влияние на экономическую стабильность предприятия, и предложить пути их решения.

Первая глава посвящена рассмотрению текущей экономической ситуации в государстве и анализу экономической составляющей перевозочного процесса. Рассмотрены нормативно-правовые акты, регулирующие логистическую деятельность предприятий.

Во второй главе транспортная логистика рассматривается как одна из составляющих в структуре производства. Проведен анализ ценообразования: каким образом логистические издержки влияют на конечную стоимость продукции.

В третьей главе рассматривается экономическая эффективность деятельности логистического сегмента на конкретном предприятии ОАО «ЧМПЗ» Пензенский филиал. Выявлены основные проблемы. Предложены пути их решения.

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17			
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>	<i>Транспортная логистика как инструмент обеспечения устойчивости предприятия в условиях кризиса</i>	<i>Лит.</i>	<i>Лист</i>	<i>Листов</i>
<i>Зав.каф.</i>		<i>Ильина И.Е.</i>						
<i>Провер.</i>								
<i>Реценз.</i>								
<i>Н. Контр.</i>		<i>Ильина И.Е.</i>						
<i>Студент.</i>		<i>Богданов С.А.</i>				<i>ПГУАС каф.ОБД гр. ТТП-21м</i>		

ГЛАВА 1. ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА. ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ

1.1. Анализ кризисных явлений российской экономики в текущий период

Оценка перспектив развития логистики не возможна в отрыве от экономических реалий. Начиная с 2014 года, Россия переживает, возможно, самый сильный экономический кризис в своей современной истории.

Прошедший 2016 год не внес изменений в представления жителей Российской Федерации об экономической ситуации в стране. По мнению экспертов Института социального анализа и прогнозирования Российской академии народного хозяйства и государственной службы при президенте Российской Федерации, большая часть населения до сих пор не подозревает об истинном масштабе кризиса. Однако, по данным мониторинга за 2016 год, последствия спада в экономике в той или иной степени ощутили на себе 78% граждан России. В то же самое время, только 8% россиян, убеждены, что находятся в абсолютной экономической безопасности.

Таким образом, можно сделать вывод, что кризис, с которым в данный момент столкнулась экономика Российской Федерации, напрямую влияет на 4 из 5 жителей нашей Родины. И если кризис 2008-2009 годов носил мировой характер, то сегодняшней Россия вынуждена преодолевать в одиночку.

Какие же последствия экономического спада наиболее серьезно ударили по жизни обычного гражданина?

1. Сокращение государственных расходов

Ни для кого не является секретом тот факт, что примерно 50 процентов бюджета Российской Федерации составляют доходы, полученные с продажи нефти и газа.

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

Именно поэтому, почти двукратное снижение цен в конце 2014 года, так сильно ударило по всей экономической системе. Ради того, чтобы в корне не менять запланированные бюджетные расходы, государственная власть пошла на крайние меры – девальвацию рубля (так называемый «обвал»), которая повергла в шок рядовых граждан, не особо понимающих всю цепочку экономических последствий.

Но даже несмотря на это, произошло серьезное сокращение госрасходов, кроме Военно-Промышленного Комплекса, по всем остальным статьям бюджета были урезаны запланированные расходы, практически на 10%, не стала исключением и интересующая нас транспортная система Российской Федерации. Более того, существуют неутешительные прогнозы, согласно которым в течении ближайших 3-х лет последует сокращение госрасходов еще, как минимум, на 15%.

2. Инфляция

Исторически сложилось так, что инфляция в России никогда не была маленькой, однако вплоть до 2014 роста, высокий показатель инфляции сопровождался ростом экономической системы страны, поэтому для рядовых граждан дело обстояло несколько иначе, чем сейчас. Только по официальным данным инфляция за последний год составила рекордные 16,7 процентов, при том, что ценники на товары народного потребления в магазинах меняются в большую сторону еще быстрее. Здесь же нужно упомянуть и о продовольственных санкциях, которые были введены странами, не поддерживающими внешнюю политику Российской Федерации, что так же усилило темпы роста инфляции.

3. Закрытия заводов и сокращения

Несмотря на заявления власти о борьбе с ростом безработицы, по всей стране идут массовые сокращения производств и рабочего персонала, при чем это касается не только малого бизнеса, но также крупных компаний-гигантов и государственных структур.

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

изданий, здесь обвал произошел всего на 40 процентов, по сравнению с предыдущим годом.

Единственной сферой, работающей пока в «плюс», остается реклама в интернете. За 2016 год интернет стал единственной рекламной площадкой, которая показала рост. Правда показатель пока еще совсем маленький – 4 процент, но тем не менее это дает повод смотреть в будущее рекламного рынка с оптимизмом.

6. Образование и наука

Если смотреть на сферу образования, то сильнее всех от кризиса пострадали студенты. И без того крошечные стипендии государство пообещало сократить на 10 процентов.

Так же кризис ударил по тем студентам, которые хотели пройти обучение за рубежом за государственный счет. Сокращение коснулось и этого сегмента образования – теперь только 50 процентов желающих смогут получить финансовую поддержку от государства.

Что касается науки, то здесь речь идет о сокращении бюджетирования так же на 10 процентов, что, конечно же, непременно скажется на развитии государственной науки уже в самое ближайшее время.

7. Валютная ипотека

Настоящей трагедией финансовый кризис стал для людей, которые взяли ипотеку в иностранной валюте, получая при этом зарплату в национальной валюте. Резкий обвал рубля и скачок стоимости «евро» и «доллара» превратили обычный кредит в неподъемную ношу, с которой рядовой житель страны не в силах расплатиться на протяжении всей жизни.

Попытки людей митинговать и добиваться реструктуризации взятых кредитов ни к чему не привели, так как банки, которые выдавали кредиты, так же живут в условиях финансового кризиса и вынуждены бороться за свое существование.

8. Туризм

Еще одной отраслью, наиболее серьезно пострадавшей от падения рубля стал туризм. Дело в том, что из-за смены курса доллара и евро, резко выросла стоимость отдыха за пределами Российской Федерации. В результате этого, практически в 2 раза сократилось число туристов из России в Европу, что пагубно отразилось на туроператорах. За последнее время несколько крупных компаний объявило о банкротстве и закрытии.

Так же из-за сокращения туристического потока серьезно пострадали авиаперевозчики. В настоящее время государство всерьез вынуждено поддерживать данную отрасль, чтобы не допустить полного банкротства крупнейших авиакомпаний. Чего стоит только история с разорением крупнейшей компании «Трансаэро», которая занимала второе место по объему перевозок в России, но так и не смогла пережить кризис и в 2015 объявила о своем банкротстве.

9. Спорт

Профессиональный спорт и его финансовые проблемы, наверное, в меньшей степени интересуют обычного гражданина Российской Федерации. Однако и эту сферу кризис не обошел стороной. Дело в том, что контракты большинства спортсменов-легионеров прописаны в валютной форме, и резкое падение стоимости рубля оказалось катастрофическим для бюджета многих клубов.

Самая трагичная ситуация сложилась с контрактом бывшего главного тренера сборной России по футболу. Его просто не могли уволить до тех пор, пока не выплатят неустойку за незавершенный контракт. Но сумма неустойки, прописанная в контракте, и так была баснословной, а уж после падения курса рубля и вовсе оказалось неподъемной для всего футбольного союза. Чтобы решить данную проблему пришлось прибегать к помощи частных инвесторов. Эта ситуация наиболее наглядно показывает сложившуюся кризисную ситуацию в Российском спорте.

10. Международные последствия

Тяжелая экономическая ситуация, в которую угодила Россия, не могла обойти стороной страны, с которыми нас объединяют тесные экономические связи. Наиболее сильно здесь пострадали Белоруссия, Армения, Казахстан, Азербайджан, Украина. Несмотря на то, что во всех этих странах также произошла девальвация национальной валюты, падение рубля еще сильнее усугубило этот болезненный процесс.

Кроме этого необходимо отметить, что из-за обесценивания рубля, произошел отток трудовых мигрантов. По данным ФМС за 2015 год количество приехавших на заработки мигрантов сократилось примерно на 15%, по сравнению с предыдущим годом.

К сожалению, мы живем в эпоху тяжелого финансового кризиса, который затронул абсолютно все сферы жизни Российского общества. Но это реалии, которые мгновенно не изменятся, и с которыми приходится считаться, рассуждая о перспективах развития логистики на предприятии в условиях финансового кризиса.

1.2. Функция перевозочного процесса

Перевозку грузов можно охарактеризовать как процесс, представляющий собой ряд операций, которые выполняются последовательно и взаимосвязано, при этом регламентируя все действия по перемещению материалов от места производства до конечного потребителя. Следует отметить, что существуют два пути повышения эффективности данного процесса: повышение эффективности отдельно взятого фактора в цепи поставок, либо повышение эффективности группы факторов без учета их взаимодействия.

На рис. 1 представлен подробный перечень функций, необходимый для выполнения процесса перевозки грузов.

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

Основная цель, которая ставится перед всей этой системой – снижение затрат на доставку грузов (логистические издержки) и снижение вредного влияния транспорта на окружающую среду. В основе всей транспортной логистики лежит концепция интеграции следующих подразделений предприятия: транспортная служба, отдел снабжения, производство и отдел сбыта.

Оставляя за скобками саму суть производства, можно сделать общий вывод, что смысл снабжения заключается в обеспечении предприятия необходимыми средствами производства, а смысл сбыта заключается в хранении и реализации готовой продукции. Таким образом, важнейшим связующим звеном как раз будет являться транспортная служба, которая с одной стороны должна своевременно доставлять необходимые снабжению материалы, а с другой стороны своевременно вывозить готовую продукцию, реализуемую отделом сбыта. Перевозка грузов «точно в срок» позволяет существенно сократить издержки производства.

Исходя из вышесказанного, необходимо разделить функции перевозочного процесса на основные, вспомогательные и обслуживающие между всеми участниками:

А) Функции 1-8 целесообразно закрепить за перевозочным комплексом, отвечающим за организацию перевозки груза от места производства до потребителя. Такой комплекс будет решать тактическую задачу – выполнение перевозок по уже заданному конкретному маршруту или по маршрутам с наибольшей эффективностью;

Б) Функции 9-21 имеет смысл закрепить за конкретной организацией, оказывающие автотранспортные услуги;

В) Функции 22-27 следует передать на региональный организационный уровень (связь с автомобильными заводами, поиск новых инвесторов, консалтинговые услуги, регулярное обучение и повышение квалификации персонала);

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

Г) Функции 28-33 следует передать на федеральный организационный уровень (разработка федеральных проектов соцзащиты трудящихся, разработка нормативной документации для отрасли, разработка методик тарификации, контроль за качеством грузоперевозок, разработка и реализация государственных программ в сфере транспорта).

В итоге, на выходе получается четкая иерархическая структура из трех уровней, позволяющая в полной мере осуществлять контроль и управление автотранспортной отраслью. Безусловно, основным элементом структуры является автотранспортное предприятие, которое способно взаимодействовать с другими участниками транспортного процесса, как на горизонтальном, так и на вертикальном уровне.

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

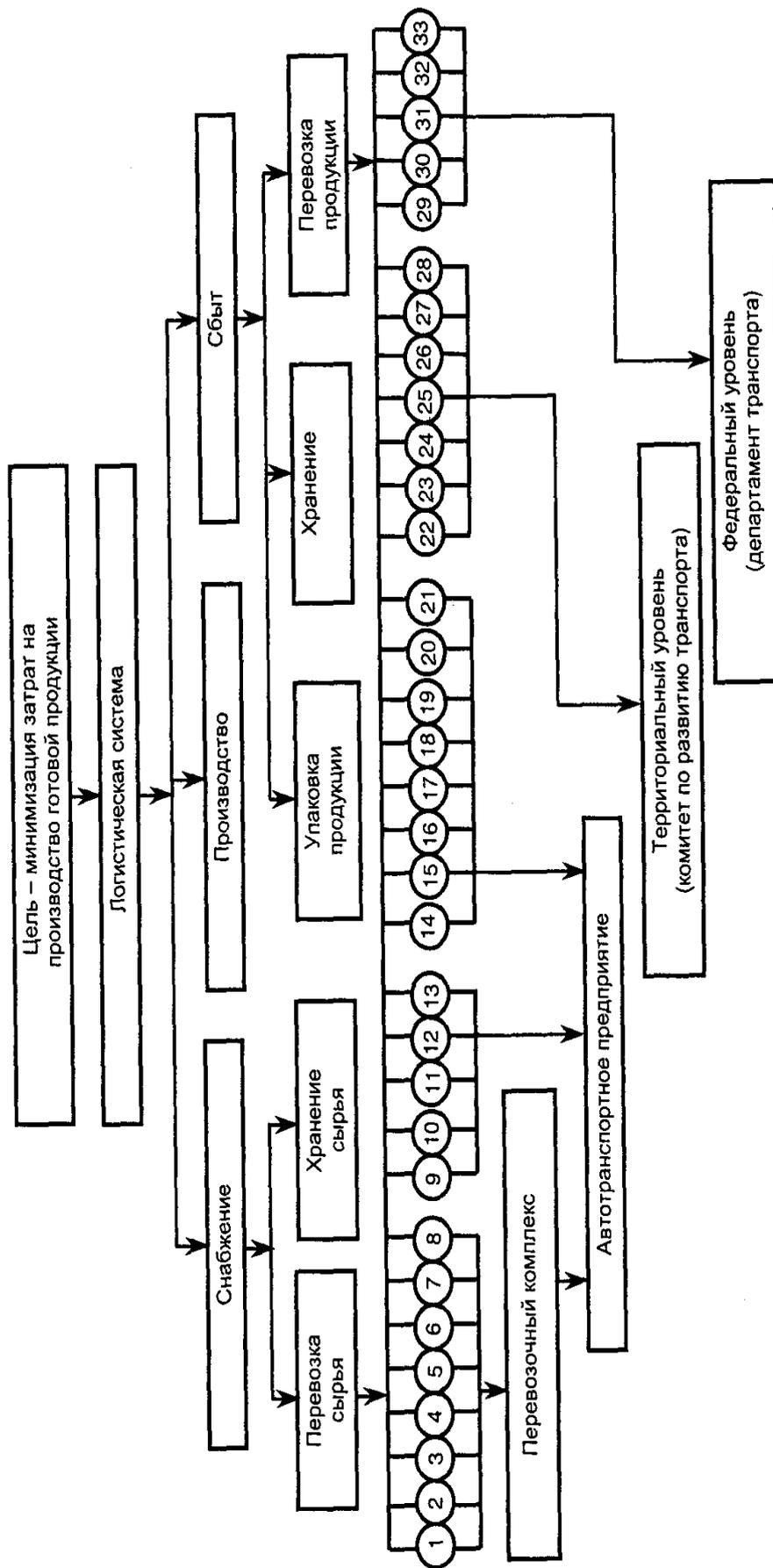


Рисунок 1. «Функции перевозочного процесса»

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата

ВКР-2069059-23.04.01-151263-17

1. Подготовка груза к перевозке;
2. Погрузка груза;
3. Транспортирование;
4. Перегрузка груза с одного вида транспорта;
5. Разгрузка груза;
6. Промежуточное хранение груза;
7. Операции после выгрузки груза в пункте потребления;
8. Обеспечение безопасности движения;
9. Проведение технического обслуживания подвижного состава и погрузочно-разгрузочных механизмов;
10. Проведение текущего ремонта подвижного состава и ПРМ;
11. Контроль за техническим состоянием подвижного состава;
12. Материально-техническое обеспечение;
13. Хранение подвижного состава;
14. Выполнение расчетов с получателем груза;
15. Складирование продукции и сырья;
16. Выбор рационального варианта организации перевозок;
17. Согласование применяемых тарифов;
18. Контроль за продвижением грузов;
19. Эксплуатация парка подвижного состава, принадлежащего другим предприятиям
20. Контроль уровня материальных запасов обслуживаемых предприятий;
21. Создание информационных систем для хранения и обработки данных по обслуживаемым предприятиям;
22. Связь с автомобильными заводами;
23. Связь с авторемонтными заводами;
24. Обеспечение и анализ удовлетворения потребностей организаций и предприятий в перевозках;

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

25. Реализация возможных каналов финансирования;
26. Оказание консалтинговых услуг;
27. Организация обучения и постоянного повышения квалификации;
28. Разработка и реализация отраслевых проектов социальной защиты работающих;
29. Разработка отраслевых стандартов и нормативов;
30. Разработка методик установления тарифов;
31. Обеспечение контроля качества и непрерывных инженерных разработок;
32. Организация на региональном уровне взаимодействия видов транспорта и строительство терминалов;
33. Реализация государственных программ по совершенствованию перевозок.

1.3. Нормативно-отраслевое регулирование транспортной логистики

В связи с переходом в 1990-х гг. к новым формам и механизмам хозяйствования экономикой России стали востребованы ранее неизвестные либо игнорировавшиеся технологии. Одной из таких сугубо рыночных комплексных методик и стала логистика. Применительно к пониманию логистики как самостоятельного объекта изучения бытуют и разные мнения, и разные подходы.

Так, авторы (группа профессора Л.Б. Миротина) одного из наиболее проработанных и авторитетных источников в этой части констатируют: «Логистика – наука об организации совместной деятельности специалистов ключевых функциональных подразделений предприятия, а также группы предприятий по эффективному продвижению продукции по цепи «закупки сырья – производство продукции – сбыт – распределение» на основе интеграции и координации операций, процедур и функций, выполняемых в

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

рамках данного процесса с целью минимизации общих затрат ресурсов». При этом объектом исследования логистики именно как науки авторы называют «то, что может быть индивидуально описано и рассмотрено специалистом по логистике, например материальные потоки, логистическая деятельность или процесс выполнения заказов потребителей, продукция, организация, логистическая система или любая комбинация из них». О научном характере логистики пишет и А.Н.Родников: «Логистика – наука о планировании, контроле и управлении транспортированием, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутризаводской переработки сырья, материалов и полуфабрикатов, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также передачи хранения и обработки соответствующей информации».

Следует особо отметить, что нами не ставилась задача выявить и проанализировать имеющиеся логико-семантические конструкции, призванные к определению и описанию феномена логистики. Тем более что в одном из наиболее известных источников весьма компетентный авторский коллектив (группа профессора В.И.Сергеева) констатирует: таковых имеется в литературе более 30. Приведенные цитаты свидетельствуют о неоднозначном понимании феномена логистики.

Однако была поставлена иная задача: показать, что без соответствующей (универсальной) формализации понимание и объяснение предмета той или иной экономической либо управленческой категории/сущности может носить как максимально широкий, так и размытый характер.

Специалисты практического уровня, технократы, значительно упрощают понимание существа логистики, заметно конкретизируют и оживляют его: «Логистика – это организация и управление перемещением

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

материальных средств от поставщика (сырья и товаров) до конечного потребителя (производителя и покупателя) наиболее рациональным способом». Что же касается зарубежных авторов, то кратко их позицию можно обозначить одним словом – «процесс».

В такой ситуации роль формализации (а это возможно лишь посредством нормативного регулирования) является определяющей. И на самом деле уверенно говорить о том, что в каком-либо сегменте социальных и общественных отношений сложилась устойчивая ниша, среда общественно значимого производства, можно по признаку наличия отраслевого закона/законодательства. Примерами могут служить, например, Федеральный закон «О связи» от 07.07.2003 №126-ФЗ, Федеральный закон «О потребительском кредите (займе)» от 21.12.2013 №353-ФЗ, или Федеральный закон «О погребении и похоронном деле» от 12.01.1996 №8-ФЗ. Совершенно очевидно, что отраслевое регулирование упорядочивает всю гамму отношений как внутри самого сегмента деятельности, так и во взаимосвязи с другими сферами социальной и общественной жизни, конституирует понятийный ряд и создает четкую базу для научных исследований любого уровня и в любой дисциплинарной системе.

В связи со сказанным невозможно пройти мимо еще ряда признаний компетентного авторского коллектива о том, что «Теория логистики в настоящее время в общем виде еще не разработана...» и что перспективы развития логистики сдерживаются рядом барьеров, к которым в первом ряду нужно отнести «недостаточный уровень законодательной и нормативной базы в области логистики».

Перечисленные обстоятельства сформировали задачу осуществить попытку теоретического осмысления существования транспортной логистики посредством нормативного подхода, через призму анализа соответствующего законодательства, а заодно проанализировать текущее положение дел с нормативно-правовым регулированием в упомянутой сфере.

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

Статья 34 Конституции Российской Федерации легитимирует еще ряд концептов, вполне применимых в качестве нормативных основ логистики:

«1. Каждый имеет право на свободное использование своих способностей и имущества для предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности.

2. Не допускается экономическая деятельность, направленная на монополизацию и недобросовестную конкуренцию».

Статья 71 Конституции Российской Федерации юридически закрепляет исключительное полномочие федерального уровня власти:

«ж) установление правовых основ единого рынка».

Статья 74 Конституции Российской Федерации гарантирует:

«1. На территории Российской Федерации не допускается установление таможенных границ, пошлин, сборов и каких-либо иных препятствий для свободного перемещения товаров, услуги и финансовых средств.

2. Ограничение перемещения товаров и услуг могут вводиться в соответствии с федеральным законом, если это необходимо для обеспечения безопасности, защиты жизни и здоровья людей, охраны природы и культурных ценностей».

Понятно, что приведенные нормы имеют не столь узко транспортное или логистическое значение и выражение, а носят характер суверенного решения относительно фундаментальных экономических устоев в стране. Тем не менее их смысловая транспортно-логистическая утилитарность очевидна.

Организационно-правовые основы логистики

В данном разделе необходимо рассмотреть нормативно-правовые акты, отдельным образом оформляющие наличие и состояние отраслей в транспортном сегменте экономики России, создающих юридический фундамент, в том числе и его логистического компонента.

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

В первую очередь это «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического РФ», регулирующий отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, которые являются частью транспортной системы России, он определяет общие условия перевозок пассажиров и багажа, грузов соответственно автобусами, трамваями, троллейбусами, легковыми автомобилями, грузовыми автомобилями, а также общие условия предоставления услуг пассажирам, фрахтователям, грузоотправителям, грузополучателям, перевозчикам, фрахтовщикам на объектах транспортных инфраструктур.

«Устав железнодорожного транспорта РФ» регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями, грузополучателями, владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, и устанавливает их права, обязанности и ответственность. Данный устав определяет основные условия организации и осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, порожних грузовых вагонов, оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и иных связанных с перевозками услуг. Действие устава распространяется на перевозки грузов, грузобагажа, погрузка и выгрузка которых осуществляются в местах общего и необщего пользования, а также на строящихся железнодорожных линиях, примыкающих к железнодорожным путям общего пользования.

«Кодекс внутреннего водного транспорта РФ» регулирует деятельность, связанную с использованием на внутренних водных путях судов для перевозок грузов, пассажиров и их багажа (включая операции по погрузке и выгрузке грузов и багажа, посадке и высадке пассажиров), почтовых отправок, буксировки судов и плавучих объектов, а также отношения, возникающие между организациями внутреннего водного

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

транспорта РФ, грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами и другими физическими и (или) юридическими лицами при осуществлении судоходства на внутренних водных путях Российской Федерации, и определяет их права, обязанности и ответственность.

Перечисленные нормативно-правовые акты являются наиболее распространенными в пользовании специалистов, а также в судебной практике и формируют обширное и устойчивое юридическое поле для профессионального транспортно-логистического сообщества.

Частноправовые основы логистики

Касаясь вопросов частного правового регулирования общественных отношений и его влияния на транспортную логистику как на важный аспект коммерческой деятельности, следует обратиться к положениям Гражданского кодекса РФ.

Вопросов транспортной логистики, прежде всего, касаются раздел IV «Отдельные виды обязательств», глава 30 «Купля-продажа» и структурно – параграф 3 «Поставка товаров». В частности, статья 510 ГК РФ «Доставка товаров» носит ярко выраженный транспортно-логистический характер:

«1. Доставка товаров осуществляется поставщиком путем отгрузки их транспортом, предусмотренным договором поставки, и на определенных в договоре условиях.

В случаях, когда в договоре не определено, каким видом транспорта или на каких условиях осуществляется доставка, право выбора вида транспорта или определения условий доставки товаров принадлежит поставщику, если иное не вытекает из закона, иных правовых актов, существа обязательства или обычаев делового оборота.

2. Договором поставки может быть предусмотрено получение товаров покупателем (получателем) в месте нахождения поставщика (выборка товаров).

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

Если срок выборки не предусмотрен договором, выборка товаров покупателем (получателем) должна производиться в разумный срок после получения уведомления поставщика о готовности товаров».

Видно, что приведенная норма формирует общие условия организации коммерческого обмена в экономике и довольно близко корреспондирует с изначально приведенными теоретическими положениями логистики.

Более конкретные нормы, относимые к сфере транспортной логистики, сгруппированы в главе 40 ГК РФ «Перевозка» и главе 41 ГК РФ «Транспортная экспедиция». Нормы данных глав не только достаточно подробно формализуют порядок и условия принятия и исполнения сторонами договорных обязательств в сфере осуществления обмена, но и носят уже абсолютно рабочий транспортно-логистический контекст.

Кроме того, отношения в сфере транспортной экспедиции и получили дальнейшее развитие и уточнение в отдельном нормативно-правовом акте – Федеральном законе «О транспортно-экспедиционной деятельности».

Акты технического регулирования

Акты технического регулирования являются документами, содержащими набор минимальных и одновременно достаточных требований к природным и потребительским качествам применимых в ходе жизнедеятельности объектов: предметов, процессов, явлений (продукции). Следует особо отметить, что акты технического регулирования – технические регламенты в статусе федеральных законов, государственные и отраслевые стандарты, строительные нормы и правила, санитарные нормы и правила, своды правил и прочее – заполняют пробелы и конкретизируют теоретическую и праксеометодическую ниши в повседневной деятельности специалистов-отраслевиков. Следует отметить, что данный уровень регулирования является наиболее подробным и значительным по объему.

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

Акты технического регулирования могут носить характер настольных практических пособий для специалистов по организации и проведению логистических операций в транспортных и складских предприятиях:

- ГОСТ 19434-74 «Грузовые единицы, транспортные средства и склады. Основные присоединительные размеры»;
- ГОСТ 21650-76 «Средства скрепления тарно-штучных грузов в транспортных пакетах. Общие требования».

Акты технического регулирования содержат совершенно точную информацию обязывающего свойства в отношении организации товарообменных операций с отдельными видами продукции. Например, ГОСТ 30625-98 «Продукты молочные жидкие и пастообразные для детского питания. Общие технические условия» содержит перечень императивных характеристик, требований и условий по составу, технологии изготовления, приемке и контролю за регулируемым продуктом.

В то же время в рассматриваемом стандарте имеются и нормы логистического свойства, например:

- Пункт 5.3 «Упаковка»;
- Пункт 5.4 «Маркировка»;
- Глава 8. «Транспортировка и хранение».

Подводя итог всего вышесказанного, можно сказать, что транспортная логистика – особая форма менеджмента в транспортно-складских и перевозочных технологиях, метод формирования, оформления и осуществления стратегии на отраслевых предприятиях. Целью стратегии является обеспечение наивысшей экономичности операций в заданных конкретных условиях. Следовательно, можно сделать вывод, что транспортная логистика – комплексная экономико-управленческая категория.

Сегодня отсутствует кодифицированное или иным образом структурированное законодательство в области транспортной логистики. Нормативно-правовые акты в этой сфере не носят цельного отраслевого

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

характера и регулируют данный вид экономических и управленческих общественных отношений опосредованным образом.

Необходимо отметить, что нормативные основы транспортной логистики объемны и носят межотраслевой характер в правовой системе России. Очевидно, что логистическая юриспруденция, а также ее сведение в структурное единство относимого нормативно-правового материала, теоретическое осмысление и дидактическая переработка, представляет перспективную научную и учебно-прикладную задачу.

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

ГЛАВА II. ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА В СТРУКТУРЕ ПРОИЗВОДСТВА

2.1. Типовые элементы транспортной логистики

Основные элементы транспортной логистики:

- Грузы
- Путь
- Терминалы
- Тяговые средства и подвижной состав
- Тара и упаковка

Грузы – имущество, находящееся в собственности физических или юридических лиц, участвующее в процессе транспортировки от места погрузки до места назначения. Свойства грузов, определяющие условия его транспортировки – характеристика грузового потока. Для удобства все грузы классифицируют по различным признакам:

1. По способу погрузки-выгрузки:

- Штучные. Товары в упакованном виде
- Навалочные. Материалы, погрузка которых осуществляется методом навала
 - Наливные. Материалы, не имеющие упаковки, находящиеся в жидком состоянии, для перевозки которых используются специальные цистерны.

2. По способам перевозки:

- Универсальные
- Навалочные сыпучие. Целесообразно использование автомобилей-самосвалов.
- Навалочные прочие
- Наливные

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

- Специальные (специфические). Требуют особых мер по сохранности и безопасности при транспортировке

3. По весу:

- Легковесные, если масса не превышает 80 кг
- Обычные, если масса не превышает 250 кг (штучные грузы), или если масса не превышает 500 кг (грузы, загружаемые накатом)

- Тяжеловесные, если масса превышает 500 кг

4. По размеру:

- Габаритные, если перевозка данных грузов возможна в автомобилях со стандартным кузовом

- Негабаритные, если для перевозки данных грузов требуется специализированный транспорт, по габаритам превышающий стандартные дорожные размеры

5. По степени опасности:

- Класс 1. Взрывчатые вещества
- Класс 2. Газы (сжатые, сжиженные или растворенные под давлением)

- Класс 3. Легковоспламеняющиеся жидкости

- Класс 4. Легковоспламеняющиеся твердые вещества, способные к самовозгоранию, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой

- Класс 5. Окисляющие вещества и органические пероксиды

- Класс 6. Ядовитые и инфекционные вещества

- Класс 7. Радиоактивные вещества

- Класс 8. Коррозионные вещества

- Класс 9. Прочие опасные вещества. Сюда относятся вещества, не подходящие по описанию в первые 8 классов, но транспортировка которых требует повышенных мер безопасности

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

6. По условиям хранения:
- Подверженные воздействию атмосферных условий
 - Неподверженные воздействию атмосферных условий
 - Требующие специальных условий хранения
7. По коэффициенту использования грузоподъемности:
- I класс. Коэффициент грузоподъемности 1,0
 - II класс. Коэффициент грузоподъемности 0,71-0,99
 - III класс. Коэффициент грузоподъемности 0,51-0,70
 - IV класс. Коэффициент грузоподъемности 0,41-0,5

Вид груза – важнейший фактор, который определяет то, каким транспортом необходимо осуществлять доставку, необходимы ли специальные условия для транспортировки, способ погрузки и выгрузки и т.д.

В момент, когда товар принят к перевозке, он становится «грузом», принимая который перевозчик должен знать транспортные характеристики груза, а также физико-химические свойства для осуществления качественной и безопасной перевозки. К физико-химическим свойствам относят:

- Хрупкость
- Токсичность
- Гигроскопичность
- Распыляемость
- Смерзаемость
- Спекаемость
- Способность к самовозгоранию
- Способность к окислению
- Радиационное воздействие и т.д.

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

транспорта было гораздо меньше и автомобильные дороги не были столь нагружены. Однако, число автомобилей с каждым годом увеличивается, а дорожную сеть в большинстве случаев переделать уже невозможно. Новые развязки, проектирование и организация новых схем движения – все эти мероприятия, конечно, способны в какой-то степени снять часть нагрузки с дорожной сети, но по большому счету, с каждым годом в крупных городах ситуация с дорожными заторами становится все хуже.

Наконец, в-третьих, на автомобильных дорогах не существует единой системы, которая могла бы управлять всеми транспортными потоками и движением в целом. Конечно, есть схемы движения, сотрудники полиции, транспортные службы, которые хоть как-то упорядочивают движение транспортных средств по автомобильным дорогам, но единой системы, которая регулировала бы транспортные потоки, как это происходит в железнодорожных и авиаперевозках, в автомобильном транспорте, к сожалению, нет.

Учитывая, что у доставки автомобильным транспортом наравне с плюсами существует и масса недостатков, оптимальным вариантом доставки будет являться доставка груза с использованием нескольких видов транспорта. Поэтому, следует плавно перейти к следующему типовому элементу логистической системы – терминалам. Терминал – место сосредоточения перегрузочной деятельности, которое является составляющей частью логистической системы и возникает в пункте стыковки двух отраслей транспорта.

Все транспортные системы, в зависимости от количества используемого для транспортировки груза транспорта, можно классифицировать на следующие группы:

- Унимодальная транспортировка. Перевозка груза, осуществляемая только одним видом транспорта. Такая транспортировка возможна, если задан начальный пункт отгрузки (производство) и конечный

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

пункт выгрузки (потребитель), без каких-либо других промежуточных операций (переработки, сортировки, складирования груза). Главным критерием при выборе подобного типа перевозки является наличие подъездных путей, а кроме этого объем груза, его свойства, время и средства, выделенные на доставку. Как правило, унимодальными являются перевозки либо автомобильным, либо железнодорожным транспортом.

- Смешанная транспортировка. Перевозка груза, осуществляемая, как правило, двумя видами транспорта: железнодорожно-морская, речная-автомобильная, автомобильно-железнодорожная. При этом первый вид транспорта доставляет груз до грузового терминала, в котором груз либо сразу перегружается в другой транспорт, либо подлежит кратковременному хранению до момента погрузки на другой транспорт. Наиболее часто встречающийся пример – обслуживанием автотранспортными компаниями морского грузового порта, когда груз изначально доставляется в порт морским транспортом, а затем развозится к месту конечного назначения автомобильным транспортом. Одним из отличительных признаков такой перевозки служит отсутствие единой ставки за транспортировку. Каждый перевозчик заключает с грузовладельцем отдельный договор, договаривается о стоимости транспортировки, ведет свой отдельный документооборот и отвечает за сохранность груза на своем участке транспортировки.

- Комбинированная транспортировка. Перевозка грузов, осуществляемая, несколькими видами транспорта (более 2), при которой груз может длительное время храниться на территории грузового терминала. Наиболее ярким примером может служить следующая ситуация: предприятие-изготовитель отгружает большой объем продукции железнодорожным транспортом до опто-сбытовой базы, на которой груз может храниться длительное время, до тех пор пока он не понадобится в пунктах розничной торговли, куда он доставляется автомобильным транспортом.

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

1.2.6. Транспортные средства для перевозки длинномерных грузов

1.2.7. Цистерны

1.2.8. Самопогрузчики

1.2.9. Прочие. Сюда можно отнести автовозы, транспортные средства, являющиеся пунктами розничной торговли, скотовозы и т.д.

2. По конструктивной схеме:

2.1. Одиночные автомобили

2.2. Автопоезда

2.2.1. Автомобиль-тягач (буксирный) с прицепом

2.2.2. Автомобиль-тягач (седельный) с прицепом

2.2.3. Автомобиль-тягач (седельный) с полуприцепом

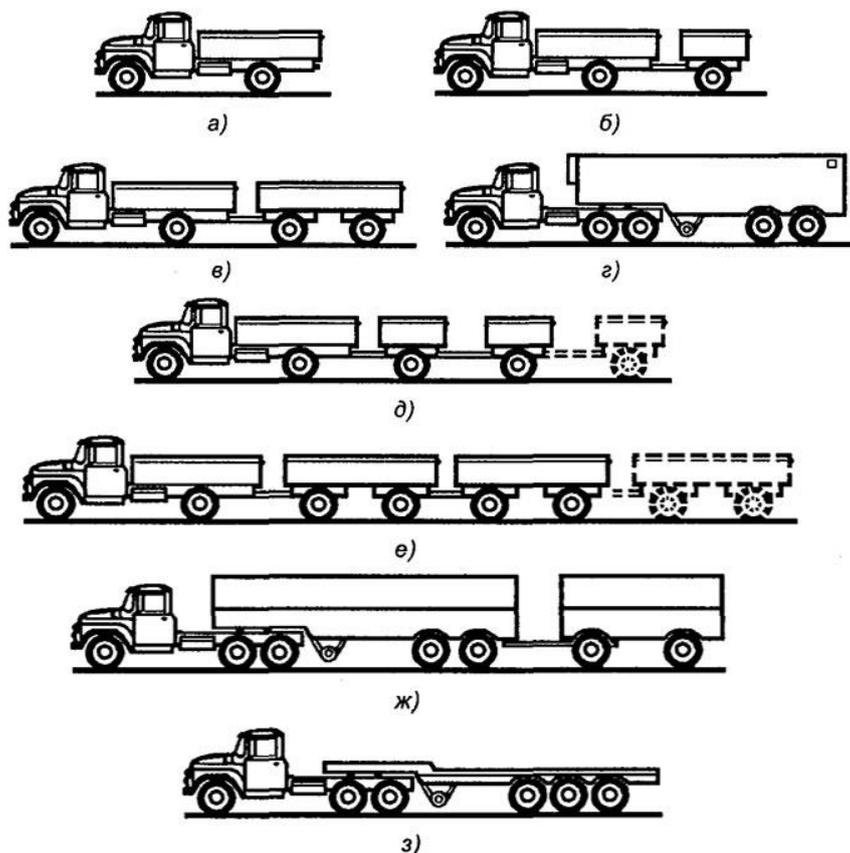


Рисунок 2. «Конструктивная схема подвижного состава автомобильного транспорта»

3. По типу кузова:

3.1. Открытый

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

- 3.1.1. Бортовой
- 3.1.2. Открытая платформа
- 3.1.3. Длинномер
- 3.1.4. Контейнеровоз
- 3.1.5. Автовоз
- 3.1.6. Трал для спецтехники
- 3.1.7. Платформа для негабаритных и тяжеловесных грузов
- 3.1.8. Лесовоз
- 3.1.9. Прочие
- 3.2. Закрытый
 - 3.2.1. Евротент
 - 3.2.2. Изотермический фургон
 - 3.2.3. Рефрижераторный фургон
 - 3.2.4. Автоцистерна
 - 3.2.5. Jumbo
- 4. По грузоподъемности:
 - 4.1. Особо малой грузоподъемности (менее 500кг)
 - 4.2. Малой грузоподъемности (от 500кг до 2т)
 - 4.3. Средней грузоподъемности (от 2т до 5т)
 - 4.4. Большой грузоподъемности (от 5т до 15т)
 - 4.5. Особо большой грузоподъемности (свыше 15т)
- 5. По количеству осей:
 - 5.1. Двухосные
 - 5.2. Трехосные
 - 5.3. Четырехосные
 - 5.4. Пятиосные и более
- 6. По осевым нагрузкам:
 - 6.1. Дорожные автомобили группы А (максимальная нагрузка на одну ось свыше 6т)

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

6.2. Дорожные автомобили группы Б (максимальная нагрузка на одну ось до 6т)

6.3. Внедорожные автомобили

7. По проходимости:

7.1. Ограниченной проходимости, предназначенные для движения по твердым покрытиям и сухим грунтовыми дорогам

7.2. Повышенной проходимости, предназначенные для движения по неблагоустроенным дорогам и в условиях бездорожья

7.3. Высокой проходимости, способные преодолевать масштабные природные препятствия

Последний типовой элемент логистической системы, предлагаемый к рассмотрению, тара и упаковка. Главной задачей упаковки является обеспечение сохранности груза, но также следует отметить, что правильно нанесенная маркировка помогает распознать груз и увеличивает скорость выполнения операций по погрузке/выгрузке, сортировке, переработке и хранению грузов. Классифицировать тару можно по ее физическим свойствам:

- Жесткая тара (ящики, бочки, БигБоксы)
- Полужесткая тара (картонные коробки)
- Мягкая тара (мешки)
- Контейнеры

2.2. Транспортная логистика как производственно-технологическая система

Производственная логистика – управление материальным потоком на всех этапах производства, начиная с получения сырья, заканчивая транспортировкой готового товара потребителю. Главная задача производственной логистики – оптимизация материального потока внутри

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

предприятия. Рассматриваемый в данной работе Пензенский филиал ОАО «ЧМПЗ» можно также назвать производственной логистической системой. Все производство в целом – производственная логистическая система макроуровня, а входящие в его состав отдельные структуры, такие как снабжение, склад, производственные цеха, транспортный цех, логистический отдел – производственные логистические системы микроуровня.

Как основные, так и вспомогательные подразделения объединены общей централизованной системой менеджмента. Однако следует отметить, что в ситуации, когда головной офис и дочерние предприятия находятся в разных городах, контроль и взаимодействие могут быть осложнены транспортировкой материальных ценностей, созданием промежуточных запасов и т.п. Для преодоления подобных трудностей и эффективного управления производственными логистическими системами необходим подробный анализ всех особенностей предприятия, характер производственного цикла, тип производства, работу отдела снабжения, эффективность использования производственных ресурсов и т.д.

Производственный цикл – в рамках логистической системы, это время, затраченное на производство готовой продукции, с момента начала производственного процесса до его завершения.

Движение материального потока является определяющим фактором, влияющим на длительность производственного цикла. Выделяют следующие виды движения материального потока:

- Последовательное
- Параллельное
- Параллельно-последовательное

Длительность производственного цикла может зависеть от многих факторов, таких, например, как технологическая специализация производственных подразделений, организация производственных процессов, внедрение современных технологий в рамках производственного

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

процесса и т.д. Однако одним из наиболее важных факторов является унификация выпускаемой продукции. Так, в зависимости от ассортимента готовой продукции, производства бывают:

- Позаказное производство. Предприятия такого рода выпускают сложные штучные изделия, как правило, по предварительному заказу.
- Серийное производство. Ассортимент выпускаемой продукции в подобных предприятиях ниже, однако, объемы производства гораздо выше.
- Массовое производство. В предприятиях подобного рода ассортимент выпускаемой продукции сведен к минимуму, за счет чего достигаются максимальные мощности производства. Производственные линии, как правило, налажены на выпуск только одного вида продукции.

Здесь следует сделать отступление и отметить, что ОАО «ЧМПЗ» с начала 2015 года реорганизовало дочерние заводы, находящиеся в разных городах в «моно-производства». Это значит, что если раньше, например, Пензенский филиал выпускал огромный ассортимент продукции, затрачивая при этом большие временные ресурсы, то в настоящее время, ассортимент продукции сведен к 7-10 наименованиям, но мощность производства выросла в 2 раза, что положительно сказалось на доходах компании, несмотря на тяжелые кризисные годы. При этом, для обеспечения потребностей покупателей в разных городах, филиалы обмениваются произведенной продукцией при помощи межфилиальных перемещений продукции собственным транспортом.

Конечно, подобная практика возможна только в рамках крупных производственных предприятий, в то время, как мелкий и средний бизнес вынужден организовывать производство таким образом, чтобы быстро реагировать на изменяющийся рыночный спрос и проявлять гибкость производства, которая напрямую будет влиять на гибкость всех производственных систем.

Логистическая концепция организации производства включает в себя:

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

- Контроль за состоянием запасов и предотвращение их избыточного количества
- Контроль за временем выполнения транспортно-складских операций
- Контроль за ситуацией на потребительском рынке, выпуск изделий в соответствии с покупательским спросом
- Организация работы технической службы таким образом, чтобы минимизировать время простоя производства из-за сбоев в работе оборудования
- Контроль за качеством выпускаемой продукции, работа над жалобами потребителей, выявление и устранение причин брака
- Обязательный контроль за рентабельностью внутрипроизводственных перевозок, перемещений продукции между филиалами в разных городах
- Работа с ключевыми партнерами, налаживание коммерческих связей, формирование лояльного отношения покупателей

Существуют два способа управления материальными потоками в рамках производственных логистических систем:

1. Толкающая система. При такой системе, один производственный участок самостоятельно не заказывает предметы труда у предыдущего звена логистической цепи. Все распределение идет из центральной системы, управляющей всем производством.



Рисунок 3.1. «Толкающая система»

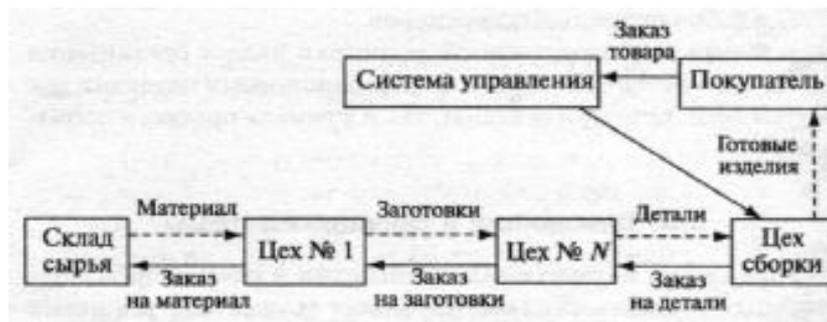


Рисунок 3.2. «Тянущая система»

2. Тянущая система. При такой системе производственный план одного из участков напрямую зависит от потребности следующего звена логистической цепи. Центральный аппарат управления производством в данной ситуации ставит задачу непосредственно перед последним звеном технологической цепи. Такой подход является более выгодным и позволяет в разы увеличить гибкость производства, ведь живой человек (начальник производственного участка) способен принять во внимание гораздо больше различных внешних факторов, чем это сделает ЭВМ.

Если говорить о выбранном для примера предприятии, то на Пензенском филиале ОАО «ЧМПЗ» функционирует тянущая система. Помимо вышесказанного у нее существует еще целый ряд преимуществ перед толкающей системой:

- Возможность держать относительно невысокий уровень запасов, что позволяет экономить пространство производственных помещений
- Возможность заниматься продажей товаров, на которых существует реальный покупательский спрос, т.е. производство подстраивается под спрос, а не наоборот
- Возможность минимизировать простои в результате оперативного контроля за техническим состоянием оборудования

качественной и количественной гибкости производственных систем. Качественная гибкость создается и поддерживается за счет квалифицированного универсального персонала, способного подстраиваться под изменяющиеся условия труда, либо за счет качественного универсального оборудования, которое можно перенастроить под выпуск другого вида продукции. Количественная гибкость создается и поддерживается за счет резервов как рабочей силы (персонала), так и за счет резервов оборудования. Содержание логистической концепции в подобных случаях практически не отличается от логистической концепции крупных заводов-изготовителей.

Тем не менее, перспективы развития отрасли таковы, что рано или поздно не только мелкий и средний бизнес, но и крупные заводы должны будут перейти к использованию гибких производственно-логистических систем. Если в начале своего производственного пути большинство крупных предприятий достаточно консервативны, то со временем, конкуренция на рынке, стремление оказаться впереди конкурентов, вынуждает их переходить на более гибкие логистические системы. Неоспоримым плюсом таких систем, в первую очередь, является возможность автоматизировать большинство производственных процессов, исключить человеческий фактор, возможные ошибки и оптимизировать бюджетные затраты на содержание квалифицированного персонала.

В конечном счете гибкость – способность производственно-логистической системы минимизировать затраты и потери при изменениях условий функционирования. Речь может идти сразу о нескольких факторах:

- Гибкость оборудования. Возможность с минимальными затратами ресурсов и времени перенастроить оборудование на выпуск различного ассортимента продукции. Показателем в данном случае будет количество выпускаемой продукции, которые изготавливаются в промежутках, связанных с переналадкой оборудования.

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

- **Ассортиментная гибкость.** Возможность с минимальными затратами ресурсов и времени подготовить к выпуску абсолютно новый продукт в линейке выпускаемых товаров. Показателем в данном случае будет являться максимальный коэффициент обновления ассортимента, при котором функционирование всей логистической системы будет оставаться эффективным.

- **Технологическая гибкость.** Возможность с минимальными затратами ресурсов и времени в случае непредвиденных ситуаций произвести вмешательство в технологический процесс таким образом, чтобы минимизировать отклонение от заранее выработанного плана производства

- **Гибкость объемов производства.** Возможность логистико-производственной системы с минимальными затратами времени и ресурсов подстраиваться под динамично меняющиеся условия потребительского спроса (резко увеличивать или уменьшать производственные мощности). Показателем в данном случае будет являться минимальная мощность производства, при которой функционирование всей системы в целом будет оставаться эффективным.

2.3. Перевозочные затраты в конечной стоимости продукции

Цена товара является ключевым фактором в договоре между покупателем и поставщиком продукции, однако помимо цены стороны должны оговорить еще целый ряд деталей, касающихся транспортировки груза: обязанности участников перевозочного процесса в вопросах маркировки и упаковки товаров, страхования грузов, оформления транспортной сопроводительной документации, а также определить порядок, место, время, когда товар перейдет из собственности продавца в собственность покупателя.

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

Нужно понимать, что стороны заранее обговаривают какие дополнительные расходы, связанные с перевозкой, погрузкой-выгрузкой, хранением, складированием и страхованием могут быть включены в конечную стоимость продукции. Все перечисленное включает в себя понятие «франкировка» (от итал. Franco – свободный).

Тариф – система ставок, по которым взимается плата за оказание транспортных услуг.

Сокращение затрат за оказанные транспортные услуги в конечной стоимости продукции – социальное значение транспорта. Именно поэтому вся суть тарифной политики сводится к тому, чтобы транспортному предприятию были возмещены все затраты, связанные с транспортировкой груза.

Если рассмотреть эту ситуацию более досконально, то можно увидеть явный парадокс: с одной стороны транспортные тарифы обеспечивают доходы транспортных предприятий, а с другой стороны они обеспечивают издержки потребителей, которым приходится возмещать затраты на транспортировку. В результате потребители пытаются сбить цену на транспортные тарифы, для того, чтобы понизить себестоимость производства продукции и соответственно получить большую прибыль при продаже собственной продукции, а транспортные предприятия пытаются увеличить цену на транспортные тарифы, с целью получения большей прибыли от доставки этой самой продукции. Поэтому предприятиям необходимо искать компромиссные решения, которые будут устраивать как перевозчиков, так и потребителей транспортных услуг.

Тарифное соглашение, заключаемое между транспортным предприятием и грузовладельцем, всегда будет иметь высшую и нижнюю границы. Нижней границей тарифного соглашения будет считаться минимальная себестоимость доставки (затраты перевозчика на топливо, амортизацию транспортного средства, зарплату водителя, коэффициент

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

собственной прибыли и т.д.). Высшей границей тарифного соглашения будет считаться максимальная цена, которую может заплатить грузовладелец, при котором реализация продукции будет приносить ему прибыль.

Транспортный тариф обладает регулирующей и социальной функцией. Он оказывает огромное влияние на итоговую цену готовой продукции, а следовательно, на положение отдельных отраслей в целом. Естественно любое государство принимает активное участие в регулировании транспортных тарифов. Это могут быть фиксированные тарифы на:

- отдельных территориях (как правило, речь идет о районах с плохо развитой инфраструктурой и дорожной сетью, отдаленных и труднодоступных районах)
- видах транспорта (например, единые тарифы на проезд в железнодорожном транспорте)
- видах перевозок (например, в нашей стране государство очень жестко регулирует тарифы в области пассажирских перевозок)

На уровень установленных тарифов оказывают влияние сразу несколько факторов:

- Расстояние транспортировки
- Объем перевозимого груза
- Транспортная характеристика груза, а также его физико-химические свойства
- Вид подвижного состава, в зависимости от предыдущего фактора
- Условия, при которых будет происходить транспортировка

Классификация тарифов:

1. По виду перевозок:
 - 1.1. Грузовые и пассажирские
 - 1.2. Общие (при перевозке грузов, не требующих особых условий транспортировки)

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

1.3. Исключительные (отдельные грузы, требующие особых условий транспортировки)

1.4. Специальные (услуги спец.транспорта: краны-манипуляторы, эвакуаторы, экскаваторы и др.)

1.5. Повременные (в зависимости от времени занятости ТС)

2. По виду сообщения:

2.1. Городские

2.2. Междугородные

2.3. Международные

3. По скорости движения:

3.1. Обычная

3.2. Скорая

3.3. Пассажирская

3.4. Экспресс

4. По виду отправки

5. По типу подвижного состава

6. По уровню регулирования:

6.1. Государственные (контроль над тарифами осуществляется на государственном уровне)

6.2. Региональные или местные (контроль над тарифами осуществляется на уровне местной власти)

6.3. Отраслевые (контроль над тарифами осуществляется отраслевыми транспортными предприятиями)

6.4. Свободные (контроль над тарифами осуществляется непосредственно транспортными предприятиями)

6.5. Договорные (контроль над тарифами осуществляется на основании договоров между грузовладельцами и транспортными предприятиями)

Лист

ВКР-2069059-23.04.01-151263-17

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата
------	------	----------	---------	------

Основопологающим фактором, определяющим величину грузового тарифа, является вид перевозимого груза. Для удобства была разработана Единая тарифно-статистическая Номенклатура грузов (ЕТСНГ), в которой прописан класс груза.

Основным документом, регламентирующим формирование свободных тарифов на автомобильном транспорте является «Временный порядок установления и применения тарифов на перевозки грузов автомобильным транспортом в РК», а также Прейскурант 13-01.

Грузовые тарифа автомобильного транспорта:

- **Сдельный.** Рассчитывается за перевозку 1т груза в зависимости от расстояния транспортировки. Применяется, как правило, при расчете транспортировки большей части дешевых грузов, при погрузке-выгрузке которых не возникает дополнительных сложностей

- **Тариф за 1 автотонно-час и каждый километра** груженого пробега. Применяется, как правило, при расчете транспортировки грузов, погрузка-разгрузка которых связана с определенными трудностями и занимает продолжительное время. В связи с повсеместным внедрением современных технологий погрузочно-разгрузочных работ в настоящее время применяется довольно редко

- **Повременный.** Устанавливается в зависимости от времени, которое транспортное средство будет занято под доставку продукции и за каждый километр пробега. Применяется, как правило, в ситуациях, когда время погрузочно-разгрузочных работ существенно превышает время самой транспортировки.

- **Покилометровый расчет.** Устанавливается в зависимости от грузоподъемности транспортного средства и расстояния транспортировки. Применяется, например, на Пензенском филиале ОАО «ЧМПЗ» для расчета тарифов на доставку готовой продукции

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

- Договорной. Рассчитывается в зависимости от каких-либо факторов, усложняющих транспортировку. Например, особые условия транспортировки, перевозка крупногабаритных или опасных грузов, перевозка грузов в сжатые сроки.

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

Генеральным директором сегмента мясопереработка является Чолокян Андрей Георгиевич. Непосредственно ему подчиняется Дугин Денис Николаевич, который является директором цепей поставок, отвечающий за функционирование всех логистических подразделений сегмента, работу с ключевыми партнерами в области транспортных перевозок.

Следующая ступень функциональной подчиненности – руководители департаментов логистики филиалов: Бочаров Владимир Петрович, отвечающий за функционирование департаментов логистики Московского, Ульяновского, Екатеринбургского и Челябинского филиалов; Захаров Константин Игоревич, отвечающий за функционирование департамента логистики Санкт-Петербургского филиала; Салаев Максим Юрьевич, отвечающий за функционирование департамента логистики Пензенского филиала.

Административно-функциональная структура управления логистическими процессами на Пензенском филиале ОАО «ЧМПЗ» выстроена следующим образом:

Руководителем департамента, отвечающим за функционирование всех подразделений является Салаев Максим Юрьевич. В его подчинении находятся:

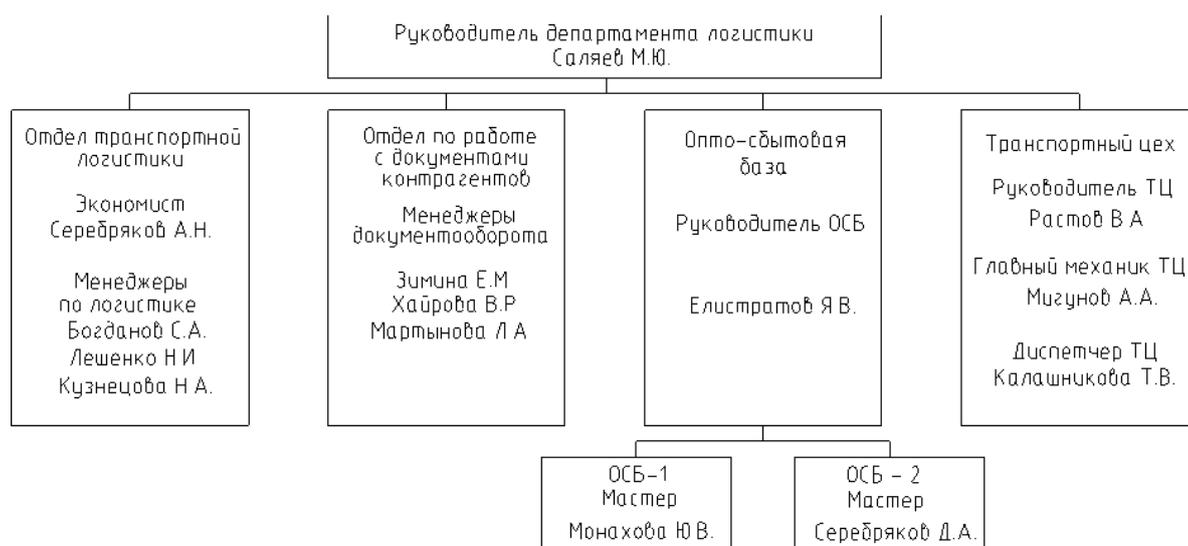


Рисунок 5. «Административно-функциональная структура департамента логистики ПФ ОАО «ЧМПЗ»»

- Отдел логистики. Обязанности начальника отдела исполняет непосредственно Саляев М.Ю.

- Отдел административно-документационной поддержки и претензионной работы. Обязанности начальника отдела исполняет Зимина Екатерина Михайловна

- Транспортный цех предприятия. Начальником которого является Растов Виталий Анатольевич, главным механиком является Мигунов Андрей Александрович, а старшим диспетчером – Калашникова Татьяна Валерьевна

- Опто-сбытовая база. Руководителем данного подразделения является Елистратов Ярослав Валерьевич

Для того чтобы провести подробный анализ распределения обязанностей и полномочий в логистическом сегменте предприятия, необходимо рассмотреть все звенья транспортно-логистической цепи, обратившись к служебным обязанностям участвующих лиц.

1. Руководитель отдела логистики

1.1. Квалификационные требования:

1.1.1. На должность руководителя службы транспортной логистики назначается работник, имеющий высшее экономическое или техническое образование и стаж работы по специальности не менее двух лет

1.1.2. Руководитель службы транспортной логистики должен знать:

1.1.2.1. Принципы планирования и прогнозирования в логистике

1.1.2.2. Принципы организации погрузочно-разгрузочных работ, порядок приема и сдачи грузов

1.1.2.3. Условия перевозки, стандарты и технические условия хранения транспортируемых грузов

1.1.2.4. Виды, размеры, марки, сортность и другие качественные характеристики транспортируемых грузов и нормы их расхода

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

- 1.1.2.5. Экономiku и организацию перевозок грузов на всех видах транспорта
- 1.1.2.6. Ассортимент продукции, производимой предприятием
- 1.1.2.7. Порядок подготовки и заключения хозяйственных договоров
- 1.1.2.8. Правила оформления документов на прием и отправку грузов
- 1.1.2.9. Адреса местонахождения основных клиентов и поставщиков
- 1.1.2.10. Федеральные законы и иные нормативно-правовые акты, регламентирующие осуществление коммерческой деятельности
- 1.1.2.11. Основные вопросы трудового законодательства РФ
- 1.1.2.12. Правила внутреннего трудового распорядка, правила и нормы охраны труда, техники безопасности и противопожарной защиты
- 1.1.3. Руководитель службы транспортной логистики должен уметь работать с:
 - 1.1.3.1. Персональным компьютером на уровне опытного пользователя
 - 1.1.3.2. Программами Консультант-Плюс, MS Word, Excel, Outlook
 - 1.1.3.3. Электронной почтой и Интернет
 - 1.1.3.4. Оргтехникой (телефон, факс, ксерокс, шредер и др.)
- 1.2. Должностные обязанности:
 - 1.2.1. Координировать транспортировку сырья и готовой продукции предприятия
 - 1.2.2. Планировать движение транспорта с учетом срочности и важности полученных заявок на перевозки
 - 1.2.3. Организовать исполнение заказов грузовладельцев по перевозке грузов и оказание сопутствующих перевозке транспортных услуг
 - 1.2.4. Развивать взаимосвязи с потребителями транспортных услуг, сторонними транспортными и транспортно-экспедиционными организациями
 - 1.2.5. Осуществлять контроль над претензионной работой

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

- 1.2.6. Осуществлять контроль над организацией работы отдела по работе с документами контрагентов
- 1.2.7. Осуществлять оформление заказов на оказание транспортных услуг сторонними организациями (перевозчиками)
- 1.2.8. Определять стоимость перевозки
- 1.2.9. Контролировать своевременность оплаты услуг перевозчиков предприятием
- 1.2.10. Взаимодействовать с сотрудниками предприятия с целью получения точной информации о необходимых грузоперевозках, оптимальном способе и маршруте транспортировки, поступлении оплаты за грузоперевозки клиентами на расчетный счет или в кассу предприятия
- 1.2.11. Своевременно отвечать на запросы других сотрудников по направлению профессиональной деятельности, предоставлять требуемую информацию в полном объеме
- 1.2.12. Непрерывно повышать свой профессиональный уровень
- 1.2.13. Честно добросовестно выполнять возложенные обязанности
- 1.2.14. Хранить служебную и коммерческие тайны
- 1.2.15. Соблюдать правила внутреннего трудового распорядка, охраны труда, техники безопасности, производственной санитарии и противопожарной защиты
- 1.2.16. Изучать рынок транспортных услуг, осуществлять поиск транспортных компаний, способных оказать услуги по транспортировке на более выгодных условиях

2. Менеджер по логистике

2.1. Квалификационные требования:

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

- 2.1.1. На должность менеджера по логистике назначается лицо, имеющее высшее экономическое или техническое образование и стаж работы в области логистики не менее одного года
- 2.1.2. Менеджер по логистике должен знать:
- 2.1.2.1. Принципы планирования и прогнозирования в логистике
- 2.1.2.2. Принципы организации погрузочно-разгрузочных работ, порядок приема и сдачи грузов
- 2.1.2.3. Условия перевозки, стандарты и технические условия хранения транспортируемых грузов
- 2.1.2.4. Виды, размеры, марки, сортность и другие качественные характеристики транспортируемых грузов и нормы их расхода
- 2.1.2.5. Экономiku и организацию перевозок грузов на всех видах транспорта
- 2.1.2.6. Ассортимент продукции, производимой предприятием
- 2.1.2.7. Правила оформления документов на прием и отправку грузов
- 2.1.2.8. Адреса местонахождения основных клиентов и поставщиков
- 2.1.2.9. Федеральные законы и иные нормативно-правовые акты, регламентирующие осуществление коммерческой деятельности
- 2.1.2.10. Правила внутреннего трудового распорядка
- 2.1.2.11. Основные вопросы трудового законодательства Российской Федерации
- 2.1.2.12. Правила и нормы охраны труда, техники безопасности, производственной санитарии и пожарной безопасности
- 2.2. Обязанности:
- 2.2.1. Координация транспортировки сырья и готовой продукции предприятия
- 2.2.2. Планирование движения транспорта с учетом срочности и важности полученных заявок на перевозки

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

- 2.2.3. Получение и обработка заявки на перевозку от сотрудников предприятия
- 2.2.4. Организация работы собственного транспорта предприятия, а именно:
 - 2.2.4.1. Отслеживание оптимальной загрузки транспорта с целью сокращения расходов на привлечение наемного транспорта
 - 2.2.4.2. Выбор наиболее рациональных маршрутов перевозки
 - 2.2.4.3. Контроль над своевременным и правильным выполнением перевозок водителями предприятия
- 2.2.5. Организация исполнения заказов грузовладельцев по перевозке грузов и оказание сопутствующих перевозке транспортных услуг
- 2.2.6. Развитие взаимосвязи с потребителями транспортных услуг, сторонними транспортными и транспортно-экспедиционными организациями
- 2.2.7. Оформление заказов на оказание транспортных услуг сторонними организациями (перевозчиками)
- 2.2.8. Определение стоимости перевозки
- 2.2.9. Взаимодействие со сторонними транспортными организациями:
 - 2.2.9.1. Информирование перевозчика о необходимых условиях, сроках, правилах доставки, передача водителям перевозчика данных о местах загрузки и разгрузки
 - 2.2.9.2. Отслеживание соответствия предъявляемых транспортной компанией сумм к оплате с согласованной ставкой и качеством полученной услуги
 - 2.2.9.3. Информирование сотрудников предприятия о стоимости транспортировки грузов перевозчиками
 - 2.2.9.4. Контроль над своевременным и правильным выполнением транспортных услуг перевозчиком
 - 2.2.9.5. Контроль своевременной оплаты услуг перевозчиков предприятием

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

- 2.2.10. Взаимодействие с сотрудниками предприятия с целью получения точной информации о необходимых грузоперевозках, оптимальном способе и маршруте транспортировки, поступлении оплаты за грузоперевозки клиентами на расчетный счет или в кассу предприятия
- 2.2.11. Ответ на запросы сотрудников по направлению профессиональной деятельности, предоставление требуемой информации в полном объеме
- 2.2.12. Повышение своего профессионального уровня
- 2.2.13. Честное и добросовестное выполнение своих должностных обязанностей
- 2.2.14. Хранение служебной и коммерческой тайны
- 2.2.15. Соблюдение правил внутреннего трудового распорядка, охраны труда, техники безопасности, производственной санитарии и противопожарной защиты

3. Руководитель транспортного цеха

- 3.1. Квалификационные требования:
 - 3.1.1. На должность руководителя ТЦ назначается лицо, имеющее высшее профессиональное (техническое) образование и стаж работы на руководящей должности не менее трех лет
 - 3.1.2. Руководитель ТЦ должен знать:
 - 3.1.2.1. Законодательство о труде
 - 3.1.2.2. Основы организации труда и управления персоналом
 - 3.1.2.3. Федеральное законодательство, локальные нормативно-правовые акты, касающиеся трудовой и производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий
 - 3.1.2.4. Устав автомобильного транспорта

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

- 3.1.2.5. Технологию и организацию технического обслуживания и ремонта подвижного состава
- 3.1.2.6. Устройство, назначение, конструктивные особенности, технико-эксплуатационные данные и правила технической эксплуатации подвижного состава
- 3.1.2.7. Виды транспортных средств, их вместимость (объем) и грузоподъемность
- 3.1.2.8. Правила перевозок грузов автомобильным транспортом
- 3.1.2.9. Производственные мощности филиала и его подразделений
- 3.1.2.10. Специализацию подразделений филиала и его производственные связи между ними
- 3.1.2.11. Формы документов на прием и отправку продукции и правила их оформления
- 3.1.2.12. Санитарные нормы и правила работы, предъявляемые к работникам пищевых предприятий
- 3.1.2.13. Порядок ведения и оформления документов на транспорт
- 3.1.2.14. Особенности транспортировки, складирования и хранения экспедируемых грузов
- 3.1.2.15. Установленную отчетность
- 3.1.2.16. Приемы и методы обработки корреспонденции
- 3.1.2.17. Политику работы с клиентами
- 3.1.2.18. Методы обработки информации с использованием современных технических средств коммуникации и связи, компьютера
- 3.1.2.19. Методы управленческого учета и бюджетирования
- 3.1.2.20. Устав филиала
- 3.1.2.21. Инструкцию о контрольно-пропускном режиме
- 3.1.2.22. Правила внутреннего трудового распорядка ОАО «ЧМПЗ»
- 3.1.2.23. Политику в области оплаты и стимулирования труда
- 3.1.2.24. Этику делового общения

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

3.1.2.25. Правила техники безопасности, пожарной безопасности и охраны труда

3.2. Должностные обязанности:

3.2.1. Основной задачей руководителя ТЦ является обеспечение наиболее эффективного и рационального использования подвижного состава с обеспечением технической грамотной его эксплуатацией

3.2.2. Руководитель ТЦ выполняет следующие обязанности:

3.2.2.1. Координирует взаимодействие транспортного цеха с другими подразделениями предприятия

3.2.2.2. Принимает участие в рассмотрении коммерческих и претензионных вопросов, связанных с функциями транспортного цеха

3.2.2.3. Организует работы по разработке и осуществлению мероприятий, направленных на повышение качества ремонтных работ, сокращению затрат на содержание подвижного состава, уменьшению времени простоя в ремонте (в ожидании ремонта)

3.2.2.4. Организует разработки графиков проведения Технического обслуживания и Планово-Предупредительного ремонта, утверждение их согласно норм и правил завода-изготовителя оборудования

3.2.2.5. Участвует в утверждении бюджетов, касающихся непосредственного функционирования ТЦ и их исполнения

3.2.2.6. Осуществляет контроль за рациональным использованием транспортных средств в соответствии с установленными нормами их грузоподъемности и вместимости

3.2.2.7. Контролирует организацию работы с подвижным и водительским составом для обеспечения бесперебойной работы автотранспорта

3.2.2.8. Контролирует правильность и полноту ведения в транспортном цехе документации, связанной с выходом в рейсы подвижного и водительского состава

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

- 3.2.2.9. Своевременно и в полном объеме составляет и передает в бухгалтерию необходимые отчеты
- 3.2.2.10. Обеспечивает соблюдение работниками правил и норм охраны труда и техники безопасности, производственной и трудовой дисциплины, правил внутреннего трудового распорядка, производственной санитарии противопожарной защиты
- 3.2.2.11. Анализирует и производит разбор причин дорожно-транспортных происшествий и нарушений водителями правил ДД
- 3.2.2.12. Осуществляет контроль за своевременным списание шин, аккумуляторов, агрегатов, автомобилей с последующей их утилизацией в специализированных предприятиях
- 3.2.2.13. Представляет предложения о поощрении отличившихся работников, находящихся в подчинении, наложении дисциплинарных взысканий на нарушителей трудовой и производственной дисциплины
- 3.2.2.14. Контролирует бесперебойное обеспечение горюче-смазочными материалами и их рациональное расходование
- 3.2.2.15. Сохраняет коммерческую тайну

4. Главный механик транспортного цеха

- 4.1. Квалификационные требования. Главный механик должен знать:
 - 4.1.1. Законодательство о труде
 - 4.1.2. Основы организации труда и управления персоналом
 - 4.1.3. Федеральное законодательство, локальные нормативно-правовые акты, касающиеся трудовой и производственно-хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий
 - 4.1.4. Устав автомобильного транспорта
 - 4.1.5. Технологию и организацию технического обслуживания и ремонта подвижного состава

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

- 4.1.6. Устройство, назначение, конструктивные особенности, технико-эксплуатационные данные и правила технической эксплуатации подвижного состава
- 4.1.7. Виды транспортных средств, их вместимость (объем) и грузоподъемность
- 4.1.8. Правила перевозок грузов автомобильным транспортом
- 4.1.9. Производственные мощности филиала и его подразделений
- 4.1.10. Специализацию подразделений филиала и его производственные связи между ними
- 4.1.11. Формы документов на прием и отправку продукции и правила их оформления
- 4.1.12. Санитарные нормы и правила работы, предъявляемые к работникам пищевых предприятий
- 4.1.13. Порядок ведения и оформления документов на транспорт
- 4.1.14. Особенности транспортировки, складирования и хранения экспедируемых грузов
- 4.1.15. Политику и цели в области качества
- 4.1.16. Установленную отчетность
- 4.1.17. Приемы и методы обработки корреспонденции
- 4.1.18. Политику работы с клиентами
- 4.1.19. Методы обработки информации с использованием современных технических средств коммуникации и связи, компьютера
- 4.1.20. Методы управленческого учета и бюджетирования
- 4.1.21. Устав филиала
- 4.1.22. Инструкцию о контроль-пропускном режиме
- 4.1.23. Правила внутреннего трудового распорядка
- 4.1.24. Положения о коммерческой тайне
- 4.1.25. Политику в области оплаты и стимулирования
- 4.1.26. Этику делового общения

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

4.1.27. Правила техники безопасности, пожарной безопасности и охраны труда

4.2. Должностные обязанности:

4.2.1. Основной задачей Главного механика ТЦ является обеспечение наиболее эффективного и рационального использования подвижного состава с обеспечением технической грамотной его эксплуатацией

4.2.2. Главный механик ТЦ выполняет следующие обязанности:

4.2.2.1. Обеспечивает бесперебойную и технически правильную эксплуатацию и надежную работу автомобилей, повышение ее сменности, содержание в работоспособном состоянии на требуемом уровне точности

4.2.2.2. Разрабатывает план (график) осмотров, испытаний и профилактических ремонтов автомобилей в соответствии с положениями Единой системы планово-предупредительного ремонта, утверждает этот план и контролирует его исполнение

4.2.2.3. Согласовывает план (график) с подрядными организациями для проведения ремонтов

4.2.2.4. Составляет смету на проведение ремонтов, составляет заявки на приобретение материалов и запасных частей, необходимых при эксплуатации автомобилей

4.2.2.5. Организует межремонтное обслуживание, своевременный и качественный ремонт автотранспорта, работу по повышению надежности и долговечности

4.2.2.6. Принимает меры по предотвращению причин повышенного износа автотранспорта, его простоев, расследовании аварий, разработки и внедрении мероприятий по их ликвидации и предупреждению

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

4.2.2.7. Ведет документальный учет получения и списания шин, аккумуляторов, агрегатов автомобилей с последующей их утилизацией в специализированных предприятиях

4.2.2.8. Оказывает необходимую техническую помощь водителям на линии

4.2.2.9. Организует работу по учету наличия и движения автомобилей, составлению и оформлению технической и отчетной документации

4.2.3. Главный механик ТЦ осуществляет контроль за:

4.2.3.1. Техническим состоянием автомобилей и выпуском их на линию

4.2.3.2. Проведением регистрации и техосмотров в ГИБДД

4.2.3.3. Осуществлением страхования автотранспорта и дальнейшее сопровождение действия договоров страхования

4.2.3.4. Соблюдением водителями правил технической эксплуатации транспортных средств

4.2.3.5. Рациональным использованием запчастей и других расходных материалов по каждой транспортной единице

4.2.3.6. Обеспечением и соблюдением работниками правил и норм охраны труда и техники безопасности, производственной и трудовой дисциплины, правил внутреннего трудового распорядка, производственной санитарии и противопожарной защиты

5. Старший диспетчер транспортного цеха

5.1. Квалификационные требования. Старший диспетчер должен знать:

5.1.1. Федеральный закон от 10.12.1995 г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», от 08.11.2007 г. №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта», от 09.02.2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности», от 30.06.2003 г. №87-ФЗ «О транспортной экспедиционной деятельности»

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

- 5.1.2. Постановления, распоряжения, приказы, методические и другие руководящие материалы по вопросам организации оперативного управления движения автотранспорта
- 5.1.3. Порядок оформления и обработки путевого листа, учет технико-эксплуатационных показателей
- 5.1.4. Схему дорог и их состояние
- 5.1.5. Адреса предприятий и режим их работы в районе обслуживания подвижным составом
- 5.1.6. Основы Правил Дорожного Движения
- 5.1.7. Положения и инструкции о порядке осуществления перевозок
- 5.1.8. Тарифы и правила их применения
- 5.1.9. Инструкции по технике безопасности
- 5.1.10. Основы экономики, организации производства, труда и управления
- 5.1.11. Основы трудового законодательства
- 5.1.12. Виды транспортных средств, их вместимость (объем) и грузоподъемность
- 5.1.13. Организацию погрузочно-разгрузочных работ
- 5.1.14. Санитарные нормы и правила работы, предъявляемые к работникам пищевых предприятий
- 5.1.15. Правила эксплуатации и профилактики ПЭВМ, коммуникаций и связи
- 5.1.16. Методы обработки информации с использованием современных технических средств коммуникаций и связи, компьютера
- 5.1.17. Положения о сохранности мясопродуктов, перевозимых автотранспортом
- 5.1.18. Правила внутреннего трудового распорядка
- 5.1.19. Положения о коммерческой тайне
- 5.1.20. Инструкцию о контрольно-пропускном режиме

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

- 5.1.21. Политику филиала в области оплаты и стимулирования труда
- 5.1.22. Правила техники безопасности, пожарной безопасности и охраны труда
- 5.1.23. Иные документы филиала, касающиеся непосредственной работы старшего диспетчера по транспорту
- 5.2. Должностные обязанности:
 - 5.2.1. Организация справочно-информационной работы о пребывающих и отправляемых грузах, сроках доставки и условиях перевозки, погрузочно-разгрузочных и ремонтных работах
 - 5.2.2. Распределение автомобилей по маршрутам в порядке очередности перевозок
 - 5.2.3. Обеспечение бесперебойного предоставления транспортных услуг
 - 5.2.4. Осуществление регистрации, выдачи и учета путевой документации
 - 5.2.5. Инструктаж водителей об условиях и особенностях перевозок на маршрутах, состоянии дорог, особенностях движения на отдельных участках, а также сводки метеослужб и прогноз погоды
 - 5.2.6. Контроль своевременного прохождения предрейсового и обязательного осмотра работниками отдела, осуществляющими управление транспортными средствами
 - 5.2.7. Круглосуточная связь с водителями, для оперативного вмешательства для оказания оперативной и технической помощи
 - 5.2.8. Осуществление контроля за рациональным использованием транспортных средств в соответствии с установленными нормами их грузоподъемности и вместимости
 - 5.2.9. Контроль за рациональным расходом и обеспечением горюче-смазочными материалами, за своевременным обслуживанием и правильным хранением подвижного состава

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

- 5.2.10. Обеспечение соблюдения подчиненными работниками производственной и трудовой дисциплины, правил внутреннего трудового распорядка, должностных (трудовых) обязанностей
- 5.2.11. Проведение работы и обеспечение соблюдения правил БДД и предупреждение дорожно-транспортных происшествий
- 5.2.12. Участие в расследовании причин ДТП, аварий, поломок, повреждений, простоев, нарушений правил технической эксплуатации дорожного движения
- 5.2.13. Своевременное оформление и сдача текущей документации (акты, служебные задания, служебные записки, объяснительные записки, путевые листы, журналы учета и т.д.)
- 5.2.14. Участие в разработке локальных актов отдела
- 5.2.15. Ежедневное ведение журналов регистрации выдачи путевых листов, прохождения предрейсового инструктажа по безопасности движения

6. Руководитель Опто-сбытовой базы

6.1. Квалификационные требования:

6.1.1. На должность руководителя ОСБ назначается работник, имеющий высшее профессиональное образование и стаж работы по специальности не менее одного года

6.1.2. Руководитель ОСБ должен знать:

6.1.2.1. Основные законодательные и нормативно-правовые акты, регламентирующие деятельность предприятия

6.1.2.2. Методические материалы по организации поставки и сбыта готовой продукции

6.1.2.3. Методы, порядок разработки прогнозов перспективных, текущих планов производства и реализации готовой продукции

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

- 6.1.2.4. Методы и порядок разработки нормативных запасов готовой продукции
- 6.1.2.5. Определение потребностей в погрузочных и транспортных средствах
- 6.1.2.6. Правила оформления документации, отражающей движение товарно-материальных ценностей
- 6.1.2.7. Стандарты хранения и транспортировки продукции
- 6.1.2.8. Стандарты и технические условия на выпускаемую предприятием продукцию
- 6.1.2.9. Организацию складского хозяйства
- 6.1.2.10. Основы и технологии, организацию производства, труда и управления, организацию учета и составления отчетности о реализации и находящейся в подразделении продукции
- 6.1.2.11. Принципы работы электронных систем, систем учета, применяемых при работе подразделения
- 6.1.2.12. Правила внутреннего трудового распорядка
- 6.1.2.13. Правила и нормы охраны труда, техники безопасности и противопожарной защиты
- 6.1.3. Руководитель ОСБ должен уметь работать с:
 - 6.1.3.1. Программами 1С УТ, 1С УПП, КИТ Логистик, знать принцип работы системы CSB
 - 6.1.3.2. Персональным компьютером на уровне опытного пользователя
 - 6.1.3.3. Программами Консультант Плюс, MS Word, Excel, Outlook
 - 6.1.3.4. Электронной почтой и Интернет
 - 6.1.3.5. Оргтехникой (телефон, факс, ксерокс, шредер и др.)
- 6.2. Должностные обязанности:
 - 6.2.1. Руководство производственно-хозяйственной деятельностью базы
 - 6.2.2. Организация бесперебойной работы подразделения по приему, выдаче и погрузке продукции согласно заказам

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

- 6.2.3. Обеспечение рационального использования оборудования, имеющегося в подразделении
- 6.2.4. Обеспечение четкой и согласованной работы базы с другими подразделениями
- 6.2.5. Организация приемки товара на склад из других подразделений согласно технологических требований, предъявляемых к продукции
- 6.2.6. Осуществление контроля за разработкой и внедрением мероприятий по организации труда и совершенствованию организации производства
- 6.2.7. Обеспечение своевременного предоставления отчетности
- 6.2.8. Осуществление подбора, расстановки и рационального использования кадров
- 6.2.9. Обеспечение контроля за сохранностью товарно-материальных ценностей и оборудования в подразделении
- 6.2.10. Обеспечение контроля за выпиской и оформлением товарно-транспортных накладных
- 6.2.11. Использование распоряжений и приказов администрации предприятия
- 6.2.12. Контроль за достоверностью внесения данных в системы учета, организация процессов приема и отгрузки, согласно принятым на предприятии системам (КИТ Логистик, 1С УТ и 1С УПП)
- 6.2.13. Контроль занесения объемов выполненных работы, отработанных часов работников в программу 1С ЗУП
- 6.2.14. Контролировать соблюдение работниками правил и норм охраны труда, пожарной безопасности, погрузочно-разгрузочных работ, санитарных норм

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

6.2.15. Представлять предложения о поощрении отличившихся работников, наложение дисциплинарных взысканий на нарушителей трудовой и производственной дисциплины

3.2. Организация движения и построение маршрутов перевозок в составе транспортной логистики предприятия

Все отгрузки, осуществляемые автомобильным транспортом на Пензенском филиале ОАО «ЧМПЗ» можно условно разделить на три глобальных блока:

1. Межфилиальные перемещения продукции – перемещения продукции между филиалами, находящимися в разных городах, внутри сегмента мясопереработка. Межфилиальные перемещения составляют около 70% объема всех отгрузок с Пензенского филиала. Как правило, транспортировка осуществляется на автомобилях грузоподъемностью 20т, с установленными рефрижераторными установками, прошедшими санитарную обработку. Выделяют следующие их виды:

- Перемещение мяса на кости (полтуши) по маршруту Пенза-Москва (ЧМПЗ). По статистике за 2016 год из Пензы в Москву было отправлено 22320т мясосырья. Для доставки мяса на кости используется специальный транспорт – тушевозы, оборудованные подвесными путями и крюками марки DIN-360. Большая часть отгрузок осуществляется транспортом сторонних организаций. Так за 2016 год из 1395 рейсов наемным транспортом осуществлено 1146 рейсов, а собственным 249

- Перемещение мяса (охлажденные, замороженные полуфабрикаты) по маршруту Пенза-Москва (ЧМПЗ). По статистике за 2016 год из Пензы в Москву было отправлено 5640т мясосырья. Для доставки охлажденных/замороженных полуфабрикатов используются 20-тонные поддонные рефрижераторы. Большая часть отгрузок осуществляется

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

транспортом сторонних организаций. За 2016 год из 282 рейсов наемным транспортом осуществлено 228 рейсов, а собственным 54

- Перемещение готовой продукции (колбасные изделия) по маршруту Пенза-Москва (ЧМПЗ). По статистике за 2016 год из Пензы в Москву было отправлено 7990т колбасных изделий. Для доставки колбасных изделий используются 20-тонные поддонные рефрижераторы. Большая часть отгрузок осуществляется транспортом сторонних организаций. За 2016 год из 799 рейсов наемным транспортом осуществлено 653 рейсов, а собственным 146

- Перемещение готовой продукции (колбасные изделия) по маршруту Пенза-Санкт-Петербург. Наименее популярное направление межфилиальных перемещений. По статистике за 2016 год из Пензы в Санкт-Петербург было отправлено всего 190т колбасных изделий. Для доставки колбасных изделий используются 20-тонные поддонные рефрижераторы. Большая часть отгрузок осуществляется транспортом сторонних организаций. За 2016 год из 19 рейсов наемным транспортом осуществлено 12 рейсов, а собственным 7

- Перемещение готовой продукции (колбасные изделия) по маршруту Пенза-Ульяновск-Екатеринбург-Челябинск. По статистике за 2016 год из Пензы в данном направлении было отправлено 1410т колбасных изделий. Для доставки колбасных изделий используются 20-тонные поддонные рефрижераторы. Все отгрузки в данном направлении осуществляются транспортом сторонних организаций. За 2016 год был выполнен 141 рейс

Все межфилиальные перемещение осуществляются по графику, составляющемуся на еженедельной основе. В процессе создания график проходит согласование нескольких служб предприятия: производственные цеха, отдел поставок, отдел логистики, директор филиала.

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

2. Собственные продажи (региональные отгрузки).

Собственными продажами считается продукция, реализованная коммерческой службой сторонним контрагентам с Пензенской площадки.

География региональной доставки включает в себя следующие субъекты Российской Федерации: Тамбовская область, Рязанская область, Нижегородская область, Чувашская республика, Республика Марий Эл, Республика Татарстан, Удмуртская Республика, Пермский край, Свердловская область, Тюменская область, Ханты-Мансийский Автономный округ – Югра, Челябинская область, Республика Башкортостан, Оренбургская область, Самарская область, Ульяновская область, Саратовская область, Волгоградская область, Астраханская область, Ставропольский край, Краснодарский край, Ростовская область.

Основными партнерами, находящимися в зоне региональной доставки являются крупные федеральные торговые сети – АО Тандер, АО ТД Перекресток, ООО Лента, ООО Ашан, ООО Метро Кэш энд Керри, а также крупные заводы по переработке мяса – ООО Марс, ООО Ресурс, ООО МП-Крекшино и т.д.

Региональная доставка осуществляется транспортом разной грузоподъемности в зависимости от радиуса доставки:

- Грузоподъемность до 1.5т – радиус доставки не более 500 км
- Грузоподъемность 1.5т-5т – радиус доставки не более 1000 км
- Грузоподъемность 5т-20т – радиус доставки не ограничен

За 2016 год объем собственных продаж (региональная доставка) составил порядка 5600-6000 т, а общее количество рейсов – 1151.

Собственный транспорт к региональной доставке привлекается крайне редко, поэтому практически весь объем вывезен усилиями стороннего транспорта.

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

График региональной доставки согласовывается за 2 дня до предполагаемой отгрузки следующими службами предприятия: коммерческая служба, производственные цеха, отдел логистики.

3. Собственные продажи (доставка по городу и области)

Помимо региональной доставки, существует также доставка в пределах Пензенской области и по городу Пензе. Доставка по области осуществляется в соответствии с утвержденным графиком поставок на весь календарный год. В 2016 году этот график выглядел следующим образом:

- Понедельник: Мокшан, Нижний Ломов, Спасск, Колышлей, Сердобск, Тамала, Беково, Ртищево, Малая Сердоба, Кузнецк
- Вторник: Каменка, Белинский, Городище, Никольск, Инза, Кузнецк, Сосновоборск, Неверкино, Русский Камешкир
- Среда: Бессоновка, Грабово, Лунино, Исса, Шемышейка, Кузнецк
- Четверг: Колышлей, Сердобск, Тамала, Беково, Ртищево, Малая Сердоба, Кузнецк
- Пятница: Мокшан, Нижний Ломов, Спасск, Каменка, Белинский, Пачелма, Башмаково, Городище, Никольск, Инза, Кузнецк, Неверкино, Сосновоборск, Русский Камешкир
- Суббота: Бессоновка, Грабово, Лунино, Исса, Кузнецк

Областные маршруты сформированы по направлениям, практически не подвержены изменениям из недели в неделю.

Основными партнерами, которым осуществляется областная/городская доставка являются крупные торговые сети федерального и регионального значения – АО Тандер, АО ТД Перекресток, АО Агроторг, ООО Караван, а также индивидуальные предприниматели, занимающиеся реализацией мясосырья и колбасных изделий.

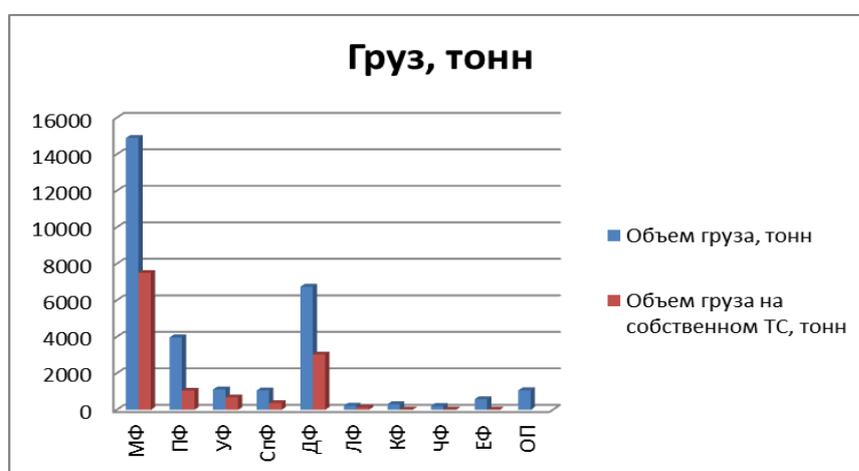
Областная и городская доставка, как правило, осуществляется транспортом грузоподъемностью 1.5т и 5т.

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

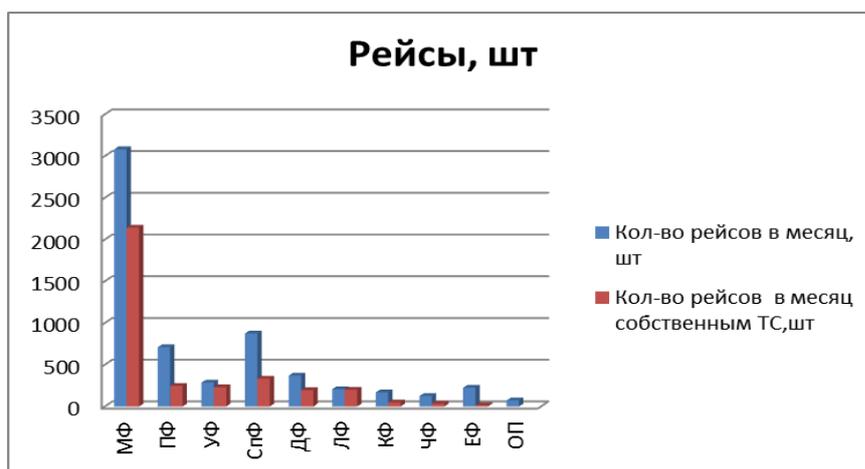
(грузоподъемность 1.5т), 4 автомобиля Isuzu (грузоподъемность 7т), 1 автомобиль Scania и 2 автомобиля Volvo (грузоподъемностью 20т). Вся остальная техника нуждается в капитальном ремонте, требующих больших экономических вложений, что в условиях финансового кризиса на данный момент невозможно. Итогом такого положения вещей становится то, что большая часть рейсов по доставке готовой продукции осуществляется силами наемных транспортных компаний, услуги которых обходятся гораздо дороже, чем транспортировка собственным транспортом. На рисунке 6 приведена статистика за апрель 2017 года. Для решения данной проблемы на предприятии с 2016 года запущена программа по обновлению автопарка. В настоящий момент заключены договора на поставку дополнительных транспортных средств: 5 автомобилей ГАЗ (грузоподъемность 1.5т), 2 автомобиля Hyundai (грузоподъемность 5т), 4 автомобиля MAN (грузоподъемностью 20т).

Показатели/филиал	МФ	ПФ	УФ	СпФ	ДФ	ЛФ	КФ	ЧФ	ЕФ	ОП	Всего
Объем груза, тонн	14895	3972	1121	1068	6744	234	309	212	585	1073	30213
Объем груза на собственном ТС, тонн	7500	1049	683	368	3030	132	24	14	13		12813
Выполнения работы собственным ТС, %	50%	26%	61%	34%	45%	56%	8%	7%	2%	0%	42%
Кол-во рейсов в месяц, шт	3082	710	285	874	369	207	168	124	224	72	6115
Кол-во рейсов в месяц собственным ТС, шт	2141	245	229	332	195	200	48	34	15		3439
Выполненные рейсы собственным ТС, %	69%	35%	80%	38%	53%	97%	29%	27%	7%	0%	56%
Средний вес груза, тонн	4.8	5.6	3.9	1.2	18.3	1.1	1.8	1.7	2.6	14.9	4.9
Средний вес груза собственного ТС, тонн	3.5	4.3	3.0	1.1	15.5	0.7	0.5	0.4	0.9		3.7

а)



б)



в)

Рисунок 6. «Анализ работы собственного автопарка предприятия»: а) показатели работы собственного и наемного транспорта на предприятии; б) соотношение объема груза, перевезенного собственным и наемным транспортом; в) соотношение количества рейсов, выполненных собственным и наемным транспортом

2. Маленькие площади для складирования готовой продукции

Складирование готовой продукции на Пензенском филиале осуществляется на двух опто-сбытовых базах: ОСБ-1, на которой осуществляется хранение, погрузка и разгрузка готовых колбасных изделий, и ОСБ-2, на которой осуществляется хранение, погрузка и разгрузка мяса на кости (полутуш), охлажденных и замороженных полуфабрикатов. Максимальная мощность ОСБ-1 составляет всего 80тн при ежедневной приемке 20-30 тонн продукции и отгрузке 40-60 тонн. Максимальная мощность ОСБ-2 составляет: по заморозке – 550т, по охлажденным полуфабрикатам – 40т, по мясу на кости – 32т, при ежедневной приемке: заморозки – 40 тонн, охлажденных полуфабрикатов – 30 тонн, мяса на кости 160 тонн, и отгрузке: заморозка – 60-80 тонн, охлажденные полуфабрикаты – 20-30 тонн, мясо на кости – 160 тонн. Из этих показателей отчетливо видно, что опто-сбытовые базы ежедневно работают на максимуме своих возможностей, и в случае любой непредвиденной ситуации (технический сбой оборудования, опоздание машины с приходом продукции, опоздание

Лист

ВКР-2069059-23.04.01-151263-17

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата
------	------	----------	---------	------

машины под загрузку) существует риск простоев в работе ОСБ. Наиболее критичная ситуация наблюдается в отгрузках мяса на кости. Дело в том, что за день должно отгрузиться ровно столько полутуш, сколько было забито за день, на ОСБ остатков быть не должно, а учитывая, что вместимость камеры, в которой хранятся охлажденные полутуши всего 32т (2 машины), то любое опоздание ТС под загрузку неминуемо влечет за собой простой в работе ОСБ и сдвиг графика убоя. Решение данной проблемы – постройка дополнительных помещений под хранение готовой продукции и мясных полутуш.

3. Отсутствие тарного цеха на предприятии

Еще одна глобальная проблема, из-за которой периодически образуются простои в работе производственных цехов – отсутствие оборотной тары.

Дело в том, что поддоны возвращают не все покупатели, все зависит от договора с конкретным контрагентом, а те, кто возвращают поддоны, зачастую отдают их в состоянии, требующем ремонта. В головном филиале ЧМПЗ существует так называемый тарный цех, который отвечает за ремонт поврежденных поддонов и в ситуации, когда на производстве заканчиваются поддоны, привезенные от покупателей, существует резервный запас. В Пензенском филиале такого цеха нет, и в подобных ситуациях производство вынуждено закупать тару у сторонних поставщиков, что отрицательно сказывается на запланированном бюджете.

4. Отсутствие единой тарифной ставки на перевозку мяса на кости тушевозами, грузоподъемностью 20т

У Пензенского филиала заключены договора на перевозку мяса на кости тушевозами с 9 транспортными компаниями. Проблемой является тот факт, что не существует единой тарифной ставки, одинаковой для всех компаний. На данный момент установлены следующие ставки за рейс Пенза-Москва: у трех ТК – 40000, у двух ТК – 38000, у четырех ТК – 35000.

Конечно, для предприятия выгодней нанимать компании, предоставляющие наиболее дешевые услуги, но проблема в том, что данные компании не всегда могут закрыть необходимый объем транспорта, в связи с ограниченностью своего автопарка. Из-за неравномерности отгрузок, осуществляемых предприятием, зачастую приходится брать более дорогие компании. В результате возникают трудности с планированием ежемесячного логистического бюджета, так как в начале месяца не до конца понятны объемы перевозок. Как итог периодически возникает либо дефицит бюджета, либо профицит, что в любом случае несет негативные экономические последствия для предприятия (пример отклонения от бюджета в апреле 2017 года на рисунке 7).

Решением данной проблемой могло бы быть установление единого среднего тарифа для всех предприятий и более скоординированное планирование бюджета.

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

Статьи бюджета, тыс.рублей	МФ	ПФ	УФ	СпФ	ДФ	ЛФ	КФ	ЧФ	ЕФ	ОП	Всего
GPS-навигаторы	180	0	0	0	0	0	0	0	0	0	180
оперативный	50	5	10	0	0	0	0	0	1	0	66
годовой	50	5	10	0	0	0	0	0	5	0	70
ГСМ	4 689	3 459	767	320	1 913	929	126	17	57	30	12 307
оперативный	4 850	1 650	600	350	1 665	520	85	30	59	70	9 879
годовой	6 703	1 657	635	529	0	417	0	40	69	70	10 120
Дезинфекция а/м, санаспорта	27	0	11	0	0	1	0	1	0	0	40
оперативный	30	10	5	8	0	2	3	2	1	0	61
годовой	30	0	0	0	0	0	0	0	2	0	32
Доставка сторонним транспортом	24 961	8 469	2 266	2 724	0	0	1 039	853	1 787	0	42 099
оперативный	24 726	9 000	1 700	3 000	0	0	1 000	875	1 790	0	42 091
годовой	27 883	5 475	2 290	2 742	0	0	0	1 113	1 790	0	41 293
Запчасти	447	78	89	90	0	43	10	0	9	0	764
оперативный	600	300	195	90	80	180	10	20	12	35	1 522
годовой	494	278	49	95	0	53	0	7	22	10	1 008
Команд. расходы на доставку в регионы	319	94	75	43	146	8	0	0	12	0	696
оперативный	400	75	55	45	135	8	0	8	15	0	741
годовой	400	75	55	45	144	5	0	0	20	0	744
Платная Дорога, стоянка и мойка а/м	505	0	1	4	65	0	0	0	0	0	576
оперативный	400	300	70	5	45	10	7	0	2	0	839
годовой	600	300	70	0	0	5	0	0	5	0	980
Страхование а/транспорта	796	49	64	18	6	2	0	1	2	1	937
оперативный	500	86	42	58	0	0	2	7	6	0	701
годовой	500	86	42	58	0	41	0	7	7	0	742
Услуги по ремонту а/транспорта	431	45	87	107	6	46	73	4	13	0	812
оперативный	300	200	102	110	80	50	65	20	15	50	992
годовой	776	111	37	106	0	57	0	7	15	50	1 157
Всего	32 354	12 193	3 360	3 305	2 137	1 028	1 247	876	1 881	31	58 412
оперативный	31 856	11 626	2 779	3 666	2 005	770	1 172	962	1 900	155	56 892
годовой	37 435	7 987	3 188	3 575	144	578	0	1 173	1 934	130	56 145

Рисунок 7. «Анализ выполнения логистического бюджета»

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата
------	------	----------	---------	------

ВКР-2069059-23.04.01-151263-17

Лист

5 . Отсутствие круглосуточного контроля за отгрузками

Последнее, о чем хотелось бы сказать, что затрудняет работу логистического сегмента – отсутствие дежурных логистов на предприятии в ночное время. Так как отгрузки идут в круглосуточном режиме, в ночное время нередко происходят ситуации, которые требуют оперативного вмешательства сотрудников логистического отдела. Но из-за отсутствия подобных дежурных сотрудников, решение некоторых ситуаций либо занимает продолжительное время, либо и вовсе откладывается до утра, что, исходя из пункта 2, где речь шла о маленьких площадях складирования, создает определенные трудности в работе опто-сбытовых баз. Очевидное решение проблемы видится в приеме дополнительных сотрудников, которые могли бы обеспечивать логистический контроль в ночное время. Безусловно, это повлечет за собой дополнительные расходы в бюджет логистики, но из-за отсутствия простоев в работе ОСБ обеспечит положительный экономический эффект.

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В данной работе были рассмотрены основные организационно-правовые и экономические основы транспортной логистики, логистика рассмотрена как производственно-технологическая система, проанализирована экономическая ситуация, сложившаяся в настоящее время в Российской Федерации, а также рассмотрено конкретное предприятие и его логистический сегмент, функционирующий в условиях финансового кризиса.

На примере Пензенского филиала ОАО «ЧМПЗ» рассмотрены основные проблемы, возникающие в процессе осуществления логистических операций и наиболее сильно влияющие на экономическую эффективность деятельности логистического сегмента: упадочное состояние автотранспортного цеха предприятия, маленькие площади для складирования готовой продукции, отсутствие тарного цеха, отсутствие единой тарифной ставки на перевозку мяса на кости тушевозами, грузоподъемностью 20т, отсутствие круглосуточного контроля за отгрузками.

В заключительной части работы предложены возможные способы решения данных проблем: обновление автопарка предприятия, увеличение производственных площадей, организация работы тарного цеха, заключение договоров на перевозку мяса на кости по единым тарифам для всех компаний, а также организация круглосуточного контроля за отгрузками. Данные предложения требуют серьезных разовых экономических вложений, но в перспективе позволяющих серьезно увеличить показатель экономической эффективности логистического сегмента предприятия.

В целом, по итогам работы можно сделать следующий вывод: логистика – важнейший инструмент, обеспечивающий стабильность производственного предприятия.

Высокий уровень производственной логистики обеспечивает сокращение затрат на производство продукции с момента закупки сырья до

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

момента выпуска готовой продукции на предприятии. Высокий уровень транспортной логистики обеспечивает сокращение затрат на доставку сырья для производства, а также доставку готовой продукции до потребителя. Таким образом, сочетание двух основополагающих направлений логистики оказывает существенное влияние на формирование конечной стоимости продукции, что в условиях кризиса, когда падает покупательская способность и возрастает конкуренция на рынке, является важнейшим фактором, обеспечивающим экономическую стабильность предприятия.

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах: учеб. пособие/ под ред. д.т.н., проф. Л.Б. Миротина. – М.: Юристъ, 2002. – 414с.
2. Логистика / В.В. Дыбская и др. / под ред. В.И. Сергеева. – М.: Эксмо, 2013. – 944с.
3. Таран С.А. Логистическая стратегия предприятия: разработка и реализация. Практические рекомендации. – М.: Издательство «Альфа-Пресс», 2010 – 312с.
4. Джонсон, Джеймс, Вуд, Дональд Ф., Вордлоу, Дэниел, Мерфи мл., Поль Р. Современная логистика / пер. с англ., изд. 7-е. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 624с.
5. Бочкарев А.А. Планирование и моделирование цепи поставок: Учебно-практическое пособие. – Издательство «Альфа-Пресс», 2008. – 192с.
6. Грузовые автомобильные перевозки: Учебник для вузов / А.В.Вельможин [и др.]. – 2-е изд., стереотип. – М.: Горячая линия – Телеком, 2007. – 560с.
7. Доенин В.В. Основы абстрактной теории транспортных процессов и систем. – М.: Издательство «Спутник+», 2011. – 348с.
8. Единая транспортная система: учебник / М.Ш.Аширов, С.М.Аширов. – 2-е изд., стер. – М.: КНОРУС, 2012. – 184с.
9. Единая транспортная система: учебник для студ. учреждений сред. проф. образования / Н.А.Троицкая, А.Б.Чубуков. – 8-е изд., стер. – М. : Издательский центр «Академия», 2013. – 240 с.
10. Исследование систем управления (транспортная отрасль) : учебное пособие / А.К. Покровский. – М.: КНОРУС, 2013. – 366 с.
11. Авакьян С.А. Конституционное право России: учебный курс. – 2-е изд., перераб. и доп. – В 2 т. Т.1. – М.: Юристъ, 2007. – 719с.

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

12. Левиков Г.А. Логистика, транспорт и экспедирование. Краткий словарь-справочник. – М.: ТрансЛит, 2008 г. – 224 с.
13. Левиков Г.А. Управление транспортно-логистическим бизнесом. Учеб. пособие. 3-е изд., испр. и доп.– М.: ТрансЛит, 2007. – 224 с.
14. Мультимодальные системы транспортировки и интермодальные технологии : учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / Н.А. Троицкая, А.Б.Чубуков, М.В. Шилимов. – М. : Издательский центр «Академия», 2009. – 336 с.
15. Логистика / В.В. Дыбская [и др.]. ; под ред. В.И. Сергеева. – М. : Эксмо, 2013. – 944 с.
16. Логистический менеджмент: Учебник / В. Е. Николайчук. – 2-е изд. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2013. – 980 с.
17. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: Учеб. пособие / Под ред. Г.Я. Резго. – М.: Финансы и статистика, 2006. – 128 с.
18. Управление цепями поставок в транспортном комплексе. Учебное пособие для вузов / колл. авт. – М.: Горячая линия – Телеком, 2012. – 262 с.
19. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993, действующая редакция). Электронный ресурс: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399
20. Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» от 08.11.2007 № 259-ФЗ (действующая редакция). Электронный ресурс: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72388
21. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 №14-ФЗ (редакция от 23.05.2016). Электронный ресурс: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027
22. Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30.06.2003 №87-ФЗ (действующая редакция). Электронный ресурс: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43006

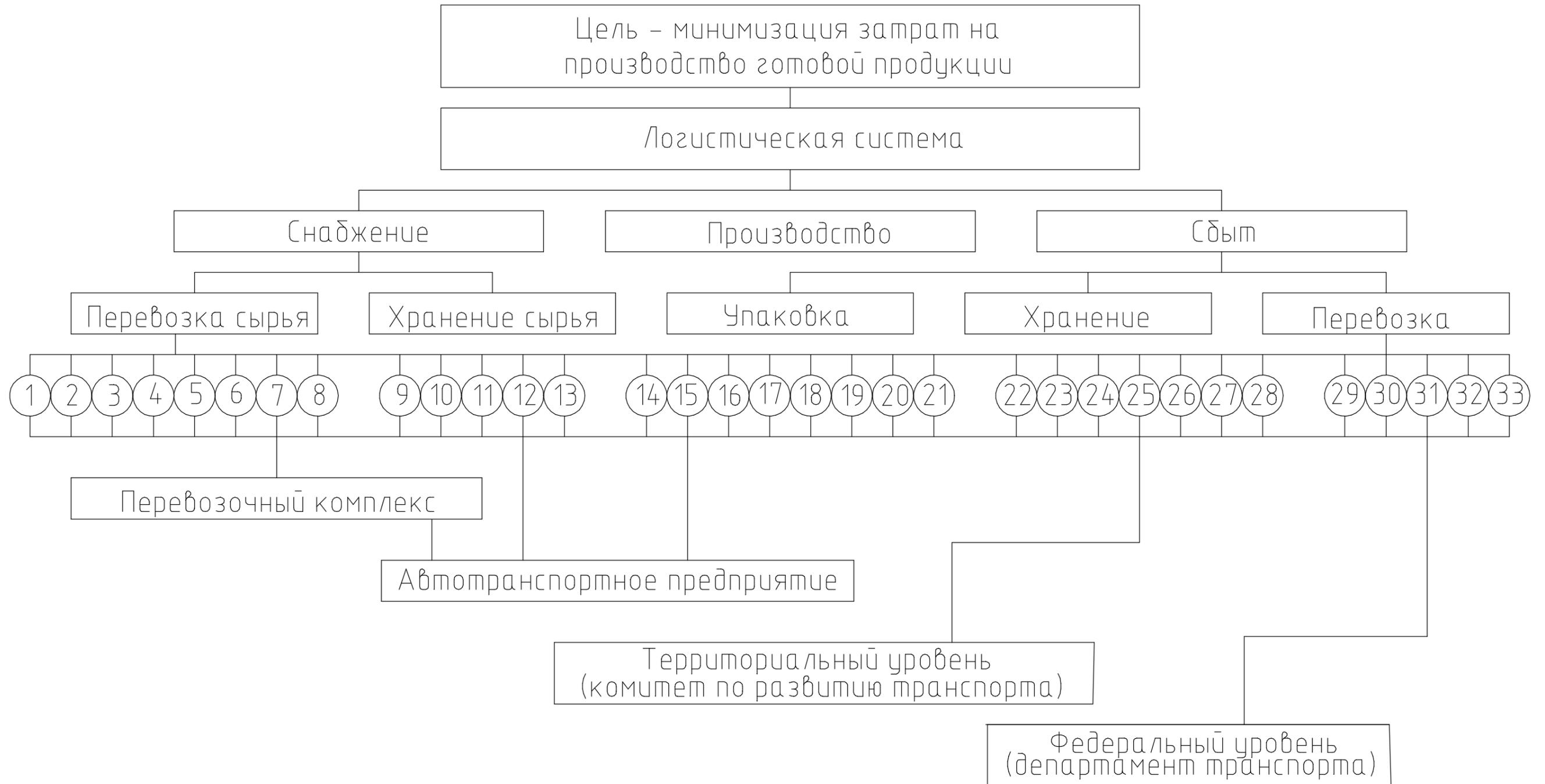
					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

23. Бенсон Д., Уайтхед Дж. Транспорт и доставка грузов / пер. с англ. – М.: Транспорт, 1990. – 279с.
24. Горев А.Э. Грузовые автомобильные перевозки: учебное пособие. – 5-е изд. – М.: Транспорт, 2008. – 289с.
25. ГОСТ 30596-97. Услуги транспортные. Термины и определения. – Москва: Изд-во стандартов, 1997. – 11с.
26. ГОСТ 30595-97. Услуги транспортные. Грузовые перевозки. Номенклатура показателей качества. – Москва: Изд-во стандартов, 1997. – 12с.
27. ГОСТ Р 56876.1-2016. Руководство по добросовестным практикам взаимоотношений между торговыми сетями и поставщиками потребительских товаров. – Москва: Стандартинформ, 2016. – 11с.
28. ГОСТ Р 57118-2016. Перевозки интермодальные. Термины и определения. – Москва: Стандартинформ, 2016. – 16с.
29. ГОСТ Р 57104-2016. Интегрированная логистическая поддержка. Программа обеспечения технической эксплуатации. Общие требования. – Москва: Стандартинформ, 2016. – 11с.
30. ГОСТ Р 57105-2016. Интегрированная логистическая поддержка. Анализ логистической поддержки. Требования к структуре и составу базы данных. – Москва: Стандартинформ, 2016. – 15с.
31. ГОСТ Р 54090-2010. Интегрированная логистическая поддержка. Перечни и каталоги предметов поставки. Основные положения и общие требования. – Москва: Стандартинформ, 2012. – 31с.
32. ГОСТ 19434-74. Грузовые единицы, транспортные средства и склады. Основные присоединительные размеры. – Москва: Изд-во стандартов, 1974. – 4с.
33. ГОСТ 21650-76. Средства скрепления тарно-штучных грузов в транспортных пакетах. Общие требования. – Москва: Изд-во стандартов. 1976. – 7с.

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

34. Прейскурант № 13-01-01. Тарифы на перевозку грузов и другие услуги, выполняемые автомобильным транспортом. – Москва, 1990. – 86с.

					ВКР-2069059-23.04.01-151263-17	<i>Лист</i>
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		



					ВКР - 2069059 - 23.04.01 - 151263 - 17					
					Транспортная логистика как инструмент устойчивости предприятия в условиях финансового кризиса на примере ОАО "ЧМПЗ" Пензенский филиал					
Изм	Лист	№ докум	Подп.	Дата	Функции перевозочного процесса			Литер	Лист	Листов
					В	К	Р		1	8
Зав.каф.		Ильина И.Е.								
Руковод.		Францев С.М.								
Консульт.		Францев С.М.								
Консульт.										
Н. контр		Ильина И.Е.								
Студент		Богданов С.А.								
								ПГУАС каф. ОБД; группа ТТП-21м		

Конституционные основы логистики:
 Конституция Российской Федерации:
 Статья 8
 Статья 34
 Статья 71

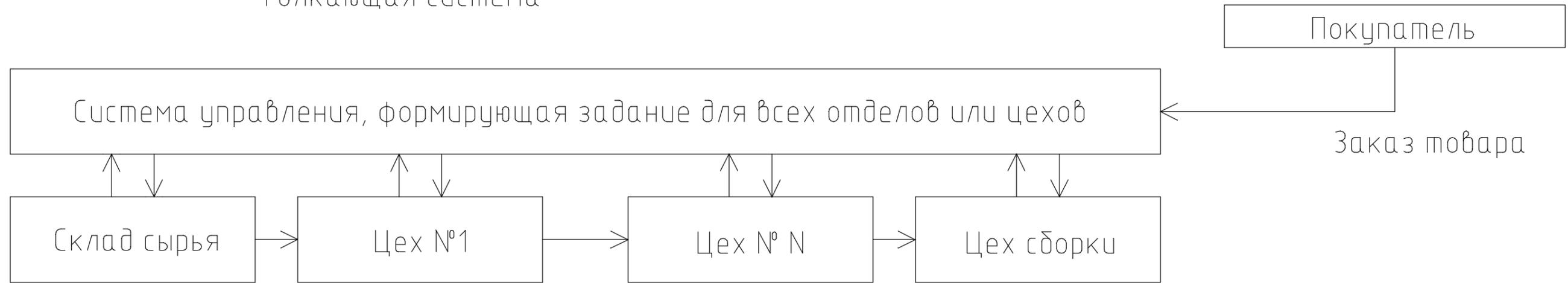
Организационно-правовые основы логистики:
 “Устав автомобильного транспорта
 и городского наземного электрического
 транспорта РФ”

Частноправовые основы логистики:
 Гражданский кодекс РФ:
 Глава 40
 Глава 41
 Статья 510

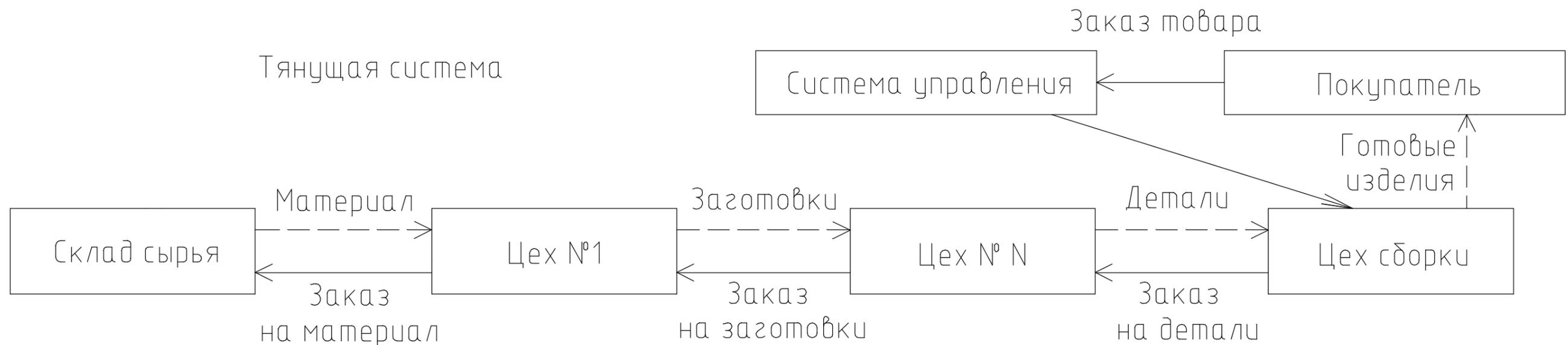
Акты технического регулирования:
 ГОСТ 30596–97. Услуги транспортные. Термины и определения
 ГОСТ 30595–97. Услуги транспортные. Грузовые перевозки.
 Номенклатура показателей качества.
 ГОСТ Р 57118–2016. Перевозки интермодальные. Термины и определения
 ГОСТ Р 57104–2016. ИЛП. Программа обеспечения технической
 эксплуатации
 ГОСТ Р 57105–2016. ИЛП. Анализ логистической поддержки

					ВКР – 2069059 – 23.04.01 – 151263 – 17			
					Транспортная логистика как инструмент устойчивости предприятия в условиях финансового кризиса на примере ОАО “ЧМПЗ” Пензенский филиал			
Изм/Лист	№ докум	Подп.	Дата	Нормативно-отраслевое регулирование транспортной логистики	Литер	Лист	Листов	
Зав.каф.	Ильина И.Е.				В К Р	2	8	
Руковод.	Францев С.М.							
Консульт.	Францев С.М.							
Консульт.								
Н. контр	Ильина И.Е.				ПГУАС			
Студент	Богданов С.А.				каф. ОБД; группа ТТП-21м			

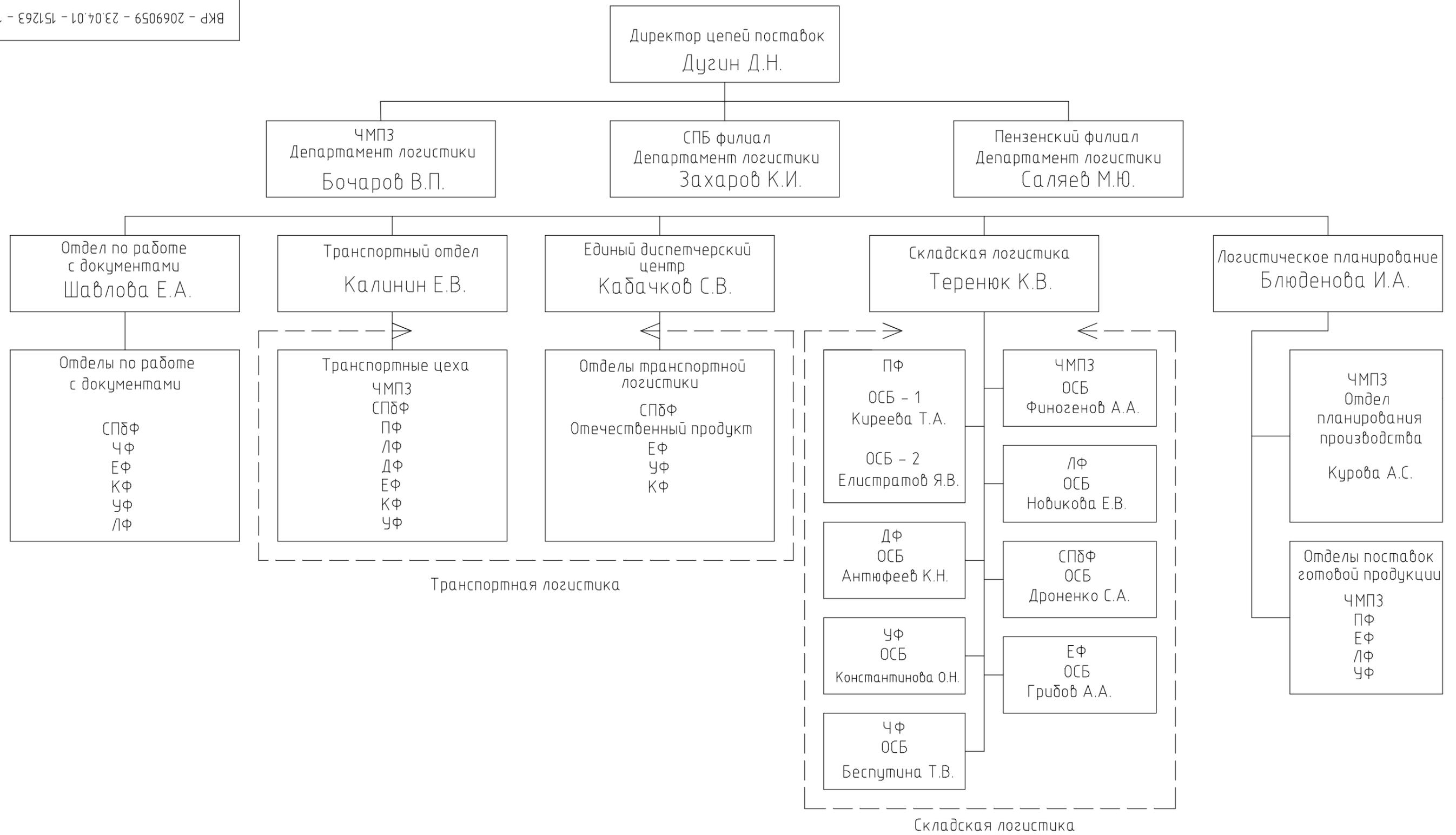
Толкающая система



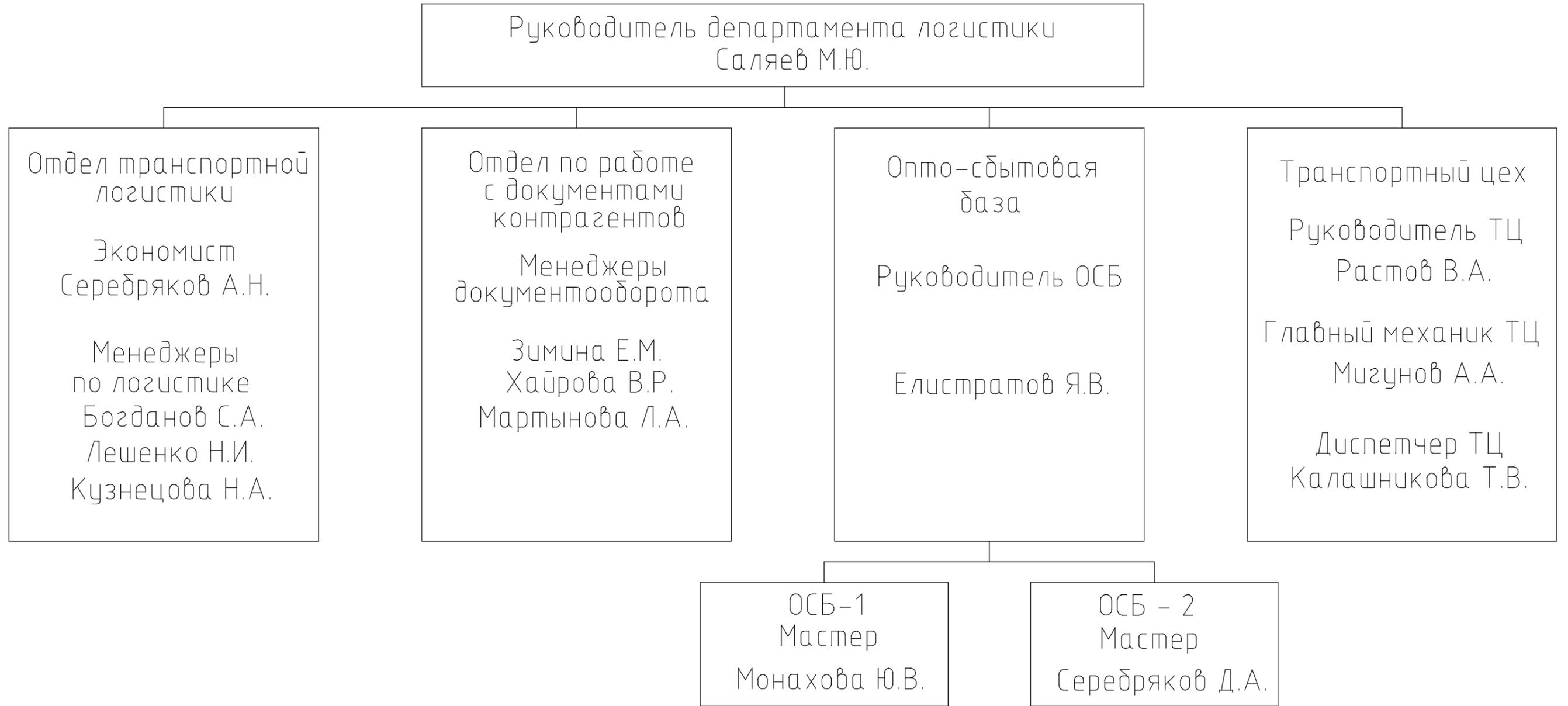
Тянущая система



					ВКР - 2069059 - 23.04.01 - 151263 - 17					
					Транспортная логистика как инструмент устойчивости предприятия в условиях финансового кризиса на примере ОАО "ЧМПЗ" Пензенский филиал					
Изм.	Лист	№ докум	Подп.	Дата	Производственно-логистические системы	Литер	Лист	Листов		
Зав.каф.	Ильина И.Е.					В	К	Р	3	8
Руковод.	Францев С.М.									
Консульт.	Францев С.М.									
Консульт.						ПГУАС				
Н. контр	Ильина И.Е.					каф. ОБД; группа ТТП-21м				
Студент	Богданов С.А.									

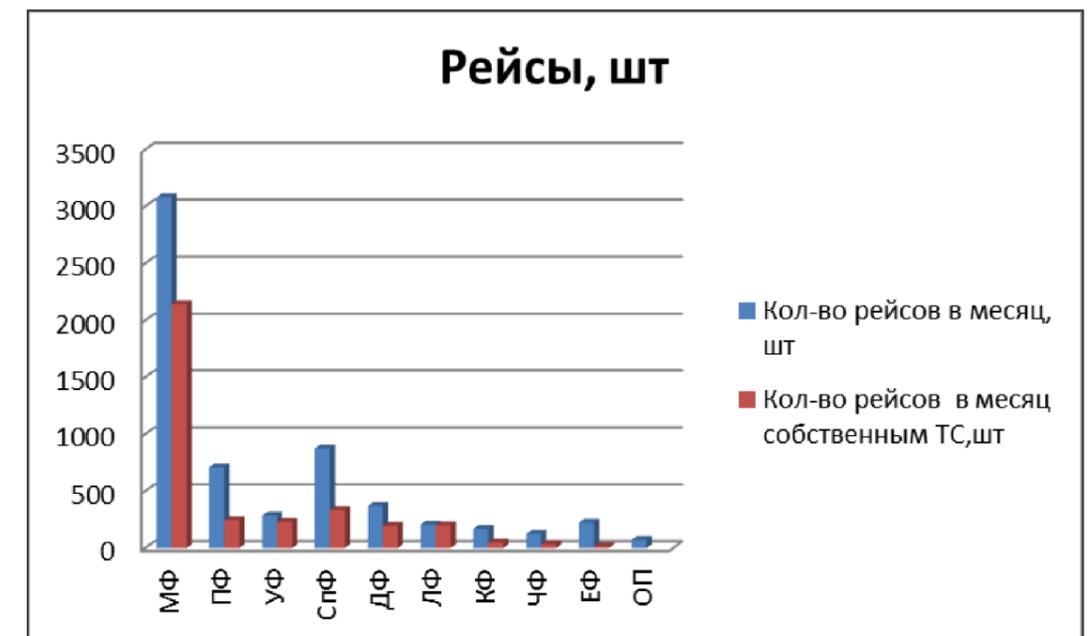
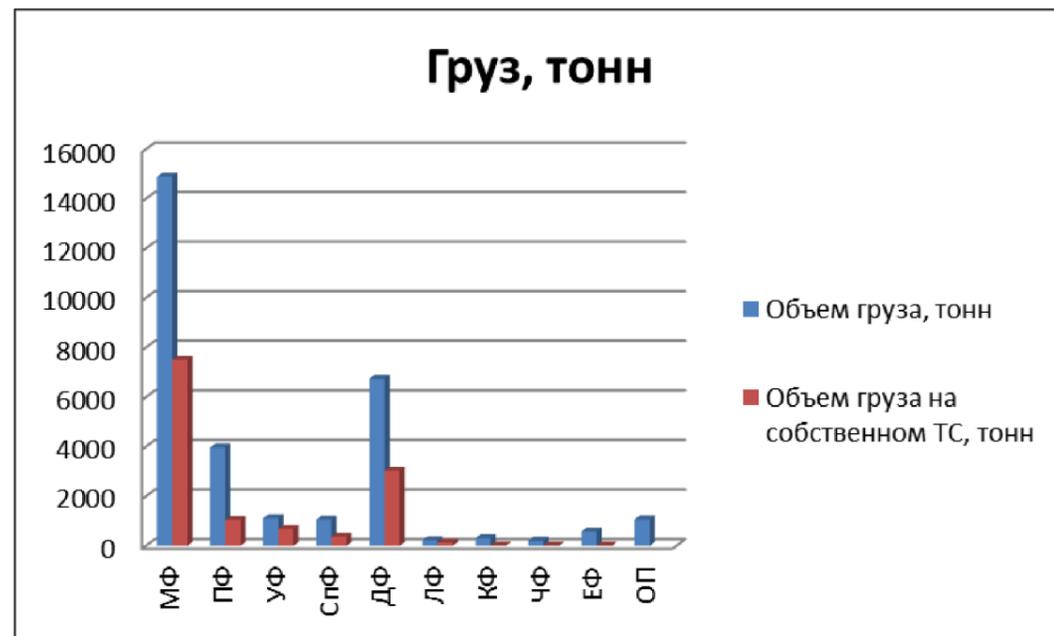


					ВКР - 2069059 - 23.04.01 - 151263 - 17					
					Транспортная логистика как инструмент устойчивости предприятия в условиях финансового кризиса на примере ОАО "ЧМПЗ" Пензенский филиал					
Изм	Лист	№ докум	Подп.	Дата	Административно-функциональная структура сегмента мясопереработки	Литер	Лист	Листов		
Зав.каф.	Ильина И.Е.					В	К	Р	4	8
Руковод.	Францев С.М.									
Консульт.	Францев С.М.									
Консульт.										
Н. контр	Ильина И.Е.									
Студент	Богданов С.А.									
						ПГУАС каф. ОБД; группа ТТП-21м				



					ВКР - 2069059 - 23.04.01 - 151263 - 17					
					Транспортная логистика как инструмент устойчивости предприятия в условиях финансового кризиса на примере ОАО "ЧМПЗ" Пензенский филиал					
Изм	Лист	№ докум	Подп.	Дата	Административно-функциональная структура департамента логистики ПФ ОАО "ЧМПЗ"	Литер	Лист	Листов		
Зав.каф.	Ильина И.Е.					В	К	Р	5	8
Руковод.	Францев С.М.									
Консульт.	Францев С.М.									
Консульт.										
Н. контр	Ильина И.Е.									
Студент	Богданов С.А.									
						ПГУАС каф. ОБД; группа ТТП-21м				

Показатели/филиал	МФ	ПФ	УФ	СпФ	ДФ	ЛФ	КФ	ЧФ	ЕФ	ОП	Всего
Объем груза, тонн	14895	3972	1121	1068	6744	234	309	212	585	1073	30213
Объем груза на собственном ТС, тонн	7500	1049	683	368	3030	132	24	14	13		12813
Выполнения работы собственным ТС, %	50%	26%	61%	34%	45%	56%	8%	7%	2%	0%	42%
Количество рейсов в месяц, шт	3082	710	285	874	369	207	168	124	224	72	6115
Кол-во рейсов в месяц собственным ТС, шт	2141	245	229	332	195	200	48	34	15		3439
Выполненные рейсы собственным ТС, шт	69%	35%	80%	38%	53%	97%	29%	27%	7%	0%	56%
Средний вес груза, тонн	4.8	5.6	3.9	1.2	18.3	1.1	1.8	1.7	2.6	14.9	4.9
Средний вес груза собственного ТС, тонн	3.5	4.3	3.0	1.1	15.5	0.7	0.5	0.4	0.9		3.7



ВКР - 2069059 - 23.04.01 - 151263 - 17				
Транспортная логистика как инструмент устойчивости предприятия в условиях финансового кризиса на примере ОАО "ЧМПЗ" Пензенский филиал				
Изм	Лист	№ докум	Подп.	Дата
	Зав.каф.	Ильина И.Е.		
	Руковод.	Францев С.М.		
	Консульт.	Францев С.М.		
	Консульт.			
	Н. контр	Ильина И.Е.		
	Студент	Богданов С.А.		
Анализ работы собственного автопарка предприятия			Литер	Лист
			В К Р	Листов
			6	8
ПГУАС каф. ОБД; группа ТТП-21м				

Статьи бюджета, тыс.рублей	МФ	ПФ	УФ	СпФ	ДФ	ЛФ	КФ	ЧФ	ЕФ	ОП	Всего
GPS-Навигаторы	180	0	0	0	0	0	0	0	0	0	180
оперативный	50	0	10	0	0	0	0	0	1	0	66
годовой	50	5	10	0	0	0	0	0	5	0	70
ГСМ	4689	3459	767	320	1913	929	126	17	57	30	12307
оперативный	4850	1650	600	350	1665	520	85	30	59	70	9879
годовой	6703	1657	635	529	0	417	0	40	69	70	10120
Дезинфекция а/м, санпаспорта	27	0	11	0	0	1	0	1	0	0	40
оперативный	30	10	5	8	0	2	3	2	1	0	61
годовой	30	0	0	0	0	0	0	0	2	0	32
Доставка сторонним транспортом	24961	8469	2266	2724	0	0	1039	863	1787	0	42099
оперативный	24726	9000	1700	3000	0	0	1000	875	1790	0	42091
годовой	27883	5475	2290	2742	0	0	0	1113	1790	0	41293
Запчасти	447	78	89	90	0	43	10	0	9	0	764
оперативный	600	300	195	90	80	180	10	20	12	35	1522
годовой	494	278	49	95	0	53	0	7	22	10	1008
Расходы на доставку в регионы	319	94	75	43	146	8	0	0	12	0	696
оперативный	400	75	55	45	135	8	0	8	15	0	741
годовой	400	75	55	45	144	5	0	0	20	0	744
Платная дорога, стоянка, мойка а/м	505	0	1	4	65	0	0	0	0	0	576
оперативный	400	300	70	5	45	10	7	0	2	0	839
годовой	600	300	70	0	0	5	0	0	5	0	980
Страхование транспорта	796	49	64	18	6	2	0	1	2	1	937
оперативный	500	86	42	58	0	0	2	7	6	0	701
годовой	500	86	42	58	0	41	0	7	7	0	742
Услуги по ремонту транспорта	431	45	87	107	6	46	73	4	13	0	812
оперативный	300	200	102	110	80	50	65	20	15	50	992
годовой	776	111	37	106	0	57	0	7	15	50	1157
Всего	32354	12193	3360	3305	2137	1028	1247	876	1881	31	58412
оперативный	31856	11626	2779	3666	2005	770	1172	962	1900	155	56892
годовой	37435	7987	3188	3575	144	578	0	1173	1934	130	56145

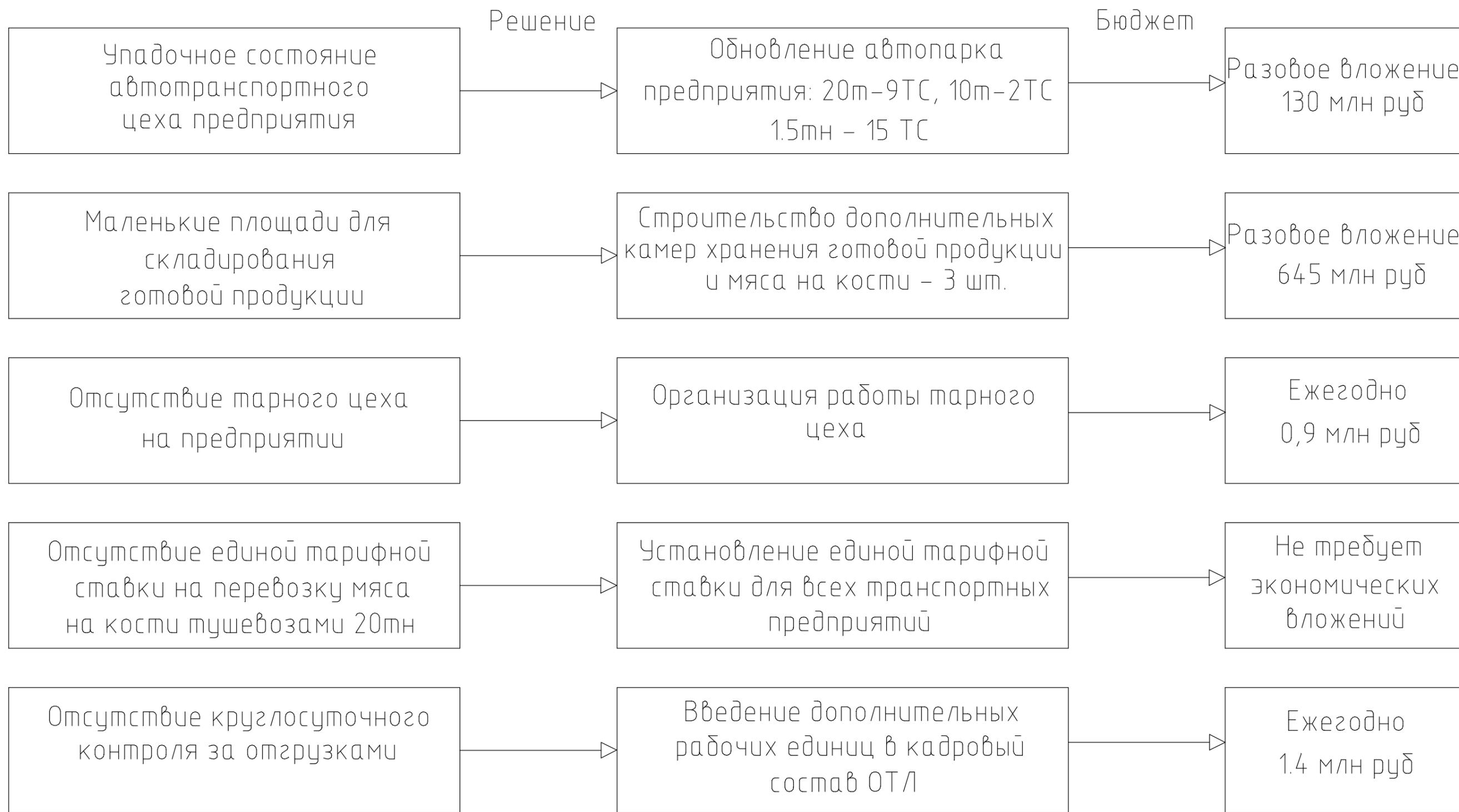
Изм	Лист	№ докум	Подп.	Дата
Зав.каф.	Ильина И.Е.			
Руковод.	Францев С.М.			
Консульт.	Францев С.М.			
Консульт.				
Н. контр	Ильина И.Е.			
Студент	Богданов С.А.			

ВКР – 2069059 – 23.04.01 – 151263 – 17

Транспортная логистика как инструмент устойчивости предприятия в условиях финансового кризиса на примере ОАО "ЧМПЗ" Пензенский филиал

Анализ выполнения логистического бюджета

Литер Лист Листов
В К Р 7 8ПГУАС
каф. ОБД; группа ТТП-21м



					ВКР - 2069059 - 23.04.01 - 151263 - 17							
					Транспортная логистика как инструмент устойчивости предприятия в условиях финансового кризиса на примере ОАО "ЧМПЗ" Пензенский филиал							
Изм.	Лист	№ докум	Подп.	Дата	Проблемы и перспективы развития логистики на предприятии			Литер	Лист	Листов		
Зав.каф.	Ильина И.Е.							В	К	Р	8	8
Руковод.	Францев С.М.											
Консульт.	Францев С.М.											
Консульт.								ПГУАС				
Н. контр	Ильина И.Е.							каф. ОБД; группа ТТП-21м				
Студент	Богданов С.А.											