

ИНВЕСТИЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Гиренко Кристина Вячеславовна

студент, Омский государственный университет путей сообщения, РФ, г. Омск

Беляева Елена Рудольфовна

научный руководитель, Омский государственный университет путей сообщения, РФ, г. Омск

Для всех предприятий важен уровень его конкурентоспособности. Он, в свою очередь, в значительной степени определяется эффективностью инвестиционной политики предприятия.

Инвестиционная политика предприятия представляет собой составную часть общеэкономической политики, которая заключается в принятии и исполнении управленческих решений по поводу обновления и расширения его активов, производственного и научно-технического потенциала.

Суть инвестиционной политики предприятия заключается в принятии мер относительно установления структуры и масштабов инвестиций, направлений их использования и источников получения в тех или иных сферах и отраслях экономики. Инвестициями называют вложение капитала с целью получения в будущем положительного финансового результата.

Для большинства предприятий, которые занимаются непосредственно производственной деятельностью, инвестиционная политика связана, прежде всего, с реальными инвестициями. Источники финансирования инвестиционной деятельности автотранспортных организаций на сегодняшнем этапе развития подотрасли сильно ограничены. Инвестиционная деятельность на уровне субъектов автотранспортного бизнеса осуществляется главным образом за счет собственных источников и ряда привлеченных источников, прежде всего кредита и лизинга. В то время как другие источники финансирования инвестиционной деятельности остаются неразвитыми и невостребованными в силу различных объективных и субъективных причин, среди которых можно назвать:

1. Особенности организационно-правовых форм операторов транспортного бизнеса;
2. Незрелость фондового рынка в целом;
3. Практически полное отсутствие транспортных компаний на рынке ценных бумаг, что обусловлено сложностью организации IPO;
4. Отсутствием в штате специалистов в области инвестиционного планирования;
5. Занижение прибыли в следствии уклонения от уплаты налогов, или неэффективности управления;
6. Наличие существенной доли малых предприятий на рынке автотранспортных перевозок, что снижает их привлекательность в глазах инвесторов, так как они являются более рискованными;
7. Существенная доля заемных средств в структуре капитала большинства автотранспортных операторов;

8. Высокая доля транспортных средств, приобретенных на условиях кредита и лизинга, что обуславливает жесткую зависимость компаний от ситуации на кредитном, финансовом и валютном рынках;

9. Систематическое внедрение организационных мер регулирования деятельности грузоперевозок (внедрение системы «Платон», ограничение времени движения в г. Москве, разрешения на въезд, отслеживание режима труда и отдыха водителя, применение системы ГЛОНАСС и т.п.) и др.

В данной статье рассматривается инвестиционная деятельность предприятия ООО «ДенТранс»

Общество с ограниченной ответственностью «ДенТранс» начало свою деятельность в 2004 году в Омске. На тот момент основной деятельностью компании была перевозка небольших партий грузов по Омску и Омской области. Далее с ростом объемов перевозок и прибыли, компания расширила область своей деятельности и стала предлагать услуги по перевозке грузов по России и странам СНГ, в дальнейшем компания планирует перевозки в Германию и Польшу. Компания также занимается складской деятельностью, связанной с организацией ответственного хранения вверенного груза. Гарантирует клиентам высокий уровень обслуживания, широкий ассортимент услуг, партнерам – стабильное долговременное сотрудничество, поставщикам - своевременное исполнение заключенных договоров и перспективу дальнейшего взаимовыгодного сотрудничества.

В ближайшее время предприятие ставит перед собой следующие цели:

- продолжить дальнейшее расширение клиентской базы;
- увеличить грузооборот складского терминала;
- полностью использовать текущие складские мощности.

Складской комплекс позволяет разместить груз, как на краткосрочный, так и на длительный период хранения. Складские помещения обеспечивают максимально оперативную работу с грузами.

К слабым сторонам можно отнести низкий уровень подготовки складского персонала и качество части оказываемых услуг.

Работа транспортной компании ООО «ДенТранс» состоит из множества взаимосвязанных бизнес-процессов. Так как основной деятельностью компании является транспортировка мелкогабаритных и крупногабаритных грузов автотранспортом внутри страны, необходимо дать характеристику именно этого процесса. Организация транспортировки начинается с обращения клиента в компанию ООО «ДенТранс» за услугой по доставке груза путем звонка в клиентский отдел. Сотрудник клиентского отдела собирает всю необходимую информацию у клиента: о месте погрузки, массе, типе, объеме груза и о конечной точке доставки. На основе этих данных формируется заявка и рассчитывается стоимость перевозки согласно тарифам компании, после чего сотрудник клиентского отдела снова связывается с клиентом и оглашает итоговую стоимость, условия транспортировки и назначает дату доставки, а также согласует тип оплаты и время оплаты. Затем начинается процесс организации транспортировки груза, и диспетчер приступает к поиску подходящего транспорта. Далее, после подбора необходимого транспортного средства, груз закрепляется за определенным водителем, определяется наилучший маршрут доставки и рассчитываются основные показатели транспортных расходов.

Для того чтобы грузополучатель смог поучить свой груз ему необходимо предоставить перечень документов, который может отличаться в зависимости от получателя. Несмотря на внешний успех, в компании «ДенТранс» существуют проблемы в работе значимых процессов, что влечет за собой потерю качества организации транспортировки, увеличению расходов, стоимости реализации доставки груза и объемов упущенной прибыли.

Инвестиционная деятельность логистических систем в России осуществляется в условиях тех тенденций и противоречий, которые присущи отечественному рынку логистики на современном этапе.

Во-первых, насыщение российского рынка логистических услуг привело к сокращению глубины добавленной стоимости в этой сфере деятельности. Если на рубеже XXI века доля добавленной стоимости логистических компаний в цене товара в России уверенно превышала 15%, то в настоящее время эта доля для логистических компаний приближается к европейскому стандарту 3-5% и составляет 5-7%.

Во-вторых, если на начальном этапе развития логистические компании в России сосредотачивались в основном на транспортно-складских операциях, то на сегодня спектр логистических услуг существенно расширился и включает дополнительно не только сопровождение грузов, но и маркетинг, консалтинговую деятельность, вплоть до аутсорсинга определенного комплекса работ.

В-третьих, сложность ситуации заключается в том, что увеличение объема предлагаемых логистических услуг в рамках одного производственного цикла приводит к относительному удорожанию этих услуг для организации их предоставляющих. Иными словами, если изначально предлагаемые логистическими компаниями операции по транспортировке и складированию отличались большой рентабельностью, то добавляемые услуги по сопровождению, консалтингу и т.д. характеризовались меньшей рентабельностью, снижая среднюю удельную рентабельность комплекса предоставляемых логистических операций. Инвестиционная деятельность в логистических системах реализуется определенной системой производственных, функциональных, организационных и институциональных структур, образующих сектор логистических услуг в национальной экономике.

Инвестиции играют важнейшую роль в поддержании и наращивании экономического потенциала страны. Это, в свою очередь, благоприятно сказывается на деятельности предприятий, ведет к увеличению валового национального продукта, повышает активность страны на внешнем рынке.

Для российских промышленных предприятий переход от традиционных к логистически организованным производственным системам имеет первостепенное значение, т.к. позволяет добиться существенных конкурентных преимуществ.

Логистическое развитие требует инвестиций в «мягкую» инфраструктуру:

- информационные сети;
- знания и навыки, способности к управлению;
- стандарты;
- логистические стратегии;
- институциональные рамки.

и «твердую» инфраструктуру:

- авто, железнодорожные, внутренние водные артерии и воздушные сети;
- порты (морские, речные, воздушные);
- логистические центры;
- грузовые терминалы, склады;
- оборудование.

Инвестиции в передовые производственные технологии, приводящие к изменениям длины производственного цикла и атрибутов готовой продукции, ставят перед логистическим менеджментом новые проблемы, связанные с обеспечением производства дополнительными материальными ресурсами, вариацией внутрипроизводственных логистических операций, обеспечением дополнительного логистического сервиса в дистрибуции и т.д.

Список литературы:

1. Алехина О.А. Инвестиционная деятельность предприятий / О.А. Алехина // «Научно-практический журнал Аллея Науки». - 2018. — №1(17). - С. 1-5.
2. Афонасова М.А. Экономика предприятия. Электронный курс, ФДО, ТУСУР, 2017.
3. Афонасова М.А. Методические рекомендации по выполнению курсовой работы по дисциплине «Экономика предприятия». — Томск: ФДО, ТУСУР, 2018. — 30 с.
4. Голубева Е.И. Понятие инвестиций: эволюция и совершенствование его применения / Е.И. Голубева // «Научно-практический электронный журнал Аллея Науки» — №5(21) - 2018 - С.2