

## **Слайд 1**

**Уважаемый председатель, уважаемые члены государственной аттестационной комиссии!**

Тема моей выпускной квалификационной работы – **«Оптимизация использования транспортных средств в технологическом процессе доставке грузов на примере УФПС Приморского края АО «Почта России», г. Владивосток».**

## **Слайд 2**

**Целью** работы является повышение эффективности работы предприятия за счет оптимизации использования транспортных средств.

**Задачи** исследования представлены на слайде.

## **Слайд 3**

Итак, транспортная отрасль представляет собой базовый сектор мировой и национальной экономики. Она объединяет предприятия воздушного, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного и городского электрического (включая метрополитен), промышленного транспорта. Без адекватного (опережающего) развития и расширения транспортной инфраструктуры, как на национальном, так и на глобальном уровне невозможен рост производства товаров и услуг.

## **Слайд 4**

Акционерное общество (АО) «Почта России» создано распоряжением Правительства от 5 сентября 2002 года. 13 февраля 2003 года проведена государственная регистрация предприятия, принят Устав. На базе разрозненных управлений почтовой связи создана сеть филиалов АО «Почта России», внедрена принципиально новая система управления региональными структурами почтовой связи на основе единых учетных принципов бухгалтерского, налогового и управленческого учетов. Сегодня Почта России включает в себя 82 филиала, около 42 000 объектов почтовой связи, оказывающих услуги почтовой связи на всей территории Российской Федерации, включая все города и сельские населенные пункты. Один из самых больших трудовых коллективов почтовых работников – около 380 000 сотрудников. Ежегодно почтовые работники России принимают, обрабатывают и доставляют более 1,5 млрд. писем, 48 млн. посылок и 113 млн. ед. денежных переводов.

Почта России активно работает не только над расширением спектра услуг, оказываемых населению, но и над повышением их качества. С 2005 года на

предприятию реализуется проект по разработке и внедрению системы менеджмента качества. В настоящее время уже почти половина всех филиалов Почты России получили сертификаты о соответствии требованиям международного стандарта ИСО 9001:2000 в отношении оказания почтовых и финансовых услуг.

### **Слайд 5**

Также масштабная техническая модернизация, внедрение инновационных технологий на каждом из этапов работы позволяют Почте России наращивать присутствие в наиболее конкурентных и привлекательных секторах. Благодаря этим мерам предприятие последовательно улучшает свои финансовые показатели, продолжая выполнять важнейшие социальные функции на территории России. Представим на слайде обособленные структурные подразделения филиалов.

### **Слайд 6**

Далее укажем на слайде общее количество почтовых отделений. Кроме того, услуги почтовой связи оказывают 374 пункта почтовой связи и 829 киосков. Статья «транспортные расходы» выросла в 2016 году на 24,9% и составила в общей сложности 6 147 млн. рублей. В структуре транспортных расходов предприятия более 95% занимают «Услуги сторонних организаций по перевозке почты». Из них на авиаперевозчиков приходится 44% от общего объема оказанных услуг, на железнодорожные перевозки – 31%, а на услуги автотранспортных компаний – 23%. В общей сложности в 2016 году расходы на услуги сторонних организаций по данной статье выросли на 23,3%. Основное увеличение затрат по почтовым перевозкам отмечено на магистральных маршрутах. В целом, общий рост затрат обусловлен повышением тарифов на авиа- и железнодорожные перевозки. Кроме того, сыграло роль наращивание доли более дорогостоящих авиаперевозок, которое позволяет Почте России точно соблюдать контрольные сроки прохождения письменной корреспонденции.

### **Слайд 7**

Итак, транспортные расходы составляют значительную часть затрат многих предприятий. Эти расходы можно существенным образом сократить, если при погрузке использовать объем и грузоподъемность транспортных средств оптимальным образом. Планирование погрузки небольшого числа видов продукции, как правило, не представляет большой сложности. Однако в случае размещения большого числа грузов сложность существенно возрастает и поиск наилучшего размещения с учетом выполнения технологических ограничений представляет очень сложную задачу. Кроме того, транспортные условия во многом определяют качество доставленной продукции, что связано

с появлением претензий заказчика и возможными штрафными санкциями. В результате предприятие несет потери от нерационального использования полезного объема транспортных средств, от простоев при погрузке, а также от рекламаций на продукцию, испорченную при перевозке с использованием схем погрузки, не удовлетворяющих технологии. По форме построения почтовые маршруты разделяются на радиальные, кольцевые и комбинированные. На радиальных маршрутах транспорт движется по не замкнутой линии, на них достигается ускорение продвижения почтовых отправок. Вместе с тем применение радиальных маршрутов требует большого числа транспортных средств и увеличивает эксплуатационные расходы на перевозку по сравнению с кольцевыми. Радиальные маршруты, как правило, организуются между предприятиями связи с большими почтовыми потоками и когда организация кольцевых маршрутов не обеспечивает необходимую скорость их продвижения.

В свою очередь, на кольцевых маршрутах почтовый транспорт движется по замкнутой линии. Кольцевые маршруты более экономичны, применение их требует меньше транспорта, обеспечивает лучшее использование его грузоподъемности, сокращает расходы на перевозку почты. Вместе с тем кольцевые маршруты, как правило, не позволяют достичь такой скорости прохождения почтовых отправок, как радиальные.

Далее комбинированные маршруты представляют собой сочетание радиальных и кольцевых. На одних участках таких маршрутов транспорт движется через одни и те же пункты дважды, а на других – по кольцу. При выборе формы построения почтового маршрута учитываются особенности путей сообщения, обеспечение заданной скорости продвижения почтовых отправок, наиболее эффективное использование транспорта. Одним из важнейших элементов организации движения является паспортизация почтовых маршрутов. На каждый маршрут составляется паспорт, где указывается состояние дороги, время действия маршрута, протяженность, частота движения и каким видом транспорта обслуживается маршрут. Данные паспорта служат основанием для определения объема перевозок в километрах пробега.

## **Слайд 10**

Итак, для построения оптимальной схемы различных видов маршрута используется экономико-математический метод расчета. В зависимости от порядка использования автомобиля могут быть использованы специальные и совмещенные. Специальные перевозки используются для обслуживания совмещенным называются такие перевозки, которые осуществляются на одних и тех же машинах на маршрутах разного назначения или же разные по характеру перевозки включает в один маршрут. В зависимости от местных условий города используется 2 способа совмещенных перевозок почты:

- в течение рабочего дня на одних и тех же рейсах для различных видов
- маршрута используются одни и те же автомашины;
- в течение рабочего дня одни и те же автомашины используются для
- обслуживания по различным видам маршрута последовательно.

Характеристика городских маршрутов приведена в таблице. Итак, второй вариант совмещения экономичнее, чем первый вариант совмещения (выгоднее на один маршрут).

### **Слайд 11**

Далее проведем расчет экономического эффекта от совмещения маршрутов. В себестоимость 1 км пробега перевозки почты входят следующие виды расходов: постоянные и переменные. Условно-постоянными являются те расходы, не зависящие непосредственно от объема перевозок, то есть от величины пробега.

### **Слайд 12**

Также в таблице представлены данные о протяженности совмещенных маршрутов. При увеличении расстояния перевозки, себестоимость одного километра уменьшается, следовательно, можно добиться снижения затрат на 1 км пробега, и тем самым сократить расходы на перевозку почты. Тогда расходы на перевозку почты сократятся на 0,2 тыс. руб. в месяц, или на 37,8 тыс. руб. в год.

### **Слайд 13**

Далее в таблице более наглядно представлено снижение затрат на 1 км пробега до совмещения маршрутов и после совмещения. Таким образом, транспортировка почты – один из важнейших этапов процесса почтовых услуг. Важнейшей задачей организации перевозки является современная и бесперебойная пересылка почтовых отправлений, периодических печатных изданий при полной их сохранности. Автомобильный транспорт обеспечивает прибытие печати в установленные сроки. Нужно осуществить выбор маршрута с минимальными эксплуатационными затратами.

### **Слайд 14**

**Таким образом, Цель работы достигнута.**

Спасибо за внимание! Доклад окончен.