

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Институт финансов, экономики и управления
(наименование института полностью)

Департамент бакалавриата (экономических и управленческих программ)
(наименование департамента)

38.03.02 «Менеджмент»
(код и наименование направления подготовки, специальности)

«Логистика»
(направленность (профиль)/специализация)

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему «Совершенствование транспортной системы на основе логистики (на примере ООО «ЕвроСтандарт Лада»)»

Студент

В.С. Кузора

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

С.Ю. Данилова

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Допустить к защите

Руководитель департамента, канд. экон. наук, С.Е. Васильева

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

(личная подпись)

« »

20 г.

Тольятти 2019



Росдистант

ВЫСШЕЕ ОБРАЗОВАНИЕ ДИСТАНЦИОННО

Аннотация

Бакалаврскую работу выполнила: Кузора В.С.

Тема работы: Совершенствование транспортной системы на основе логистики (на примере ООО «ЕвроСтандарт Лада»)

Научный руководитель: старший преподаватель Данилова С.Ю.

Цель исследования - разработка мероприятий, направленных на совершенствование транспортной системы на основе логистики в ООО «ЕвроСтандарт Лада».

Объект исследования – ООО «ЕвроСтандарт Лада», основным видом деятельности которого является оптовая торговля автомобильными деталями, узлами и принадлежностями.

Предмет исследования – транспортная система ООО «ЕвроСтандарт Лада».

Методы исследования – монографический метод, экономико-математический, статистический, метод прогнозирования, расчетно-конструктивный.

Краткие выводы по бакалаврской работе: в первой главе приведены теоретические основы управления транспортной системы на основе логистики в организации. Во второй главе проведена оценка транспортной системы на основе логистики в ООО «ЕвроСтандарт Лада». В третьей главе разработаны мероприятия по совершенствованию транспортной системы на основе логистики ООО «ЕвроСтандарт Лада».

Практическая значимость работы заключается в том, что отдельные её положения в виде материала подразделов 2.2, 3.1, 3.2 и приложения могут быть использованы специалистами организации, являющейся объектом исследования.

Структура и объем работы. Работа состоит из введения, 3-х разделов, заключения, списка литературы из 43 источников и 1 приложения. Общий

объем работы, без приложений, 56 страниц машинописного текста, в том числе таблиц – 9, рисунков – 11.

Содержание

Введение.....	5
1 Теоретические основы управления транспортной системы на основе логистики в организации	7
1.1 Задачи и функции логистической деятельности предприятия.....	7
1.2 Сущность, виды и факторы, влияющие на транспортную систему	13
2 Оценка транспортной системы на основе логистики в ООО «ЕвроСтандарт Лада».....	22
2.1 Краткая характеристика организации и анализ экономической эффективности ее деятельности	22
2.2 Оценка организации транспортной системы на предприятии	27
3 Совершенствование транспортной системы на основе логистики ООО «ЕвроСтандарт Лада»	32
3.1 Направления совершенствования транспортной системы на основе логистики в организации.....	32
3.2 Расчет эффективности предлагаемых мероприятий	43
Заключение	50
Список используемых источников.....	55
Приложения	59

Введение

Актуальность темы исследования обусловлена, тем, что любую готовую продукцию необходимо транспортировать, поэтому от правильной организации транспортной системы предприятия, зависит и эффективность грузоперевозок. В процессе производства продукция подвергается многократным перемещениям и погрузочно-разгрузочным операциям, способствующих большему увеличению объема транспортных работ. Каждая технологическая операция подразделяется на несколько транспортных операций, поэтому это связано с большими затратами на транспортные работы, которые составляют 10-30% косвенных расходов в себестоимости продукции, а численность работников, занятых в транспортном хозяйстве, составляет около 12% общего числа рабочих.

Целью транспортной службы предприятия является обеспечение производства всеми видами транспортных средств и услуг. Однако для достижения этой цели необходимо снизить до минимума части транспортных затрат в себестоимости готового продукта. В свою очередь эффективная организация транспортного хозяйства является залогом снижения себестоимости продукции, при этом оно должно обладать определенными задачами и функциями.

Цель данной выпускной квалификационной работы заключается в разработке мероприятий, направленных на совершенствование транспортной системы на основе логистики в ООО «ЕвроСтандарт Лада».

Для достижения поставленной цели был сформулирован ряд задач:

- изучение теоретических основ управления транспортной системы на основе логистики в организации;
- провести анализ транспортной системы на основе логистики в ООО «ЕвроСтандарт Лада»;

- разработать пути совершенствования транспортной системы на основе логистики ООО «ЕвроСтандарт Лада».

Объектом исследования в данной работе выступает ООО «ЕвроСтандарт Лада».

Предметом исследования является транспортная система ООО «ЕвроСтандарт Лада».

Теоретическая значимость представлена анализом различных источников и реальной практики организаций, касательно системы распределения продукции предприятия, как метода антикризисного управления, обобщением полученных данных.

Практическая значимость работы состоит в разработке мероприятий по совершенствованию транспортной системы на основе логистики ООО «ЕвроСтандарт Лада».

Информационной базой для проведения исследования послужили работы зарубежных и отечественных экономистов, специалистов в области управления маркетингом и сбытом, опыт российских и зарубежных предприятий, опубликованный в СМИ, печатная литература, а так же публикации в сети интернет, данные статистической текущей отчетности ООО «ЕвроСтандарт Лада» по теме исследования.

В процессе исследования, для достижения поставленной цели и разработки проекта рекомендаций были использованы такие методы исследования, как: метод наблюдения; описание; обобщение; метод экспертных оценок; метод логического анализа и синтеза; метод структурно – функционального анализа.

Структура данной работы состоит из 3 глав.

В первой главе приведены теоретические основы управления транспортной системы на основе логистики в организации.

Во второй главе дана характеристика ООО «ЕвроСтандарт Лада». Проведена оценка транспортной системы на основе логистики в ООО «ЕвроСтандарт Лада».

В третьей главе разработаны мероприятия по совершенствованию транспортной системы на основе логистики ООО «ЕвроСтандарт Лада».

1 Теоретические основы управления транспортной системы на основе логистики в организации

1.1 Задачи и функции логистической деятельности предприятия

Транспорт и логистика является одной из ключевых отраслей любого предприятия, важнейшим фактором эффективного развития и расширения. В современном мире бюджетных ограничений организация должна уметь отслеживать свои расходы и определять возможности для экономии, в то же время, действуя на ее нынешнем уровне, несмотря на меньший бюджет. Логистика на уровне предприятия облегчает эту возможность. Чтобы повысить организационную эффективность предприятия, необходимо разработать механизмы стратегического планирования и анализа показателей. Эта поддержка крайне важна для того, чтобы организации действовали эффективно в быстро меняющейся среде.

Существуют различия в понятиях логистика и транспортировка. Логистика требует планирования, транспорт – это всего лишь режим выполнения планирования, при доставке грузов из пункта А в пункт Б. Очевидно, что это не одно и то же, но транспортировка – это просто часть логистики.

Когда дело доходит до логистики, руководители логистики должны принимать дальнейшие решения, выходящие за рамки способа транспортировки, в том числе:

- Упаковка;
- Страхование;
- Место хранения;
- Правила ввоза и вывоза;

- Требования к возмещению ущерба;
- Работа и сотрудничество с другими предприятиями в цепочке поставок.

На данный момент сфера логистики очень быстро развивается. К примеру, сейчас аутсорсинговые компании логистики для поставщика могут не только предлагать программное обеспечение, например, систему управления транспортом, но и интегрированные услуги для бухгалтерского учета, претензий и создания пользовательских входящих грузовых программ. Вместо того, чтобы сосредоточиться на всех деталях и сложности управления транспортными и логистическими процессами, система управления транспортом позволяет сотруднику логистики действительно сосредоточиться на результатах и стратегии для дальнейшей оптимизации [4, с. 15].

Цель логистической деятельности считается достигнутой при выполнении шести условий, отображенных на рисунке ниже.

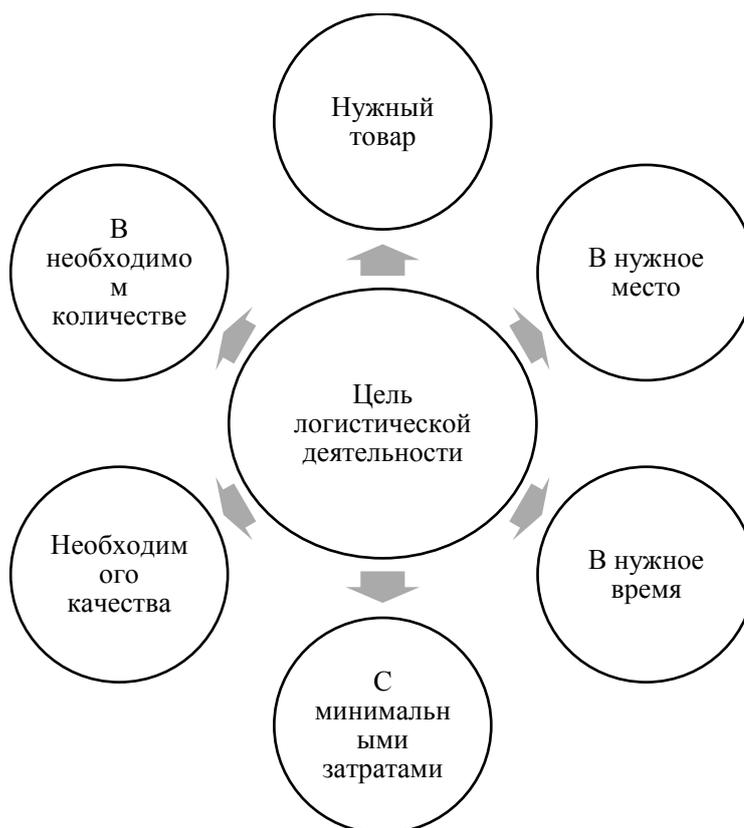


Рисунок 1 – Компоненты логистической деятельности

По словам ученых, логистику можно рассматривать как эволюцию через четыре различных области: управление складами и транспортом, общее

управление затратами, комплексное управление логистикой и управление поставками.



Рисунок 2 – Области логистики

Логистическая промышленность началась с простого предоставления тактических перевозок и услуг складов до более централизованных логистических функций, предназначенных для контроля затрат и обслуживания клиентов.

С целью повышения эффективности были разработаны информационные технологии для поддержки логистики в течение многих лет. Основной технологией улучшения информационного потока стало появление электронного обмена данными (ЭОД). Сегодня информационный поток, как было упомянуто, является основой логистической системы. Оптимизация потока информации для повышения эффективности всей логистической системы является одной из самых важных областей, в которой поставщики логистики конкурируют друг с другом [15, с. 2].

В бизнес-модели цепочки поставок включены такие аспекты, как оптимизация сети и долгосрочная непрерывная аналитика, требования к запасам, оптимизация производства [32, с. 18].

Ключом к успеху в любом бизнесе является то, насколько хорошо предприниматель использует свои ресурсы, использует их эффективность и максимальную производительность.

Эффективное управление цепочкой поставок является важным фактором в любом бизнесе, поскольку оно напрямую связано со стоимостью произведенного продукта. Процесс SCM (Supply chain management) состоит из этапов: планирование, закупки, производство, доставка, возврат. Эффективность при управлении цепями поставок подразумевает осуществление всех операций с минимальными издержками на каждом этапе, как это показано на рисунке 3.

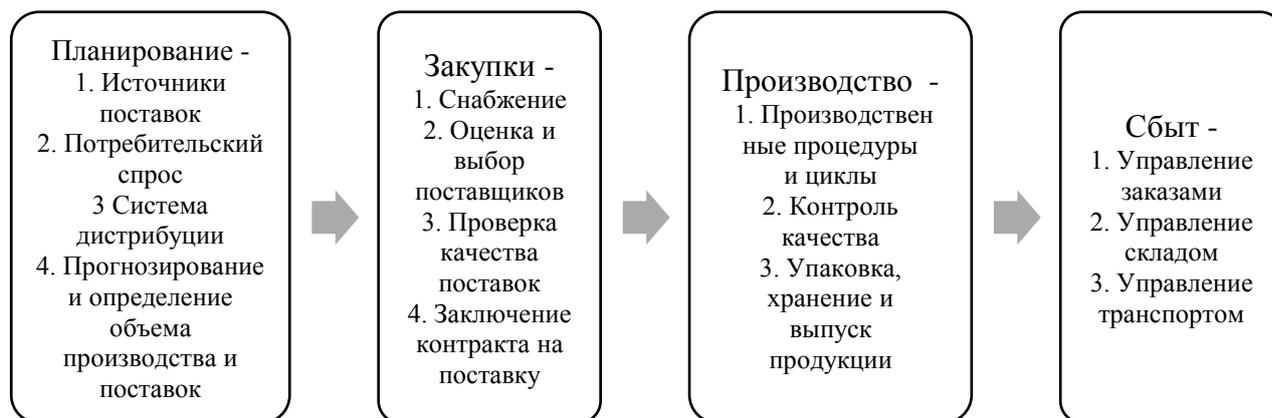


Рисунок 3 – Структура и содержание процесса управления цепями поставок

Стоит отметить, что управление логистикой является частью управления цепочками поставок, которое планирует, реализует и контролирует потоки и хранение товаров [18, с.17].

Логистика существует для удовлетворения потребностей клиентов путем совершения соответствующих производственных и маркетинговых операций.

В текущей непростой конкуренции в потребительских товарах производители стремятся к тому, чтобы заполучить конечных клиентов, прежде чем они повернут головы к соперникам.

Конкурентные преимущества – это совокупность компетенций, которые привлекают больше клиентов, чем другие участники рынка. Стоит отметить, что эффективная цепочка поставок открывает возможности для создания устойчивых конкурентных преимуществ. Далее показан анализ влияния на конкурентные преимущества.

Поскольку фирмы играют вместе в цепочке поставок, чтобы достичь конкурентного преимущества и получить заказ, всем участникам цепочки необходимо синхронизировать свои действия в направлении конечных потребителей. В частности, согласно рисунку 4 на конкурентные преимущества оказывают влияние такие факторы, как альтернативы цепочки поставок, стратегия цепочки поставок и основная бизнес стратегия организации.

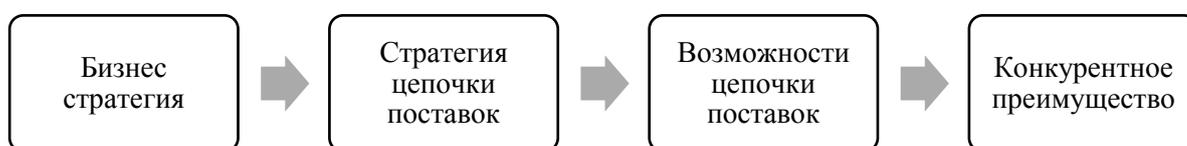


Рисунок 4 – Анализ влияния на конкурентные преимущества

В логистике транспорт играет существенную роль, связывая между собой потребителей, отдельные экономические районы, компании, предприятия и фирмы. Перемещая материальные ресурсы и готовую продукцию из сферы производства в сферу производственного или личного потребления, транспорт, тем самым, участвует в процессе воспроизводства материальных благ [3]. Также стоит отметить, что наибольшая доля затрат в логистике (около 46%) приходится именно на транспорт.

Минимизация затрат на транспортировку и рационализация логистических маршрутов для предприятия достигаются при помощи эффективного управления транспортно-логистическими процессами.

Структура логистических затрат представлена на рисунке 5.

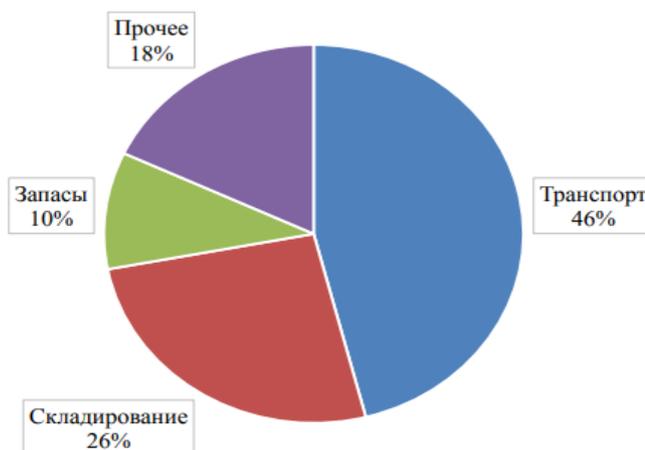


Рисунок 5 – Структура затрат на логистику

Транспортная логистика является неотъемлемой областью логистики на предприятиях. Она служит связующим звеном между логистикой снабжения, производственной логистикой, логистикой распределения, логистикой складирования и торговли, а также реверсивной логистикой.

Задачи транспортной логистики включают в себя такие аспекты, как выбор метода и средства транспортировки для удовлетворения всех целей логистической деятельности, в частности какой груз, в каком количестве, какого качества, и в какое время необходимо доставить товар или сырье, при этом затратить минимальный уровень ресурсов [3, с.20]. Расширенное рассмотрение задач представлено на рисунке 6.

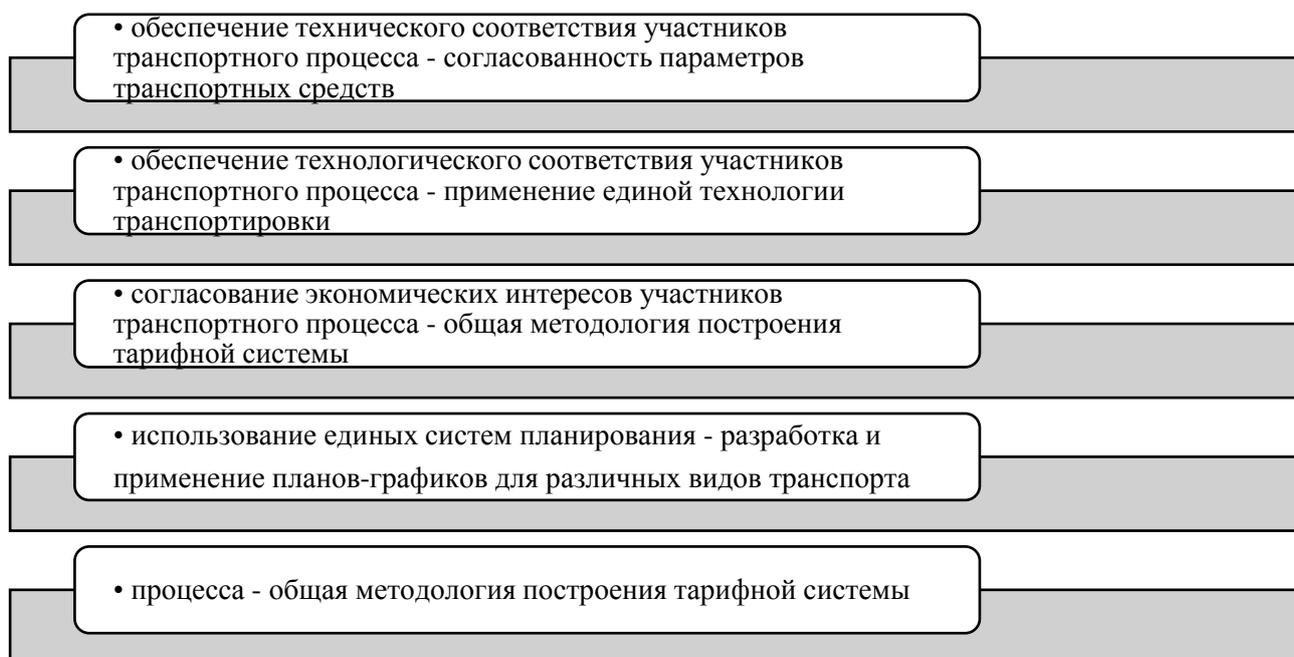


Рисунок 6 – Задачи транспортной логистики

Подводя итог, можно сделать вывод, что логистика является отраслью знаний об управлении транспортными потоками, ее организация должна основываться как на фундаментальных принципах теории управления, так и на своих специфичных принципах, которые углубляют процессные процедуры логистики, а транспорт в логистике, играет существенную роль, связывая между собой потребителей, отдельные экономический районы, компании, предприятия и фирмы.

1.2 Сущность, виды и факторы, влияющие на транспортную систему

Для того чтобы определить понятие транспортной системы, необходимо понять что такое транспорт и система. Большинство авторов понимают под транспортом – одну из важнейших отраслей, осуществляющую перевозки пассажиров и грузов [18].

Что касемо системы, то это – совокупность множество элементов, находящихся в отношениях и связях друг с другом, которое образует определённую целостность, единство [43].

В зависимости от уровня рассмотрения систему можно представить как

совокупность отдельных подсистем, а сама система всегда будет являться подсистемой другой, более крупной, системы.

Если объединить эти два понятия и говорить о самой транспортной системе, то одни авторы, описывают транспортную систему, как территориальное объединение разных видов транспорта, которое взаимодействуя, обеспечивает потребности не только хозяйства, но и населения в перевозках грузов и пассажиров.

Другие, что это комплекс, различных видов транспорта, которые находятся во взаимодействии при выполнении перевозок.

По нашему мнению, транспортная система представляет совокупность эффективно взаимодействующих независимо от формы собственности и ведомственной подчиненности видов транспорта – путей сообщения и транспортных средств (с их производственно-управленческим персоналом), обеспечивающих погрузочно-разгрузочные работы, перевозку людей и грузов с использованием современных прогрессивных технологий в целях наилучшего удовлетворения спроса населения и грузовладельцев на транспортные услуги.

Чаще всего транспортную систему рассматривают, как единую отрасль народного хозяйства – единая транспортная система, в которой каждый вид транспорта имеет свою сферу эффективного использования и объединен с другими видами транспорта нормативно – правовыми, экономическими, технологическими, техническими отношениями [43].

Транспортная система включает в себя транспортную инфраструктуру, транспортные предприятия, транспортные средства и управления в совокупности.

Транспортная система имеет свои виды транспорта, каждый из которых имеет свою сферу эффективного использования. В нашей стране виды транспорта разнообразны, это обусловлено ее большой территорией, климатическими условиями, ландшафтом и т.п.

Транспортная система содержит все виды современного транспорта: автомобильный, железнодорожный, воздушный, речной, морской,

трубопроводный, и различные виды специального транспорта. Различают также транспорт общего пользования, необщего пользования, промышленный, специализированный, универсальный, магистральный, дискретный, непрерывный, городской и местный.

Н.В. Пеньшин в своем труде [41] предлагает структурную схему рис. 7, которая включает в качестве основных промышленный, магистральный и городской виды транспорта.

Позднее В.Г. Галабурда [6] связывает принадлежность транспорта и его виды (рисунок 7).

Структурно транспорт можно представить как систему, состоящую из двух подсистем: транспорт общего пользования и транспорт необщего пользования.



Рисунок 7 – Виды транспорта

К транспорту общего пользования относятся: железнодорожный, морской, внутренний водный, воздушный, автомобильный, трубопроводный. При этом транспорт общего пользования – это транспорт, который в соответствии с действующим законодательством обязан осуществлять перевозки грузов и пассажиров, кем бы эти перевозки ни были предъявлены. Например, государственным предприятием или учреждением общественной организацией, акционерным обществом, фирмой или частным лицом.

Так, например, в Гражданском кодексе в статье 789 «Перевозка транспортом общего пользования», перевозка коммерческой организацией обязана осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению

любого гражданина или юридического лица, которая в свою очередь закреплена договором перевозки транспортом общего пользования, который в свою очередь является публичным договором (статья 426) [43].

Транспорт общего пользования обслуживает сферу обращения и обеспечивает связь между сферой производства и сферой потребления.

Транспорт необщего пользования выполняют перевозки продукции внутри сферы производства, то есть для конкурентного предприятия, организации или фирмы.

Управление транспортной системой состоит в обеспечении, организации и контроле согласованной работы её отдельных элементов и всей структуры в целом, в эффективном использовании транспортной инфраструктуры и подвижного состава. А также правила эксплуатации и финансирования системы.

Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о понятии транспортной системы. И так, транспортная система – это комплекс, различных видов транспорта, которые взаимодействуют друг с другом при выполнении перевозок. Транспортная система имеет огромное экономическое, политическое, социальное и военное значение для страны, являясь, условно говоря, «кровеносными сосудами» государства. Она обеспечивает возможность освоения новых районов и месторождений, повышение производительности труда и улучшение жизни населения.

Транспортная система России имеет сложную структуру и включает в себя несколько подсистем (автомобильную, трубопроводную, воздушную, железнодорожную, водную (морская и речная), при этом каждая из них состоит из элементов: инфраструктуры, транспортных средств и самого управления.

К элементам: транспортные сети (коммуникации); подвижной состав для транспортирования; транспортные узлы (вокзалы, погрузочно-разгрузочные системы и склады) для обслуживания пассажиров, передачи и хранения грузов; средства обслуживания клиентов; системы управления транспортом; предприятия и средства для технической эксплуатации средств транспорта и

другие элементы инфраструктуры. Часть элементов системы выполняет основные функции – перемещение пассажиров и грузов. Это транспортные сети, транспортные узлы и подвижной состав.

В настоящее время транспорт не может полноценно функционировать без тесных связей всех элементов транспортной системы и без участия тех, кто способствует его деятельности и развитию.

Непрерывные процессы развития общества, ресурсной среды, окружающего социально-экономического пространства, технологий, систем транспортировки пассажиров и грузов, а также производства и информационной среды которые частично изменяют структуру, функции и цели транспортной системы.. Факторы, влияющие на развитие транспортной системы, можно представить схемой, представленной на рисунке 8.

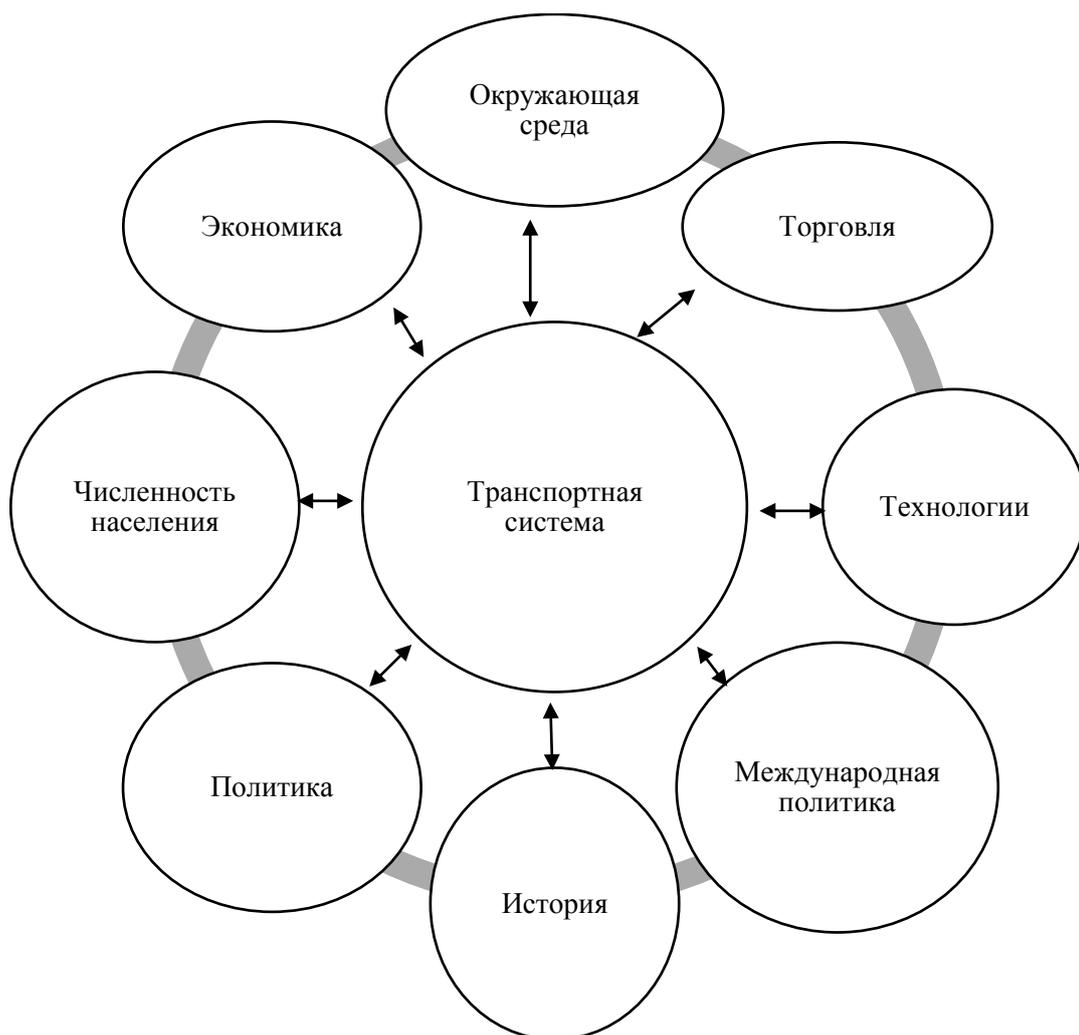


Рисунок 8 – Факторы, влияющие на развитие транспортной системы

Как отмечают Амиров М.Ш. и Амиров С.М., определяя понятие транспортной системы, или единой транспортной системы, вкладывают в их смысл одинаковые составные элементы, что не должно являться общепринятой научной нормой. Транспортные системы и их основные элементы, такие как транспортная инфраструктура, пути сообщения различных видов транспорта, транспортные средства и энергетическая составляющая играют жизненно важную роль в развитии экономики и общества. Однако их негативное воздействие оказывает неблагоприятное влияние на экологию в масштабах города, региона, страны и планеты, а также на здоровье общества и будущее поколение [2].

В последние годы большинство социальных организаций различного масштаба прямо или косвенно стали привержены принципам устойчивого развития, предшествовавшим появлению отчета «Наше общее будущее» и международного соглашения, соответствующего Повестке дня [42]. Поэтому предлагается рассмотреть современные взгляды на концепцию устойчивого развития и ее применение, и влияние на транспортные системы и процесс управления ими.

Можно выделить три типа определений:

- экологически ориентированные определения,
- интегральные определения,
- определения, ориентированные на процесс.

Рассмотрим примеры этих различных типов.

Экологически ориентированное определение, рассматривается с учетом общего будущего. Селиверстов С.А. и Селиверстов Я.А. приводят следующее определение:

Устойчивый транспорт – это транспорт, призванный осуществлять удовлетворение текущих потребностей в транспорте и мобильности без ущерба для способности будущих поколений удовлетворять эти потребности. Однако

это определение имеет ряд недостатков [42].

Ряд экспертов отмечают, что оно довольно общее и преимущественно носит описательный характер. Отсутствует фактическое описание того, как достигается баланс между текущими и будущими потребностями и ресурсами, и каковы эти потребности на самом деле.

Имеется и другой взгляд, например, Ю. М. Неруш и С. В. Саркисов, утверждают, что физически устойчивое общество, транспортная система которого занимает большую долю, должно удовлетворять трем основным условиям:

- Его темпы использования возобновляемых ресурсов не превышают их темпов регенерации.

- Его темпы использования невозобновляемых ресурсов не превышают темпы, по которым разрабатываются устойчивые возобновляемые заменители.

- Его уровень выбросов загрязняющих веществ не превышает ассимиляционную способность окружающей среды [41].

Центр по устойчивым перевозкам Канады объединяет стратегию устойчивого транспорта со стратегией устойчивого развития, то есть: устойчивая транспортировка будет поддерживать эволюцию устойчивого развития посредством предоставления безопасных, эффективных и доступных транспортных услуг, разработанных и эксплуатируемых таким образом, что минимизируются экологические последствия транспортировки. Ввиду того, что данное определение стремится к минимальному использованию ресурсов, требование о справедливости между поколениями не обязательно соблюдается [42].

Всемирный банк определяет устойчивую транспортную деятельность, как систему, включающую три основных компонента:

- экономическая и финансовая составляющая, включающая вопросы адекватности финансирования, организации и масштаба транспортной инфраструктуры;

– экологический компонент, который включает вопросы о том, как инвестиции в транспорт влияют на модели поездок и землепользования и как они, в свою очередь, влияют на потребление энергии, выбросы, качество воздуха и воды, а также местообитания.

Федеральное управление шоссейных дорог США определяет устойчивую транспортную систему как систему, которая отвечает краткосрочным и долгосрочным социальным, экономическим и экологическим целям, а также включает технологические, институциональные и политические соображения в процессы планирования, программирования и внедрения. Это ориентированное на результат определение, которое является описательным на агрегированном уровне.

Устойчивая транспортная система – это транспортная система и процесс изменения или адаптации системы, которая может учитывать ожидаемые изменения численности населения, рост экономической активности и изменения в доступности ресурсов, отвечающие (в настоящий момент) экологическим стандартам.

Селиверстов С.А. и Селиверстов Я.А. рассматривают устойчиво развитую транспортную систему как транспортную систему, которая отвечает потребностям людей, то есть с точки зрения мобильности, доступности и безопасности в доступных или доступных экологических, финансовых и социальных ресурсах.

Доступные ресурсы определяются на основе согласования целей между поколениями. Соответственно, устойчивое развитие транспорта определяется как процесс совершенствования транспортной системы в направлении устойчиво развитой системы. Это определение типа процесса стремится к гармонии между потребностями и ресурсами, связанными с транспортом, и поэтому, похоже, может считаться функциональным.

Подводя итог, можно сказать, что большинство ранее обсуждавшихся определений экологического или интегрального типа являются скорее описательными и ориентированными на результат, часто на агрегированном

уровне, что может привести к широкому разнообразию интерпретаций и использования.

Устойчивое развитие транспорта – неоднозначная формулировка. В ней указывается на процесс развития транспортной системы, который в конечном итоге будет соответствовать целям устойчивого развития, следовательно, оперативное определение устойчивой транспортировки должно указывать на то, какие аспекты устойчивости необходимо учитывать, а также на требование о справедливости в отношениях между поколениями. Определение в соответствии с этими требованиями поможет планировщикам и инженерам в их попытках планировать в рамках устойчивого развития.

Изучив различные точки зрения в области определения транспортной системы, опираясь на проработанные научные труды и принимая к сведению вышеизложенный анализ, предлагаем дать свое определение понятию транспортная система. Под транспортной системой будем понимать организованную совокупность взаимодействующих в окружающей среде элементов, определяемых как транспортная инфраструктура, транспортные средства, транспортные коммуникации, регламентируемая и информационная среда, участвующих в процессе перераспределения ресурсной среды и человеческих ресурсов с целью удовлетворения потребностей человека и общества в передвижении и перемещении при соблюдении принципов устойчивого развития и доступности.

Рассмотренные толкования понятия транспортной системы позволяют установить границы развития основных составляющих транспорта и сложные структурно-функциональные особенности их взаимодействия. Разработанное дополненное толкование понятия транспортная система позволит учесть новые социально-экономические, технологические и экологические тенденции развития в транспортной отрасли и значительно повысить качество управления транспортной системой и систему анализа последней.

2 Оценка транспортной системы на основе логистики в ООО «ЕвроСтандарт Лада»

2.1 Краткая характеристика организации и анализ экономической эффективности ее деятельности

Общество с ограниченной ответственностью «ЕвроСтандарт Лада» – полное название юридического лица.

ООО «ЕвроСтандарт Лада» – сокращенное наименование.

Вид деятельности оптовая торговля автомобильными деталями, узлами и принадлежностями.

Дата государственной регистрации ООО «ЕвроСтандарт Лада» 31.01.2007 г. регистрирующий орган Межрайонная Инспекция Федеральной Налоговой Службы № 2 по Самарской области. С этой даты началась экономическая деятельность предприятия. Вначале своей деятельности численность предприятия была не большая и насчитывала всего 5 человек, закуп и продажи тоже имели не большие обороты, в месяц могло быть от 2 до 4 продаж,

предприятие располагалось в небольшом арендованном офисе. Первое время в основном деятельность была основана на конкретных заказах покупателя, как правило, такие заказы были единичными и партии, и размеры поставок были не большими. Еще одной причинной отсутствия объемного закупа товаров у предприятия не было складов.

В конце 2017 года ООО «ЕвроСтандарт Лада» существенно увеличило объем продаж посредством увеличения штата менеджеров по продажам. Руководителем было принято решение увеличить отдел продаж, далее сотрудники прошли курсы и тренинги по увеличению продаж, приобрели устойчивые профессиональные навыки. Следующим этапом в развитии было утверждение штатной единицы – маркетолога, с целью изучения рынка спроса и предложения, обеспечить узнаваемость предприятия путем подачи рекламы, организации акций по привлечению покупателей. Вскоре начальные этапы начали приводить к планируемому развитию предприятия.

ООО «ЕвроСтандарт Лада» посредством отдела маркетинга и отдела продаж работают в непрерывном направлении, на улучшении сервиса для клиента. Это выражено в гибкой системе скидок в зависимости от объема товара, приобретаемого покупателем, предоставлением отсрочки платежа, доставкой товара к месту, назначенного покупателем.

Руководством ООО «ЕвроСтандарт Лада» намечены планы развития и разработаны мероприятия по продвижению товара и увеличению объема продаж на 2019-2021 год. В планах расширить торговую сеть на территории Российской Федерации.

Организационная структура представлена на рисунке 9.



Рисунок 9 – Организационная структура ООО «ЕвроСтандарт Лада»

Организационная структура является линейно-функциональной. Все функциональные подразделения компании подчинены руководителям подразделений. Организацию возглавляет генеральный директор, который осуществляет весь комплекс мер по обеспечению рационального и эффективного функционирования общества. Ему подчиняются: отдел снабжения и продаж, отдел маркетинга, бухгалтерия и отдел логистики, склад, транспортный отдел.

Система управления основывается на применении линейно-функционального и меж-функционального управления. Процессы и организация деятельности строятся на следующих принципах:

- единая система (таксономия) бизнес-процессов, закрепленная за конкретными Должностными лицами и Сотрудниками, исключая дублирование;
- единоличной ответственности за результаты и своевременность принятия решений;
- сильные функциональные вертикали – двойное подчинение сотрудников по линейной и функциональной вертикалям;
- качество и своевременность поддержки основной деятельности

сервисными функциональными службами;

- проектный подход к организации командной работы;
- минимизация документооборота и высокая скорость принятия решений за счет максимального приближения управленческих решений к объекту управления;
- разделение функций принятия решений, оказания функциональной поддержки и контроля.

Далее проведем анализ формирования финансовых результатов предприятия за 2016-2018 гг. данный анализ представлен в таблице 1.

Таблица 1 – Анализ финансовых результатов ООО «ЕвроСтандарт Лада»

(тыс. руб.)

Показатель	2016 г.	2017 г.	2018 г.	Абсолютное отклонение		Относительное отклонение, %	
				2017 г. к 2016 г.	2018 г. к 2017 г.	2017 г. к 2016 г.	2018 г. к 2017 г.
Выручка	9996	16810	21453	6814	4643	168,2	127,6
Себестоимость продукции	9413	15964	20145	6551	4181	169,6	126,2
Валовая прибыль (убыток)	583	846	1308	263	462	145,1	154,6
Прочие расходы	17	29	34	12	5	170,6	117,2
Прибыль (убыток) до налогообложения	103	235	400	132	165	228,2	170,2

Продолжение таблицы 1

Показатель	2016 г.	2017 г.	2018 г.	Абсолютное отклонение		Относительное отклонение, %	
				2017 г. к 2016 г.	2018 г. к 2017 г.	2017 г. к 2016 г.	2018 г. к 2017 г.
Текущий налог на прибыль	11	38	75	27	37	345,5	197,4
Чистая прибыль (убыток)	36	129	228	93	99	358,3	176,7
Итого доходы предприятия	9996	16810	21453	6814	4643	168,2	127,6
Итого расходы предприятия	9904	16613	21128	6709	4515	167,7	127,2

Из таблицы 1 видно, что за 2018 г. предприятие увеличило размер зарабатываемой валовой прибыли на 462 тыс. руб. или более чем 54 %.

Несмотря на значительное увеличение коммерческих расходов, в 2018 г. произошло увеличение прибыли от продаж на 170 тыс. руб.

Увеличение прибыли до налогообложения на 165 тыс. руб. произошло за счет роста прочих доходов организации в 2017 г.

Итогом деятельности ООО «ЕвроСтандарт Лада» в 2018 г. является чистая прибыль в размере 228 тыс. руб, что на 77 % больше уровня 2017 года.

Основные экономические показатели деятельности ООО «ЕвроСтандарт Лада» представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Основные экономические показатели ООО «ЕвроСтандарт Лада»

Показатели	2016 г.	2017 г.	2018 г.	Абсолютное отклонение		Относительное отклонение, %	
				2017 г. к 2016 г.	2018 г. к 2017 г.	2017 г. к 2016 г.	2018 г. к 2017 г.
Продолжение таблицы 2							
Выручка от реализации, тыс. руб.	2228	18818	21453	6814	4643	168,2	127,6
Себестоимость продаж, тыс. руб.	9413	15964	20145	6551	4181	169,6	126,2
Затраты на 1 руб. реализованных товаров и услуг	0,94	0,95	0,94	0,01	0	100,8	98,9
Прибыль от продаж, тыс. руб.	120	264	434	144	170	220,0	164,4
Чистая прибыль, тыс. руб.	36	129	228	93	99	358,3	176,7
Капитал предприятия, тыс. руб.	4568	15371	22126	10803	6755	336,5	143,9
Рентабельность продаж, %	1,20	1,57	2,02	0,37	0,45	-	-
Рентабельность активов, %	0,29	0,32	0,30	0,04	-0,02	-	-
Рентабельность капитала, %	3,90	10,29	7,65	6,39	-2,64	-	-

Анализируя данные таблицы 2, можно отметить сокращение экономической эффективности деятельности торговой компании ООО

«ЕвроСтандарт Лада» несмотря на рост выручки от продажи товаров. Так, в частности, данный вывод подтверждает рассчитанные показатели рентабельности. Например, уровень рентабельности активов в 2018 г. снизился на 0,02 %, и составил всего 0,30 %. Следовательно, можно сделать вывод, что основная деятельность организации является для ООО «ЕвроСтандарт Лада» прибыльной и рентабельной, однако в динамике наблюдается сокращение ее эффективности.

Уровень рентабельности капитала имеет также в динамике отрицательную динамику.

В целом, проведенные расчеты позволяют говорить о сокращении эффективности деятельности ООО «ЕвроСтандарт Лада» за весь анализируемый период.

2.2 Оценка организации транспортной системы на предприятии

Управление транспортной системой на предприятии раскрывается в связанных с ним функциях управления, которые являются не чем иным, как операциями процесса управления. К основам определения их состава относится разработка технологического процесса управления, создание так называемой организационной структуры. Здесь можно отметить, что общая функция управления является частью цикла управления, который направлен на каждый из его объектов и определяет его специализацию. Такие операции цикла управления, как: планирование, организация, координация, мотивация и контроль, являются более разумной типичной композицией этого цикла. Поскольку объектом управления является АТР, его функции управления взаимосвязаны с видом его деятельности, то есть транспортными услугами, которые он предоставляет.

Среди основных функций управления транспортной системой на предприятии следует выделить:

- стратегическое планирование;

- проведение экономического анализа;
- ежедневный осмотр автопарка и его ремонт при необходимости;
- координация деятельности предприятия;
- контроль транспортного процесса, выявление недостатков и их устранение.

Отметим, что в настоящее время транспортные средства на предприятии ООО «ЕвроСтандарт Лада» уже списаны с баланса, полностью амортизированы, но продолжают использоваться. В настоящее время на предприятии используется только три автотранспортных средства, подходящие под категорию «Грузовой транспорт». Грузовой транспорт представляет собой автомобиль для перевозки грузов в кузове или на грузовой платформе.

Поскольку любая транспортная техника нуждается в своевременном обслуживании и ремонте, транспортный отдел постоянно должен заниматься осмотром техники, выявлением и устранением неполадок, а также закупкой запчастей, шин и прочих составных частей транспорта. Динамика затрат на ремонт автотранспорта в ООО «ЕвроСтандарт Лада» представлена на рисунке 10.

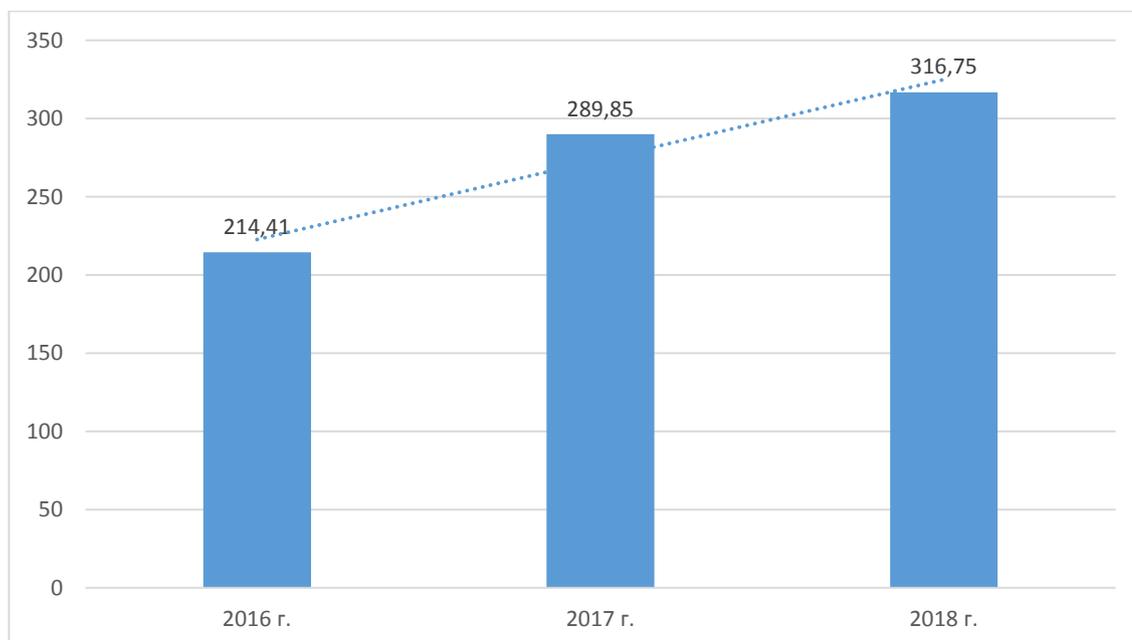


Рисунок 10 – Динамика затрат на ремонт автотранспорта в ООО «ЕвроСтандарт Лада»

За рассматриваемый период, наблюдается рост затрат на ремонт автотранспорта предприятия. Нельзя однозначно сказать, что повлияло на увеличение затрат на ремонт транспорта, но можно выделить основные причины:

- увеличение стоимости составных частей машины (запчастей, шин и другое);
- безграмотное управление и низкий профессиональный уровень персонала;
- мошенничество;
- износ транспортных средств.

Помимо транспортных средств, транспортная система ООО «ЕвроСтандарт Лада» также должна включать в себя транспортные устройства, приборы и специализированные программы, которые позволяют обеспечивать фиксирование, запись и хранение всех данных, формирование различных отчетностей, учет ГСМ, осуществлять контроль за регламентными работами и многое другое.

Отметим, что на предприятии отсутствует специализированное программное обеспечение по управлению автопарком. Тем самым нет возможности у транспортного отдела формировать по различным параметрам отчеты о характере эксплуатации транспортных средств. А отсутствие формирования отчетов по разным критериям повышает вероятность ошибки при расчете средних показателей стоимости эксплуатации автотранспорта при планировании каких-либо работ.

Также путевые листы на предприятии создаются на базе шаблона, созданного в программе Microsoft Excel, в которой отсутствует возможность учета путевых листов.

Далее проведем анализ эффективности деятельности транспортного отдела ООО «ЕвроСтандарт Лада». Для этого, определим производительность

автотранспорта. Данные для расчета производительности автотранспорта за 2016-2018 гг., представлены в таблице 3.

Таблица 3 – Оценка производительности автотранспорта ООО «ЕвроСтандарт Лада» за 2016-2018 года

Показатели	Грузоподъемность автомобиля, т.	Масса фактически перевезенного груза тыс.т	Коэф. Испол. Грузоподъемность	Техническая скорость Км/ч	Коэффициент использования пробега	Среднее расстояние перевозки груза км.	Время на погрузку и разгрузку Мин.	Производительность, %
2016 г.								
ГАЗ 3302	1,5	1,2	0,8	115	0,8	1300	31	34,57
ГАЗ 33023	1	0,8	0,8	120	0,7	1700	31	26,54
ГАЗ 2705	1,35	1,2	0,9	120	0,8	800	31	24,41
Общие показатели	3,9	3,2	0,8	120	0,8	3800	31	28,51
2017 г.								
ГАЗ 3302	1,5	1,3	0,9	115	0,85	1500	31	42,08
ГАЗ 33023	1	0,95	1,0	120	0,60	1800	31	30,54
ГАЗ 2705	1,35	1,1	0,8	120	0,80	700	31	20,11
Общие показатели	3,9	3,4	0,9	120	0,80	4000	31	30,91
2018 г.								
ГАЗ 3302	1,5	1,2	0,8	115	0,6	1300	31	33,09
ГАЗ 33023	1	0,8	0,8	120	0,6	1200	31	20,14
ГАЗ 2705	1,35	1,2	0,9	120	0,7	700	31	21,36
Общие показатели	3,9	3,2	0,8	120	0,6	3200	31	24,86

Подводя итог данной таблицы, можно сделать вывод, что за весь анализируемый период производительность транспортного отдела ООО

«ЕвроСтандарт Лада» снижается, что негативно характеризует деятельность организации.

Ко всему вышесказанному можно добавить, что предприятие имеет как внешние, так и внутренние факторы, которые негативно влияют на его деятельность.

Во-первых, это растущая конкуренция на рынке. Вторая группа факторов, называемых внутренними, как и первая, играет большую роль в состоянии предприятия. Вторая группа включает планирование самого транспортного процесса, управление и непосредственную координацию всех подсистем, необходимый контроль над транспортным процессом, учет и, как следствие, анализ результатов его деятельности.

Деятельность некоторых вышеперечисленных факторов, на предприятии ООО «ЕвроСтандарт Лада», оставляет желать лучшего, а именно:

- планирование – тут зачастую возникают ошибки при составлении сменно-суточных планов,
- сильный износ автотранспортных средств не позволяют вовремя осуществить доставку груза покупателям,
- увеличение расходов на ремонт автотранспорта,
- увеличение расходов, а также рост цен на ГСМ.

Данные факторы влияют отрицательно на работу ООО «ЕвроСтандарт Лада», что соответственно приводит к снижению эффективности его деятельности, а также на работу предприятия с заказчиками.

Следовательно, можно сделать объективное мнение о необходимости разработки мероприятия по улучшению работы транспортного отдела.

3 Совершенствование транспортной системы на основе логистики ООО «ЕвроСтандарт Лада»

3.1 Направления совершенствования транспортной системы на основе логистики в организации

Для совершенствования транспортной системы, как одного из элементов логистической системы ООО «ЕвроСтандарт Лада», предлагается провести следующие мероприятия:

Мероприятие 1. Приобретение по договору лизинга новых транспортных средств.

Необходимо отметить, что в настоящее время предприятие испытывает определенные финансовые трудности, и полученный результат чистой прибыли организации не позволяет ей обновить парк автотранспортных средств. Поэтому предлагаем приобрести две единицы автотранспортных средств. В дальнейших расчетах необходимо определить какой вид финансирования данного предприятия будет выгоден ООО «ЕвроСтандарт Лада»: купить по договору лизинга или использовать банковский кредит.

Лизинг – вид финансовых услуг, форма общественных отношений, которая фактически является видом экономического обязательства, по которому заемщик обязуется вернуть или возместить в будущем ресурсы, которые используются для приобретения основных производственных фондов или наиболее высокостоймых товаров народного потребления.

Механизм функционирования заключается в том, что заемщик приобретает право временного владения и пользования определенным имуществом; при этом зачастую предусматривается возможность последующего выкупа.

Таким образом, лизинг – это способ инвестирования через аренду оборудования, станков, зданий и сооружений.

Внедрение более активного пользования лизингом позволит ООО «ЕвроСтандарт Лада» при наличии рентабельного проекта в быстром темпе организовать производство без крупных единовременных затрат.

В условиях наличия острой проблемы повышения инвестиционной активности, лизинг является важным экономическим инструментом, который позволяет:

- мобилизовать финансовые средства для инвестиционной деятельности;

- осуществить проектное крупномасштабное финансирование, на основе вариативности его использования, как начинающими предприятиями, так и действующими проектами;

- обеспечить, благодаря особенностям своего механизма функционирования, гарантированное использование инвестиций в целях переоборудования производства;

- позволить государству, предоставляя налоговые льготы, субсидии и иные формы помощи для стимулирования лизинговой деятельности, содействовать развитию сферы услуг и товаропроизводства, повысить конкурентоспособность экспортируемых товаров, создать дополнительные рабочие места, поощрить малый бизнес, что в результате будет способствовать частичному или полному решению текущих экономических проблем.

Преимущества лизинга перед другими формами кредитования состоят в:

- ускоренной процедуре его получения (лизинговая компания способна оценить платежеспособность заемщика за 1-2 дня);

- возможности предусмотреть отсрочку, цикличность работы предприятия и иные особенности заемщика;

- более выгодном приобретении основных производственных фондов, их независимости от циклических и конъюнктурных колебаний, обеспечении ставки платежей по лизинговым контрактам в пределах 7-10% при условии достаточного уровня развития данного сектора;

- использовании механизма ускоренной амортизации, который предусмотрен в законодательстве части стран. Это способствует накоплению фондов амортизации, обеспечивает условия для ускоренного восстановления и обновления производственных мощностей предприятия, а также позволяет снизить платежи НДС почти в 3 раза;

- упрощенном бухгалтерском учете (начисление амортизации, выплата налогов и управление долгом), так как вместо лизингополучателя, его ведет лизинговая компания;

- уменьшении риска невозврата средств, поскольку право собственности на предмет лизинга заемщику не передается.

Продавцам предмета лизинга достаются стабильные и долгосрочные заказы, соответственно расширяется сеть товарооборота, увеличивается производство. У проектного лизинга существует ряд недостатков:

- не существует четких критериев определения лизинговой операции, как формы проектного финансирования. Это затрудняет определение каждого конкретного случая, как проектного, и влечет юридические трудности в регистрации проекта;

- необходимость использования в качестве одного из базисных критериев доли собственного капитала в проекте заемщика не менее 30% и залога активов.

Так как проекты требуют значительных затрат, то обеспечить их треть за счет собственных средств, рискуя заложенными активами, представляет проблему для множества предприятий.

Учитывая текущую экономическую ситуацию в России, развитие бизнеса зачастую невозможно без поддержки муниципальных и государственных фондов. Положение усугубляется сохранением высоких темпов инфляции и падением общей платежеспособности, что приводит к уменьшению заинтересованности в рискованной финансирующей деятельности.

Однако, на современном этапе данный финансово-инвестиционный инструмент достаточно эффективен, поскольку позволяет в ускоренном темпе

наладить стабильное производство, не обременяя заемщика налогообложением. Целями государства должны являться: обеспечение законодательных условий данного процесса, начальная субсидиальная поддержка, либо налоговые и таможенные льготы для участников отношений.

В итоге лизинговые компании будут способны заменить государство на последующих этапах экономического развития страны, с каждым годом уменьшая долю государственного бюджета в финансировании производства.

Таким образом, нами предлагается по договору лизинга компании ООО «ЕвроСтандарт Лада» приобрести 2 транспортных средства, заменив тем самым сильно изношенные автотранспортные средства, используемые предприятием.

Мероприятие 2. Внедрение системы ГЛОНАСС.

Существует мнение, что расходы невозможно снизить, не потратив на это ни копейки. И данное утверждение вполне можно считать обоснованным с одной оговоркой: расходы невозможно снизить с максимальной эффективностью, не потратив на это ни копейки. И эту максимальную эффективность реально может дать интеллектуальная транспортная система по типу спутникового мониторинга транспорта на предприятии. Данная система позволяет выявить и пресечь нецелевое использование автотранспорта предприятия за счет постоянного контроля. Снижается пробег, повышается дисциплина работников, как следствие снижаются затраты на ГСМ и ремонт автотранспорта. Также специализированное программное обеспечение позволяет формировать отчеты по различным параметрам, что повышает эффективность работы отдела планирования.

Анализ состояния транспортной системы ООО «ЕвроСтандарт Лада» показал, что требуется разработка мероприятия по улучшению работы транспортной системы, а именно усиление контроля и повышение эффективности использования транспортных средств. Для решения данной проблемы требуется внедрение интеллектуальной транспортной системы, а именно спутникового мониторинга транспорта на предприятии. Спутниковый мониторинг транспорта на основе навигационных систем ГЛОНАСС и GPS на

предприятия обеспечивает повышение эффективности транспортной работы за счет автоматизации бизнес-процессов и решения задач управления, анализа и учета. Для того чтобы внедрить интеллектуальную транспортную систему, в первую очередь нужно определить вариант использования навигационных систем, которые могут быть представлены следующим образом:

- ГЛОНАСС;
- GPS;
- ГЛОНАСС/GPS.

На сегодняшний день большей популярностью пользуется совместное использование сигналов ГЛОНАСС и GPS, так как данное сочетание повышает точность и надежность (доступности, непрерывности обслуживания и целостности) навигационных определений.

На рынке мониторинга транспорта и навигации, компаний, которые предлагают свои услуги с совместным использованием навигационных систем, большое количество. Наибольшую долю рынка занимают такие фирмы как: Техноком, ГалилеоСкай, Omnicomm и SpaceTeam.

При внедрении системы спутникового мониторинга на ООО «ЕвроСтандарт Лада» выбраны услуги фирмы SpaceTeam по ряду причин:

- объединяет профессионалов высшего класса с опытом и компетенциями, накопленными за 13 лет;
- клиенториентировочный комплексный подход (консультирование, помощь в настройке системы, обновление программного обеспечения, удаленная диагностика);
- уникальный портфель продуктов с широким спектром применения и возможностями инновационного развития;
- сервисная и техническая поддержка на протяжении всего срока действия договора.

СпейсТим (торговая марка SpaceTeam) – российский инновационный вертикально-интегрированный холдинг, в объединение которого входит:

- разработчики, производители, системные интеграторы и поставщики законченных решений и услуг на основе технологий ГЛОНАСС и GPS, отраслевых и корпоративных систем мониторинга и управления транспортным комплексом, элементов Интеллектуальных транспортных систем (ИТС), региональных навигационно-информационных систем транспортного комплекса региона (РНИС);

- разработчики и производители профессионального навигационно-связного ГЛОНАСС оборудования и электронной техники;

- разработчики ведущих софтверных решений для автоматизированных систем диспетчеризации, мониторинга и управления транспортом;

- эксперты по научно-техническому консалтингу и R&D в области спутниковой навигации и транспортной телематики. Все продукты компании, которые необходимы для спутникового мониторинга транспорта, можно разделить на 4 группы: бортовое оборудование, периферийные устройства, программное обеспечение и телематический платформы.

В состав продуктовой линейки бортового оборудования холдинга SpaceTeam входит более 30-ти видов устройств.

Лидером продаж в данной области является терминал спутникового мониторинга STAB Mini 200, который зарекомендовал себя как надежное миниатюрное устройство, использующее гибридную систему спутниковой навигации ГЛОНАСС/GPS. Главным преимуществом STAB Mini 200 является интегрированная система тахографического контроля, то есть устройство получает данные с обеих тахографических карт водителей, данные о режимах труда и отдыха водителей, передавая полученные данные на сервер. Данный прибор устраняет недостаток тахографа, а именно работу в offline режиме.

Несмотря на свои функциональные возможности STAB Mini 200 имеет достаточно низкую цену, с учетом монтажа составляет 6500 рублей. При этом цены на покупку и монтаж оборудования находятся в пределах 5000-12000 рублей.

Также в цену включена скидка за количество транспортных средств,

которые необходимо оборудовать этим устройством.

Также к преимуществам данного устройства можно отнести:

- низкая цена;
- компактный размер;
- встроенные ГЛОНАСС и GPS антенны.

Функциональные возможности STAB Mini 200 представлены на рисунке 11.

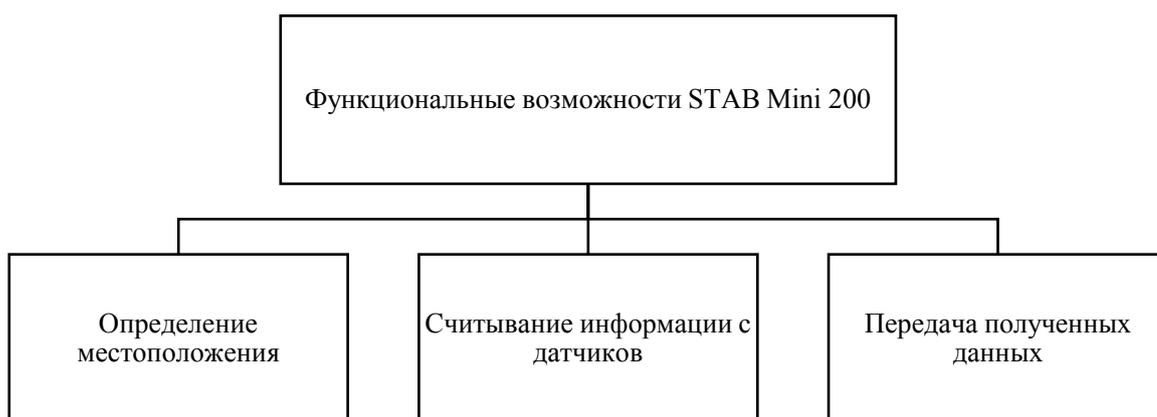


Рисунок 11 – Функциональные возможности STAB Minim 200

Из всего множества периферийных устройств, для обеспечения наибольшего эффекта в оптимизации затрат, будут установлены датчики уровня топлива ДУТ Omnicomm LLS и комплект громкой связи STAB A-Voice. Остальные же устройства типа датчики наклона, тревожная кнопка, индуктивные датчики и т.д. могут быть установлены в будущем.

Датчик уровня топлива предназначен для постоянного контроля в online режиме уровня любых светлых нефтепродуктов (топлива) и других жидкостей в металлических и неметаллических емкостях, сравнения фактического и планового расхода жидкостей, заправок и сливов, а также последующей передачи информации на навигационно-связные устройства. Контроль уровня топлива при помощи датчика Omnicomm LLS в системе мониторинга разработки SpaceTeam холдинга позволяет полностью ликвидировать манипуляции с топливом:

- система формирует подробный отчет обо всех сливах из бака транспортного средства (ТС). В отчете указывается объем слитого топлива, дата, время начала/окончания слива, что полностью исключает возможность несанкционированного слива топлива из бака;

- система формирует подробный отчет обо всех заправках транспортного средства. В отчете указывается объем залитого топлива, дата, время начала/окончания заправки, что полностью исключает возможность купить «левый» чек или продать неиспользованный заправочный талон;

– система позволяет отслеживать факты сговора с оператором автозаправочной станции (АЗС) или топливозаправщиком на основании системной отчетности по заправке транспортного средства, что позволяет исключить недозаправки, несуществующие заправки, а также заправки дешевым топливом;

– система позволяет исключить фиктивную работу транспортного средства, на основании системных отчетов по фактическому потреблению топлива двигателем, что позволяет увидеть разницу между реальной и фиктивной работой транспортного средства.

Стоимость датчика уровня топлива Omnicomm LLS зависит от его длины (от 700 мм до 3000 мм).

Средняя цена без учета монтажа составляет 6000 рублей, а цена самого монтажа находится в пределах 2000 – 3000 рублей и зависит от вида транспортного средства.

То есть стоимость датчика уровня топлива с учетом монтажа компании ООО «ЕвроСтандарт Лада» обойдется в размере 8500 рублей.

Комплект громкой связи STAB A-Voice предназначен для обеспечения двухсторонней голосовой связи между водителем и диспетчером. Водитель через данное устройство может сообщать о любых проблемах или неполадках, не только связанных с выполнением основной работы, но также и предупреждать о каких-либо нештатных или чрезвычайных ситуациях, тем

самым выполняя функции периферийного устройства, такого как тревожная кнопка.

Ключевыми преимуществами комплекта громкой связи от фирмы SpaceTeam являются:

- комплект универсален для любого типа транспортных средств в виду удобного и простого монтажа комплекта громкой связи;

- высокая разборчивость речи во время сеансов голосовой связи обеспечивается качественным громкоговорителем с динамиком эллипсоидной формы;

- надежная связь при нестабильной работе бортовой электросети благодаря широкому диапазону напряжений питания.

Средняя цена комплектов громкой связи находится на уровне от 1500 до 6000 рублей, стоимость же STAB A-Voice составляет 2500 рублей, при этом по функциональным возможностям и качеству товара данный комплект не уступает аналогам, имеющим наивысшую цену.

Основным инструментом автоматизации транспортной работы является специализированное навигационное программное обеспечение разработки SpaceTeam, которое входит в состав аппаратно-программного комплекса системы мониторинга транспорта на основе ГЛОНАСС и GPS.

Преимуществами программного обеспечения от данной компании являются:

- уникальная технологическая платформа;
- использование новейших технологий сбора и обработки информации;
- дружелюбный интерфейс, легкая инсталляция и настройка;
- выгодная цена.

В товарной линейке присутствует более 50-ти программных продуктов, каждая из которых имеет свои особенности и ориентированные на решение отраслевых задач.

Для компании ООО «ЕвроСтандарт Лада» более подходящим программным обеспечением будет являться ПО ST CrossPoint. Так как данный

продукт является универсальным и разработан для автоматизации процесса спутникового мониторинга транспортных средств в различных отраслях деятельности. То есть данный продукт можно настроить исходя из специфики исследуемого объекта и разнообразия автопарка предприятия. При приобретении данной программы требуется едино разовая покупка лицензии, стоимость ее составляет 3000 рублей. Данная лицензия может устанавливаться на неограниченное количество компьютеров.

Исходя из функциональных возможностей данного ПО, внедрение повысит эффективность текущего и стратегического планирования на предприятии за счет формирования отчетностей по различным параметрам, тем самым отклонение фактических показателей от плановых будет стремиться к минимуму.

Также важной особенностью является и исключение манипуляций не только со стороны водителя, но и со стороны диспетчера, так как в сгенерированной программной аналитике невозможно поменять ни одну цифру, тем самым обеспечивается 100% достоверность отчета.

Что же касается телематического сервера, который осуществляет сбор, хранения, обработку данных с навигационных устройств и передает полученные данные в автоматизированные рабочие места, то существует 2 варианта использования. Первый это использование телематического сервера от компании SpaceTeam, тем самым данные с навигационных устройств будут передаваться на сервер данной компании, обрабатываться и далее перенаправляться на программное обеспечение, установленное в ООО «ЕвроСтандарт Лада». Второй же вариант, это покупка телематической платформы, установка ее на свой собственный серверный компьютер.

При использовании первого варианта, компании-заказчику не требуется покупать телематическую платформу, а также собирать свой серверный компьютер, но при этом, за использование телематического сервера SpaceTeam придется ежемесячно вносить абонентскую плату в размере 150 рублей (с

учетом скидки за количество подключаемых транспортных средств) за единицу транспорта.

Годовая плата за услуги телематического сервера находится по формуле:

$$P_{\text{год}} = P_{\text{аб}} * N_{\text{авто}} * t, \quad (1)$$

где $P_{\text{аб}}$ – абонентская плата за услуги телематического сервера SpaceTeam;

$N_{\text{авто}}$ – количество автотранспорта, необходимого для подключения к услуге;

t – количество месяцев в году.

$$P_{\text{год}} = 150 * 4 * 12 = 7200 \text{ руб.}$$

Для компании ООО «ЕвроСтандарт Лада» подойдет именно данный вариант, ввиду небольшой его стоимости.

Также помимо покупки и установки навигационных устройств и программного обеспечения требуется создание рабочих мест на должность «Диспетчер» в должностные обязанности, которого будут входить:

- мониторинг транспорта, контроль работы водителей;
- составление маршрутов и контроль доставки грузов;
- контроль за расходом топлива, выявление сливов;
- формирование отчетностей о характере эксплуатации транспортных средств.

Так как интерфейс программного обеспечения ST CrossPoint чем-то напоминает интерфейс ПО 1С версии 8.3, то при приеме на работу будет приветствоваться опыт и знания именно данного программного обеспечения.

При реализации мероприятия по внедрению интеллектуальной транспортной системы по типу спутникового мониторинга транспорта можно выделить следующие основные моменты:

- покупка и установка спутникового оборудования (также приобретение сим-карт для обеспечения их работы) и периферийных устройств;
- покупка и настройка программного обеспечения;
- создание собственного телематического сервера.

Обязанности диспетчера будет возложено на имеющихся работников транспортного отдела ООО «ЕвроСтандарт Лада».

Решение об установке системы спутникового мониторинга автотранспорта требует взвешенного и ответственного подхода.

Самым важным моментом является выбор организации-поставщика оборудования и программного обеспечения. Технические средства безопасности и контроля фирмы SpaceTeam имеют не только доступную цену, но и в полной мере соответствуют установленным нормативам и требованиям. Также немаловажным преимуществом продукции от фирмы SpaceTeam является то, что программные продукты могут дорабатываться и совершенствоваться с учетом пожеланий и рекомендаций клиентов.

3.2 Расчет эффективности предлагаемых мероприятий

Для начала определим какой вид финансирования будет являться наиболее эффективным для приобретения автотранспортных средств.

Исходные данные в Таблице 4.

Таблица 4 – Исходные данные для сравнительного анализа

Кредит	Лизинг
Стоимость автотранспортных средств ГАЗ 3302 – 675 тыс. р. * 2 = 1350 тыс. руб. (включая НДС – 225 тыс.р.)	Стоимость автотранспортных средств ГАЗ 3302 – 675 тыс. р. * 2 = 1350 тыс. руб. (включая НДС – 225 тыс.р.)
СПИ-15 лет	Ускоренная амортизация -коэффициент 3
Срок договора кредита – 5 лет	Срок договора лизинга – 5 лет
Ставка -15% годовых	Комиссия лизингодателя -10%
Транспортный налог в г. Тольятти – 50 руб.	Страхование в год – 1%
НДС-20%	Ставка кредита для лизингодателя -15%
Ставка налога на прибыль – 20%	НДС -20%
	Имущество на балансе лизингодателя

Для начала, необходимо рассчитать амортизационные отчисления и транспортный налог. После чего необходимо определить величину налоговых вычетов, возникающих при использовании кредита.

Налоговый кодекс позволяет уменьшить налогооблагаемую базу на сумму начисленных процентов по кредиту и начисленной амортизации на данные транспортные средства. Также необходимо учесть НДС в составе платы за транспортные средства. Далее необходимо рассчитать расходы на приобретение оборудования с использованием кредита с учетом сумм экономии по налогам. Данные расчеты представлены в Таблице 5.

Таблица 5 – Расчет денежного потока предприятия при кредитной схеме, в рублях

Год	Платеж по кредиту	Проценты по кредиту	Транспортный налог	Возмещение НДС	Экономия налога на прибыль	Денежный поток	Кoeff. Дисконтирования	Дисконтированный денежный поток
1	-175500	-202500	-16800	225,00	58500	-336075	0,869565	-292 239
2	-202500	-176175	-16800		53235	-342240	0,756144	-258 783
3	-270000	-145800	-16800		47160	-385440	0,657516	-253 433
4	-337500	-105300	-16800		39060	-420540	0,571753	-240 445
5	-364500	-54675	-16800		28935	-407040	0,497177	-202 371
6			-16800		18000	1200	0,432328	519
7			-16800		18000	1200	0,375937	451
8			-16800		18000	1200	0,326902	392
9			-16800		18000	1200	0,284262	341
10			-16800		18000	1200	0,247185	297
11			-16800		18000	1200	0,214943	258
12			-16800		18000	1200	0,186907	224
13			-16800		18000	1200	0,162528	195
14			-16800		18000	1200	0,141329	170
15			-16800		18000	1200	0,122894	147
Итого	1350000	-684450	-252000	225,00	406890	-1879335		-1 244 276

Далее рассмотрим процедуру предоставления необходимых транспортных средства в лизинг. Прежде всего, также необходимо рассчитать размер амортизационных отчислений и транспортный налог.

Далее необходимо рассчитать составные элементы лизингового платежа согласно условию. Стоит отметить, что лизингополучатель освобожден от

уплаты налога на имущество, так как имущество числится на балансе лизингодателя, однако последний будет включать эти расходы в лизинговые платежи. При лизинговой сделке предприятие вправе уменьшить налогооблагаемую базу на всю сумму лизинговых платежей, получая экономию налога на прибыль. Также лизингополучатель может представлять к вычету НДС в составе лизинговых платежей в полном объеме.

Результаты расчетов затрат предприятия на приобретение транспортных средств в лизинг представлены в Таблице 6.

Таблица 6 – Денежный поток предприятия при покупке транспортных средств в лизинг

Период	Расходы	Экономия по НДС	Экономия по налогу на прибыль	Чистый денежный поток	Дисконтированный денежный поток
1	-472 500	94 500	94 500	-283 500	-246 522
2	-472 500	94 500	94 500	-283 500	-214 367
3	-472 500	94 500	94 500	-283 500	-186 406
4	-472 500	94 500	94 500	-283 500	-162 092
5	-472 500	94 500	94 500	-283 500	-140 950
Итого	-2 362 500	472 500	472 500	-1 417 500	-950 336

Приведя денежный поток к текущему моменту времени, получили, что дисконтированный денежный поток по кредиту составляет 1244 276 руб., а при лизинге 950 336 руб. Таким образом, лизинг является предпочтительнее кредита. При покупке оборудования в лизинг, предприятие может сэкономить 293940 руб. В результате представленных выше расчетов была доказана эффективность лизинга перед банковским кредитом.

Для расчета экономической эффективности для начала необходимо узнать все затраты, связанные с внедрением спутникового мониторинга транспорта на ООО «ЕвроСтандарт Лада».

Первым этапом рассчитаем затраты, связанные с покупкой и установкой терминала спутникового мониторинга STAB Mini 200, датчика уровня топлива Omnicomm LLS и комплекта громкой связи STAB A-Voice. Так как количество

необходимого оборудования равняется числу автотранспорта на предприятии, то необходимо закупить 6000 устройств каждого вида.

Стоимость за единицу оборудования с учетом монтажа STAB Mini 200 составляет 6500 рублей, стоимость датчика уровня топлива Omnicomm LSS 8 500 рублей, а комплект громкой связи STAB A-Voice имеет цену 2500 рублей. То есть для того, чтобы оборудовать одну машину системой мониторинга транспорта, необходимо потратить 17500 рублей.

Затраты, связанные с покупкой и монтажом устройств, представлены в таблице 7.

Таблица 7 – Затраты, связанные с приобретением и монтажом основных устройств для спутникового мониторинга транспорта

Наименование оборудования	Цена за единицу (с учетом монтажа), руб.	Количество оборудования, шт.	Итоговая стоимость, руб.
Терминал STAB Mini 200	6500	4	26000
Датчик уровня топлива Omnicomm LSS	8500	4	34000
Комплект громкой связи STAB A-Voice	2500	4	10000
Итого	17500	-	70000

Необходимо 70 тыс. руб. для покупки и монтажа основных устройств для спутникового мониторинга транспорта.

Далее рассчитаем затраты, связанные с приобретением сим-карт, которые необходимы для работы бортового оборудования, такого как терминал STAB Mini 200.

Существует огромное количество операторов, которые предоставляют услуги корпоративного тарифа, наиболее популярной является компания МТС. Компания «МТС» предоставляет корпоративный тариф «Телематика», который создан специально для компаний, активно использующих в своем бизнесе удаленное оборудование или транспорт. Расчет затрат на ежегодное обслуживание сим-карт представлен в таблице 8.

Таблица 8 – Расчет затрат на ежегодное обслуживание сим-карт

Наименование услуги	Ежемесячный платеж, руб.	Количество сим-карт, шт.	Итоговая стоимость услуги, руб.
Интернет трафик, 20 МБ	25	4	100
CSD пакет, 10 мин.	45	4	180
Итого	70	-	280

В данной таблице не учтены затраты на покупку сим-карты, так как стоимость сим-карты компании «МТС» 0 рублей, но необходимым условием при приобретении является минимальный первоначальный авансовый платеж в размере 50 рублей, что меньше, чем ежемесячный платеж по использованию сим-карты. То есть данный авансовый платеж будет использован для подключения услуг интернет трафика и CSD пакета, но при этом надо пополнить баланс на сумму 20 рублей на каждую сим-карту за первый месяц.

За счет использования телематического сервера SpaseTeam придется ежемесячно вносить абонентскую плату в размере 150 рублей за единицу транспорта.

Совокупные затраты, связанные с установкой системы спутникового мониторинга транспорта представлены в таблице 9.

Таблица 9 – Совокупные затраты, связанные с установкой системы спутникового мониторинга транспорта

Показатель	Значение показателя, руб.	Структура, %
Оборудование (трекер, периферийные устройства)	70000	90,3
Обслуживание карт	280	0,4
Аренда сервера	7200	9,3
Итого	77480	100

На установку системы спутникового мониторинга транспорта на ООО «ЕвроСтандарт Лада» требуются капитальные вложения в размере 77,480 тыс. руб. Основную долю из них составляет оборудование в размере 90,3 %.

Внедрение системы спутникового мониторинга транспорта направлено в первую очередь на снижение затрат.

Как показывает опыт компании, данная система позволяет снизить затраты на ГСМ от 20 до 40%.

Для расчета берем минимальный показатель в размере 20%.

Эффект от снижения затрат на использование ГСМ найдем по формуле:

$$\mathcal{E}_{\text{ГСМ}} = \mathcal{Z}_{\text{б.ГСМ}} * 0,2, \quad (2)$$

где $\mathcal{Z}_{\text{б.ГСМ}}$ – затраты на ГСМ в базисном году.

$$\mathcal{E}_{\text{ГСМ}} = 319\,000 * 0,2 = 63\,813 \text{ руб.}$$

Также компания SpaceTeam утверждает, что снижаются и затраты, связанные с ремонтом автотранспорта примерно на 10% за счет уменьшения пробега автотранспорта и снижения аварийности.

Эффект от снижения затрат на ремонт транспорта находим по формуле:

$$\mathcal{E}_{\text{ремонт}} = \mathcal{Z}_{\text{б.р.}} * 0,1, \quad (3)$$

где $\mathcal{Z}_{\text{б.р.}}$ – затраты на ремонт автотранспорта в базисном году.

$$\mathcal{E}_{\text{ремонт}} = 316\,750 * 0,1 = 31\,675 \text{ руб.}$$

Общий экономический эффект от внедрения найдем по формуле:

$$\mathcal{E}_{\text{общий}} = \mathcal{E}_{\text{ГСМ}} + \mathcal{E}_{\text{ремонт}} - \mathcal{Z}_{\text{о.с.}}, \quad (4)$$

где $\mathcal{E}_{\text{ГСМ}}$ – эффект от снижения затрат на ГСМ;

$\mathcal{E}_{\text{ремонт}}$ – эффект от снижения затрат на ремонт автотранспорта и техники;

$\mathcal{Z}_{\text{о.с.}}$ – затраты на обслуживание системы спутникового мониторинга.

$$\mathcal{E}_{\text{общий}} = 63815 + 31675 - 77480 = 18008 \text{ руб.}$$

Таким образом, можно сделать вывод о целесообразности внедрения предложенного мероприятия на ООО «ЕвроСтандарт Лада».

Системы спутникового мониторинга автотранспорта на основе ГЛОНАСС и GPS от компании SpaceTeam – это эффективный инструмент управления автопарками, обеспечение безопасности пользователей транспортных средств, минимизации затрат на эксплуатацию транспорта, рост прибыли предприятия.

Заключение

Подводя итог данной работы, можно сделать следующие выводы:

1) большинство ранее обсуждавшихся определений экологического или интегрального типа являются скорее описательными и ориентированными на результат, часто на агрегированном уровне, что может привести к широкому разнообразию интерпретаций и использования.

Устойчивое развитие транспорта – неоднозначная формулировка. В ней указывается процесс развития транспортной системы, который в конечном итоге будет соответствовать целям устойчивого развития, следовательно, оперативное определение устойчивой транспортировки должно указывать на то, какие аспекты устойчивости необходимо учитывать, а также на требование о справедливости в отношениях между поколениями. Определение в соответствии с этими требованиями поможет планировщикам и инженерам в их попытках планировать в рамках устойчивого развития.

Изучив различные точки зрения в области определения транспортной системы, опираясь на проработанные научные труды и принимая к сведению вышеизложенный анализ, предлагаем дать свое определение понятию транспортная система. Под транспортной системой будем понимать организованную совокупность взаимодействующих в окружающей среде элементов, определяемых как транспортная инфраструктура, транспортные средства, транспортные коммуникации, регламентируемая и информационная среда, участвующих в процессе перераспределения ресурсной среды и человеческих ресурсов с целью удовлетворения потребностей человека и общества в передвижении и перемещении при соблюдении принципов устойчивого развития и доступности.

Рассмотренные толкования понятия транспортной системы позволяют установить границы развития основных составляющих транспорта и сложные структурно-функциональные особенности их взаимодействия. Было

определено, что транспортная система – это непрерывные процессы развития общества, ресурсной среды, окружающего социально-экономического пространства, технологий, систем транспортировки пассажиров и грузов, а также производства и информационной среды которые частично изменяют структуру, функции и цели транспортной системы.

2) Объектом исследования в данной работе является ООО «ЕвроСтандарт Лада», основной вид деятельности которого является оптовая торговля автомобильными деталями, узлами и принадлежностями.

Дата государственной регистрации ООО «ЕвроСтандарт Лада» 31.01.2007 г. регистрирующий орган Межрайонная Инспекция Федеральной Налоговой Службы № 2 по Самарской области. С этой даты началась экономическая деятельность предприятия. Вначале своей деятельности численность предприятия была не большая и насчитывала всего 5 человек, закуп и продажи тоже имели не большие обороты, в месяц могло быть от 2 до 4 продаж, предприятие располагалось в небольшом арендованном офисе. Первое время деятельность преимущественно была основана на конкретных заказах покупателя, как правило, такие заказы были единичными, а партии, и размеры поставок были не большими. Еще одной причиной отсутствия объемного закупа товаров являлось то, что у предприятия не было складов.

В конце 2017 года ООО «ЕвроСтандарт Лада» существенно увеличило объем продаж посредством увеличения штата менеджеров по продажам. Руководителем было принято решение увеличить отдел продаж, далее сотрудники прошли курсы и тренинги по увеличению продаж, приобрели устойчивые профессиональные навыки. Следующим этапом в развитии было утверждение штатной единицы – маркетолога с целью изучения рынка спроса и предложения, обеспечить узнаваемость предприятия путем подачи рекламы, организации акций по привлечению покупателей. Вскоре начальные этапы стали приводить к планированному развитию предприятия.

ООО «ЕвроСтандарт Лада» посредством отдела маркетинга и отдела продаж работают в непрерывном направлении, на улучшении сервиса для

клиента. Это отражается в гибкой системе скидок в зависимости от объема товара, приобретаемого покупателем, предоставлением отсрочки платежа, доставкой товара к месту назначенного покупателем.

Руководством ООО «ЕвроСтандарт Лада» намечены планы развития и разработаны мероприятия по продвижению товара и увеличению объема продаж на 2019-2021 год. В планах расширить торговую сеть на территории Российской Федерации.

Отметим, что в настоящее время транспортные средства на предприятии ООО «ЕвроСтандарт Лада» уже списаны с баланса, полностью с амортизированы, но продолжают использоваться. В настоящее время на предприятии используется только три автотранспортных средства, подходящие под категорию «Грузовой транспорт».

Проведенный анализ транспортной системы организации позволил сделать вывод, что за весь анализируемый период производительность транспортного отдела ООО «ЕвроСтандарт Лада» снижается, что негативно характеризует деятельность организации.

Ко всему вышесказанному можно добавить, что предприятие имеет как внешние, так и внутренние факторы, которые отрицательно влияют на его деятельность.

Во-первых, это растущая конкуренция на рынке. Вторая группа факторов, называемых внутренними, как и первая, играет большую роль в состоянии предприятия. Вторая группа включает планирование самого транспортного процесса, управление и непосредственную координацию всех подсистем, необходимый контроль над транспортным процессом, учет и, как следствие, анализ результатов его деятельности.

Деятельность некоторых вышеперечисленных факторов, на предприятии ООО «ЕвроСтандарт Лада», оставляет желать лучшего, а именно:

- планирование – тут зачастую возникают ошибки при составлении сменно-суточных планов,
- недостаточно продуманы маршруты движения автотранспорта,

- сильный износ автотранспортных средств не позволят вовремя осуществить доставку груза покупателям,

- увеличение расходов на ремонт автотранспорта,

- увеличение расходов, а также рост цен на ГСМ,

- отсутствие специализированного программного обеспечения.

Данные факторы влияют отрицательно на работу ООО «ЕвроСтандарт Лада», что соответственно приводит к снижению эффективности его деятельности, а также на работу предприятия с заказчиками.

Следовательно, можно сделать объективное мнение о необходимости разработки мероприятия по улучшению работы транспортного отдела.

Для совершенствования транспортной системы, как одного из элементов логистической системы ООО «ЕвроСтандарт Лада», предлагается провести следующие мероприятия:

Мероприятие 1. Приобретение по договору лизинга новых транспортных средств.

Необходимо отметить, что в настоящее время предприятие испытывает определенные финансовые трудности, и полученный результат чистой прибыли организации не позволяет ей обновить парк автотранспортных средств. Поэтому предлагаем приобрести две единицы автотранспортных средств. В дальнейших расчетах необходимо определить какой вид финансирования данного предприятия будет выгоден ООО «ЕвроСтандарт Лада»: купить по договору лизинга или при использовании банковского кредита.

Лизинг – вид финансовых услуг, форма общественных отношений, которая фактически является видом экономического обязательства, по которому заемщик обязуется вернуть или возместить в будущем ресурсы, которые используются для приобретения основных производственных фондов или наиболее высокостоимостных товаров народного потребления.

Мероприятие 2. Внедрение системы ГЛОНАСС.

Существует мнение, что расходы невозможно снизить, не потратив на это ни копейки. И данное утверждение вполне можно считать обоснованным с

одной оговоркой: расходы невозможно снизить с максимальной эффективностью, не потратив на это ни копейки. И эту максимальную эффективность реально может дать интеллектуальная транспортная система по типу спутникового мониторинга транспорта на предприятии. Данная система позволяет выявить и пресечь нецелевое использование автотранспорта предприятия за счет постоянного контроля. Снижается пробег, повышается дисциплина работников, как следствие снижаются затраты на ГСМ и ремонт автотранспорта. Также специализированное программное обеспечение позволяет формировать отчеты по различным параметрам, что повышает эффективность работы отдела планирования.

Анализ состояния транспортной системы ООО «ЕвроСтандарт Лада» показал, что требуется разработка мероприятия по улучшению работы транспортной системы, а именно усиление контроля и повышение эффективности использования транспортных средств. Для решения данной проблемы требуется внедрение интеллектуальной транспортной системы, а именно спутникового мониторинга транспорта на предприятии. Спутниковый мониторинг транспорта на основе навигационных систем ГЛОНАСС и GPS на предприятии обеспечивает повышение эффективности транспортной работы за счет автоматизации бизнес-процессов и решения задач управления, анализа и учета.

Список используемых источников

1. Анализ логистического потенциала региона: монография / О. А. Фрейдман. – Иркутск: ИрГУПС, 2016. – 163 с.
2. Амиров М.Ш., Амиров С.М. Единая транспортная система : учебник / М.Ш. Амиров, 2-е изд., стер. М. : КНОРУС, 2016. – 184 с.
3. Гаджинский, А. М. Логистика: учебник для высших учебных заведений по направлению подготовки «Экономика» / А. М. Гаджинский. – Москва: Дашков и К°, 2016. – 484 с.
4. Григорьев, М. Н. Логистика. Продвинутый курс. В 2 ч. Часть 1: учебник для бакалавриата и магистратуры / М. Н. Григорьев, А. П. Долгов, С. А. Уваров. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2016. – 472 с.
5. Григорьев, М. Н. Логистика. Продвинутый курс. В 2 ч. Часть 2: учебник для бакалавриата и магистратуры / М. Н. Григорьев, А. П. Долгов, С. А. Уваров. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2016. – 341 с.
6. Галабурда В.Г., Соколов Ю.И., Королькова Н.В. Управление транспортной системой : учебник / Под ред. В.Г. Галабурды. М. : ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2016.
7. Григорьев М. Н. Логистика: продвинутый курс: учебник для бакалавриата и магистратуры. – Москва: Юрайт, 2016. – 22 см. – (Бакалавр и магистр. Академический курс). Ч. 2. – 2016. – 341 с.
8. Интегрированное планирование цепей поставок: учебник для бакалавриата и магистратуры /И. А. Пузанова. – Москва: Юрайт, 2015. – 319 с.
9. Корпоративная логистика в вопросах и ответах / В. И. Сергеев, Е. В. Будрина, С. В. Домнина и др.; под общ. и науч. ред. В. И. Сергеева. – Москва: ИНФРА-М, 2016. – XXIX, 633 с.
10. Логистика: учебник / А. В. Тебекин. – Москва : Дашков и К°, 2016. – 353 с.
11. Логистика: интеграция и оптимизация логистических

бизнеспроцессов в цепях поставок / В. В. Дыбская и др. ; под ред. В. И. Сергеева. – Москва: Эксмо, 2013. – 939 с.

12. Логистика: теория и практика: управление цепями поставок: учебник /Б. А. Аникин, Т. А. Родкина, В. А. Волочиенко и др.; под ред. Б. А. Аникина, Т. А. Родкиной. – Москва: Проспект, 2016. – 213 с.

13. Логистика: учебник для бакалавров / В. И. Степанов. – Москва: Проспект, 2015. – 487 с.

14. Логистика: учебник для бакалавров / А. П. Тяпухин. – Москва: Юрайт, 2013. – 568 с.

15. Логистика: учебник для СПО / В. П. Мельников, А. Г. Схиртладзе, А. К. Антонюк; под общ. ред. В. П. Мельникова. – Москва: Юрайт, 2015. – 286 с.

16. Логистика: учебник для студентов среднего профессионального образования, обучающихся по специальностям «Менеджмент (по отраслям)», «Маркетинг (по отраслям)», «Коммерция (по отраслям)» / А. А. Канке, И. П. Кошева. – Москва: ФОРУМ: ИНФРА-М, 2015. – 383 с.

17. Логистика: учебник / А. М. Гаджинский. – Москва: Дашков и Ко, 2016. – 418 с.

18. Логистика: учебник / В. А. Галанов. – Москва: Форум: ИНФРА-М, 2015. – 271 с.

19. Логистика: учебное пособие / В. Д. Секерин. – Москва: КНОРУС, 2013. – 239, с.

20. Логистика: учебное пособие / Н. Г. Каменева и др.; под ред. Н. Г. Каменевой. – Москва: КУРС: ИНФРА-М, 2012. – 200, с.

21. Логистика: учебное пособие / под ред. Н. Г. Каменевой. – Москва: КУРС: ИНФРА-М, 2015. – 200 с.

22. Логистика в автомобильном транспорте: практикум / Л. Б. Миронов, Е. А. Лебедев. – Ростов-на-Дону : Феникс, 2015. – 237 с.

23. Логистика и управление цепями поставок – взгляд в будущее: макроэкономический аспект / О. Д. Проценко, И. О. Проценко. – Москва :

Дело, 2016. – 191 с.

24. Логистика и управление цепями поставок: учебник и практикум для академического бакалавриата / В. С. Лукинский, В. В. Лукинский, Н. Г. Плетнева. – Москва : Юрайт, 2016. – 357, с.

25. Логистика производства: теория и практика / В. А. Волочиенко, Р. В. Серышев ; отв. ред. Б. А. Аникин. – Москва : Юрайт, 2016. – 454 с.

26. Логистика производства: учебное пособие / В. И. Степанов. – Москва : ИНФРА-М, 2015. – 198с.

27. Логистика производства: учебное пособие для вузов по направлению «Экономика» В. И. Степанов . – М.: ИНФРА-М, 2015. – 208 с.

28. Логистика складирования: учебник / В. В. Дыбская. – Москва : ИНФРА-М, 2015. – 557, с.

29. Логистика снабжения: учебник для бакалавриата и магистратуры / В. И. Сергеев, И. П. Эльяшевич ; под общ. ред. д.э.н., проф. В. И. Сергеева. – Москва : Юрайт, 2017. – 383, с.

30. Логистика: тренинг и практикум: учебное пособие /под ред.: Б. А. Аникина, Т. А. Родкиной. – Москва : Проспект, 2015. – 442 с.

31. Логистика: учебник для академического бакалавриата Ю. М. Неруш, А. Ю. Неруш. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2015. – 559 с.

32. Логистика: учебник для бакалавров М. Н. Григорьев, С. А. Уваров. – 4е изд., испр. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2014. – 836 с.

33. Методы управления инвестициями в логистических системах [Текст] : учебное пособие А. В. Мищенко. – Москва : Инфра-М, 2015. – 361, с.

34. Общий курс транспортной логистики: учебное пособие Л.С. Фёдоров, В.А. Персианов, И.Б. Мухаметдинов; под общ. ред. Л.С. Фёдорова. – 2-е изд., стер. – М.: КНОРУС, 2016. – 310 с.

35. Организация транспортно-логистической деятельности на автомобильном транспорте: учебник / М. С. Ходош, А. А. Бачурин. – Москва : Академия , 2015. – 303 с.

36. Основные и обеспечивающие функциональные подсистемы логистики: учебник / под ред. Б. А. Аникина, Т. А. Родкиной. – Москва : Проспект, 2015. – 601 с.
37. Основы логистики/ Б. И. Герасимов, В. В. Жариков, В. Д. Жариков. – Москва : ФОРУМ, 2013. – 303 с.
38. Основы логистики: учебник / Л. Б. Миротин, А. К. Покровский. – Москва : Академия, 2014. – 190с.
39. Основы логистики: учебное пособие /Г.Г. Левкин. – Москва: ИНФРА-Инженерия, 2014. – 237 с.
40. Проектирование логистических систем: учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры / Ю. М. Неруш, С. А. Панов, А. Ю. Неруш. – Москва : Юрайт, 2015. – 421 с.
41. Пеньшин Н.В. Общий курс транспорта: учебное пособие по изучению дисциплины. Тамбов : ТГТУ, 2013. – 122 с
42. Селиверстов С.А., Селиверстов Я.А. О ПОНЯТИИ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА И ОСОБЕННОСТЯХ ЕЕ СТРУКТУРНОГО ПРЕДСТАВЛЕНИЯ / Селиверстов С.А., Селиверстов Я.А. // Вестник транспорта Поволжья. – 2018. – № 3 (69). – С. 66-74.
43. Смолвик А.Г. ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА: ПРАВОВОЕ ПОНЯТИЕ И СОДЕРЖАНИЕ / Смолвик А.Г. // В сборнике: Сфера знаний: вопросы продуктивного взаимодействия наук в XXI веке Казань, 2018. С. 293-296.

Приложение А

Бухгалтерский баланс						
на 31 Декабря 20 18 г.						
				Коды		
				0710001		
				31	12	2018
				0710001		
				99401709		
				6321183893		
				45.31.1		
				64	16	
				384 (385)		
Форма по ОКУД Дата (число, месяц, год)						
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ						
Организация "ЕВРОСТАНДАРТЛАДА"				по ОКПО		
Идентификационный номер налогоплательщика				ИНН		
Вид экономической деятельности				по ОКВЭД		
торговля оптовая автомобильными деталями, узлами и принадлежностями, кроме деятельности агентов				ОКВЭД		
Организационно-правовая форма/форма собственности				по ОКОПФ/ОКФС		
ООО / Частная				по ОКЕИ		
Единица измерения: тыс. руб. (млн. руб.)				по ОКЕИ		
Местонахождение (адрес) 445057, Самарская обл, город Тольятти, улица Спортивная, 18а, 3						
Пояснения ¹	Наименование показателя ²	Код	На 31 декабря	На 31 декабря	На 31 декабря	
			20 18 г. ³	20 17 г. ⁴	20 16 г. ⁵	
	АКТИВ					
	I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ					
	Нематериальные активы	1110	-	-	-	
	Результаты исследований и разработок	1120	-	-	-	
	Нематериальные поисковые активы	1130	-	-	-	
	Материальные поисковые активы	1140	-	-	-	
	Основные средства	1150	-	-	-	
	Доходные вложения в материальные ценности	1160	-	-	-	
	Финансовые вложения	1170	-	-	-	
	Отложенные налоговые активы	1180	-	-	-	
	Прочие внеоборотные активы	1190	-	-	-	
	Итого по разделу I	1100	-	-	-	
	II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ					
	Запасы	1210	14 521	11 520	1 642	
	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	1220	84	73	11	
	Дебиторская задолженность	1230	6 874	3 203	2 591	
	Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	1240	-	-	-	
	Денежные средства и денежные эквиваленты	1250	647	575	324	
	Прочие оборотные активы	1260	-	-	-	
	Итого по разделу II	1200	22 126	15 371	4 568	
	БАЛАНС	1600	22 126	15 371	4 568	

Пояснения ¹	Наименование показателя ²	Код	На 31 декабря	На 31 декабря	На 31 декабря
			20 18 г. ³	20 17 г. ⁴	20 16 г. ⁵
	ПАССИВ				
	III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ⁶				
	Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей)	1310	10	10	10
	Собственные акции, выкупленные у акционеров	1320	(-) ⁷	(-)	(-)
	Переоценка внеоборотных активов	1340	-	-	-
	Добавочный капитал (без переоценки)	1350	-	-	-
	Резервный капитал	1360	-	-	-
	Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток)	1370	596	368	239
	Итого по разделу III	1300	606	378	249
	IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
	Заемные средства	1410	-	-	-
	Отложенные налоговые обязательства	1420	-	-	-
	Оценочные обязательства	1430	-	-	-
	Прочие обязательства	1450	-	-	-
	Итого по разделу IV	1400	-	-	-
	V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА				
	Заемные средства	1510	-	-	-
	Кредиторская задолженность	1520	21 520	14 993	4 319
	Доходы будущих периодов	1530	-	-	-
	Оценочные обязательства	1540	-	-	-
	Прочие обязательства	1550	-	-	-
	Итого по разделу V	1500	21 520	14 993	4 319
	БАЛАНС	1700	22 126	15 371	4 568
Руководитель		Данилов А. В.			
	(подпись)	(расшифровка подписи)			
" 31 "	декабря	20 18 г.			

Отчет о финансовых результатах

на 31 Декабря 20 18 г.

Коды

Форма по ОКУД

0710002

Дата (число, месяц, год)

31 12 2018

Организация	ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ "ЕВРОСТАНДАРТЛАДА"	по ОКПО	99401709
Идентификационный номер налогоплательщика		ИНН	6321183893
Вид экономической деятельности	торговля оптовая автомобильными деталями, узлами и принадлежностями, кроме деятельности агентов	по ОКВЭД	45.31.1
Организационно-правовая форма/форма собственности	ООО / Частная	по ОКОПФ/ОКФС	64 16
Единица измерения: тыс. руб. (млн. руб.)		по ОКЕИ	384 (385)

Пояснения ¹	Наименование показателя ²	Код	За Январь-Декабрь	
			20 18 г. ³	20 17 г. ⁴
	Выручка ⁵	2110	21453	16810
	Себестоимость продаж	2120	(20145)	(15964)
	Валовая прибыль (убыток)	2100	1308	846
	Коммерческие расходы	2210	(874)	(582)
	Управленческие расходы	2220	(-)	(-)
	Прибыль (убыток) от продаж	2200	434	264
	Доходы от участия в других организациях	2310	-	-
	Проценты к получению	2320	-	-
	Проценты к уплате	2330	(-)	(-)
	Прочие доходы	2340	-	-
	Прочие расходы	2350	(34)	(29)
	Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	400	235
	Текущий налог на прибыль	2410	(75)	(38)
	в т.ч. постоянные налоговые обязательства (активы)	2421	-	-
	Изменение отложенных налоговых обязательств	2430	-	-
	Изменение отложенных налоговых активов	2450	-	-
	Прочее	2460	(97)	(68)
	Чистая прибыль (убыток)	2400	228	129

Пояснения ¹	Наименование показателя ²	Код	За Январь-Декабрь	
			20 18 г. ³	20 17 г. ⁴
	Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2510	-	-
	Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода	2520	-	-
	Совокупный финансовый результат периода ⁶	2500	228	129
	Справочно Базовая прибыль (убыток) на акцию	2900	-	-
	Разводненная прибыль (убыток) на акцию	2910	-	-

Руководитель _____ Данилов А. В.
(подпись) (расшифровка подписи)

" 31 " декабря 20 18 г.