

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)

38.03.02 Менеджмент

(код и наименование направления подготовки, специальности)

«Логистика и управление цепями поставок»

(направленность (профиль)/специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)

на тему Разработка мероприятий по повышению экономической эффективности деятельности транспортной организации

Студент

Т.В. Савчук

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

канд. экон. наук, доцент О.М. Сярова

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

Тольятти 2020

Аннотация

Бакалаврскую работу выполнил: Т.В. Савчук.

Тема Разработка мероприятий по повышению экономической эффективности деятельности транспортной организации

Научный руководитель: к.э.н., доцент О.М. Сярдова.

Целью работы является Разработка мероприятий по повышению экономической эффективности деятельности транспортной организации.

Объектом исследования является ООО «АвтоТрансМарин».

Предметом исследования является процесс повышения эффективности деятельности предприятия.

Информационную базу исследования составили научные труды отечественных и зарубежных ученых, материалы специализированных печатных изданий, данные финансовой отчетности и иных документов ООО «АвтоТрансМарин», официальные статистические данные.

При проведении исследования использовались статистические методы, общенаучные методы анализа и оценки эффективности предприятия и т.д.

Практическая значимость работы заключается в том, что предлагаемые мероприятия по повышению эффективности деятельности могут быть использованы для повышения эффективности деятельности любых транспортных организаций.

В первой главе рассмотрены теоретические основы повышения эффективности работы предприятия. Во второй главе проведен анализ эффективности деятельности транспортной организации ООО «АвтоТрансМарин». В третьей главе разработаны мероприятия по повышению эффективности деятельности транспортной организации ООО «АвтоТрансМарин».

Работа включает введение, три раздела, заключение, список используемой литературы и используемых источников.

Содержание

Введение.....	4
1 Теоретические основы повышения эффективности работы предприятия.....	7
1.1 Сущность деятельности транспортных предприятий	7
1.2 Понятие и оценка эффективности транспортного предприятия.....	14
2 Анализ эффективности деятельности транспортной организации ООО «АвтоТрансМарин».....	20
2.1 Организационно-экономическая характеристика организации	20
2.2 Анализ эффективности деятельности транспортной организации.....	26
3 Разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности транспортной организации ООО «АвтоТрансМарин»	39
3.1 Основные направления повышения эффективности деятельности ООО «АвтоТрансМарин».....	39
3.2 Оценка экономической эффективности предложенных рекомендаций	43
Заключение	50
Список используемой литературы и используемых источников.....	53
Приложение А График работы водителей ООО «АвтоТрансМарин»	57
Приложение Б Бухгалтерский баланс ООО «АвтоТрансМарин» на 31.12.2019 г.	58
Приложение В Отчет о финансовых результатах ООО «АвтоТрансМарин» на 31.12.2019 г.	60

Введение

На современном этапе управления основной задачей любого предприятия является повышение эффективности его деятельности. Развитие рыночных отношений повысило чувство ответственности и независимости различных компаний-собственников при принятии управленческих решений для обеспечения эффективности их деятельности. Эффективность этих решений зависит от различных факторов, которые не только отличаются по степени взаимодействия друг с другом, но и от конечного результата производства.

Для оценки деятельности предприятий используется понятие экономической эффективности. Эффективность определяется путем сравнения полученных результатов за определённый период времени. Под экономическими результатами предприятия можно понимать результат использования его ресурсов. Он отражен в различных формах: создание конкурентоспособных видов продукции, увеличение доходов от расширения видов деятельности и т.д.

Предприятия любой формы собственности должны учитывать и анализировать полученные финансовые результаты, которые отражают изменения в затратах и доходах.

Актуальность темы исследования обоснована тем, что каждое предприятие малое оно или крупное, стремится к получению максимальной прибыли и устойчивой конкурентоспособной позиции на рынке. Экономическая эффективность деятельности предприятия выражается в экономическом эффекте, чем в свою очередь является прибыль и конкурентоспособность предприятия.

Для повышения экономического эффекта предприятие ведет непрерывный анализ хозяйственной деятельности, при нахождении отклонений проводится поиск решений устранения найденных отклонений.

Также для эффективной деятельности предприятию необходимо непрерывно разрабатывать мероприятия по повышению прибыли и снижению затрат.

В данной выпускной квалификационной работе будут рассмотрены факторы, влияющие на экономическую эффективность деятельности предприятия, а также резервы снижения затрат и повышения прибыли предприятия.

Целью работы является разработка мероприятий по повышению экономической эффективности деятельности транспортной организации.

Данная цель достигается при решении следующих задач:

- Рассмотреть теоретические основы эффективности деятельности предприятия.

- Провести анализ эффективности деятельности ООО «АвтоТрансМарин».

- Предложить мероприятия по повышению эффективности деятельности предприятия.

Объектом исследования является ООО «АвтоТрансМарин».

Предметом исследования является процесс повышения эффективности деятельности организации.

Информационную базу исследования составили научные труды отечественных и зарубежных ученых, материалы специализированных печатных изданий, данные финансовой отчетности и иных документов ООО «АвтоТрансМарин», официальные статистические данные.

При проведении исследования использовались статистические методы, общенаучные методы анализа и оценки эффективности предприятия и т.д.

Практическая значимость работы заключается в том, что предлагаемые мероприятия по повышению эффективности деятельности могут быть использованы для повышения эффективности деятельности транспортных организаций.

Данная выпускная квалификационная работа состоит из введения, трех разделов, заключения, списка использованной литературы и приложений.

В первой главе рассмотрены теоретические основы повышения эффективности работы предприятия. Во второй главе проведен анализ эффективности деятельности транспортной организации ООО «АвтоТрансМарин». В третьей главе разработаны мероприятия по повышению эффективности деятельности рассматриваемой организации.

1 Теоретические основы повышения эффективности работы предприятия

1.1 Сущность деятельности транспортных предприятий

Транспортные предприятия оказывают транспортные услуги. Транспортная услуга не преобразовывает сырье и материалы, но относится к сфере материального производства, так как создает потребительскую стоимость. Транспортная услуга является конечным процессом материального производства и в тоже время начальным этапом производственного или конечного потребления.

К услугам транспортировки относятся не только перемещение грузов, но также операции, обеспечивающие подготовку груза и осуществление его транспортировки.

Обоснованный выбор номенклатуры показателей качества имеет принципиальное значение, поскольку допущенные при этом просчеты и ошибки дают искаженную картину фактического уровня качества перевозок.

Перечень услуг представлен на рисунке 1.

-
- непосредственно перевозку грузов;
 - все работы по погрузке-разгрузке;
 - складские услуги: хранение грузов, кросс-докинг;
 - нанесение на упаковку маркировки, штрих-кодов и спецобозначений;
 - подачу отремонтированных или новых средств транспорта;
 - предоставление средств перевозки в аренду или напрокат;
 - все экспедиционные и транспортные услуги;
 - некоторые транспортные услуги другого вида.

Рисунок 1 – Перечень транспортных услуг

Существует ряд особенностей, характерных для такого понятия как транспортная услуга. Данные особенности представлены на рисунке 2.

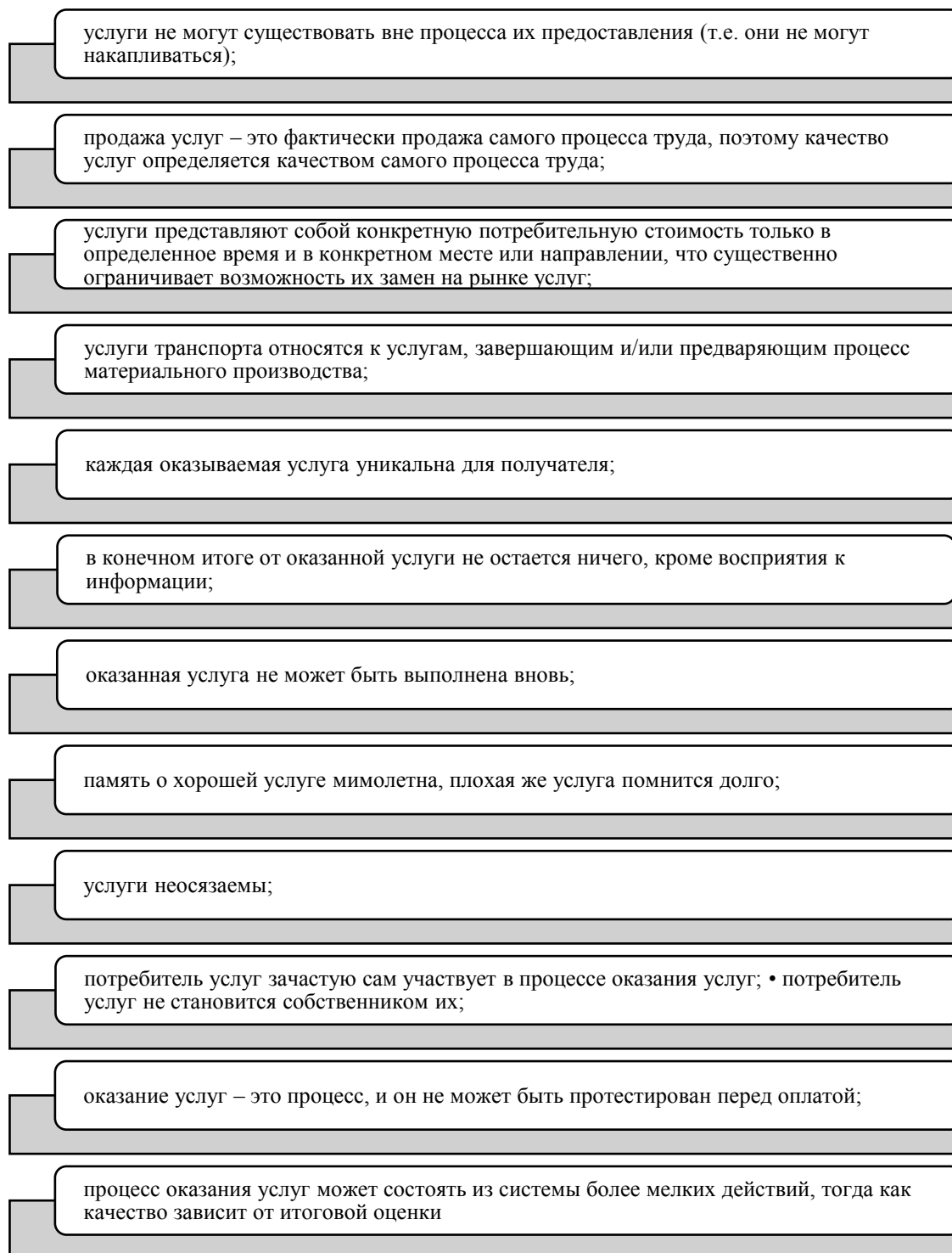


Рисунок 2 – Особенности, характерные для транспортной услуги

«Вторым структурным элементом деятельности транспортного предприятия является транспортный процесс, который представляет собой совокупность действий взаимосвязанных технических средств и живого труда, в результате которых происходит изменение пространственного состояния грузов» [12].

В организацию транспортного процесса входят следующие направления деятельности, представленные на рисунке 3.

-
- согласование условия перевозки;
 - предоставление требуемого оборудования, тары;
 - выбор оптимальной схемы доставки с учетом ставки на перевозку;
 - закрепление договора нормативными документами;
 - согласование дополнительных услуг;
 - подготовка заявок на размещение груза на судне и в порту;
 - подготовка груза к перевозке;
 - предоставление всех необходимых документов в порт;
 - в случае использования наземных транспортных средств, согласование времени подачи;
 - предоставление информации о графике следования груза и соблюдение норм и правил перевозки, действующих на соответствующих видах транспорта;
 - предоставление необходимых документов на груз, целостность упаковки и наличие пломб;
 - подписание и оплата счетов по выполненным операциям;
 - рассмотрение взаимных претензий.

Рисунок 3 – Организация транспортного процесса

«Вопросами организации деятельности транспортного предприятия занимается логистика. Транспорт и логистика является одной из ключевых отраслей любого предприятия, важнейшим фактором эффективного развития и расширения. В сегодняшнем 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» [28].

«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» [27].

«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» [29], [44].

Цель логистической деятельности считается достигнутой при выполнении шести условий, отображенных на рисунке 4.

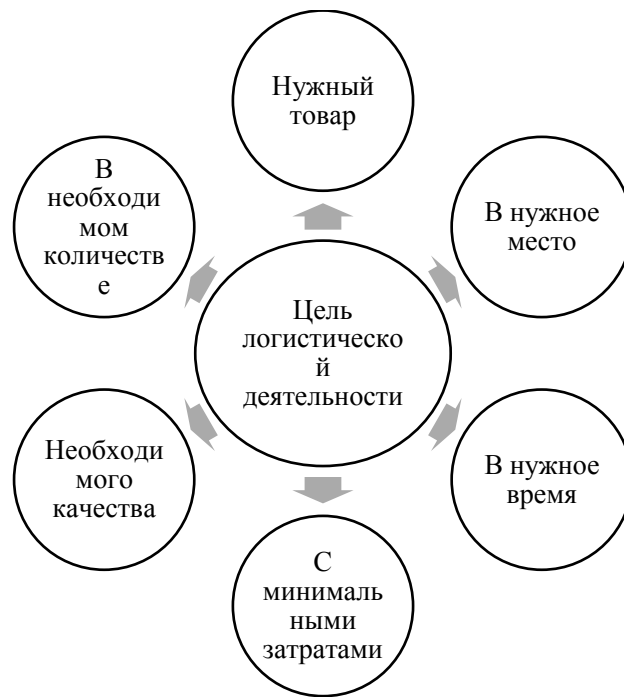


Рисунок 4 – Компоненты логистической деятельности

«По словам ученых, логистику можно рассматривать через четыре различных области: управление складами и транспортом, общее управление затратами, комплексное управление логистикой и управление поставками» [16].

Области логистики представлены на рисунке 5.



Рисунок 5 – 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.

Структурно транспорт можно представить, как систему, состоящую из двух подсистем: транспорт общего пользования и транспорт необщего пользования» [12]. Виды транспорта представлены на рисунке 6.



Рисунок 6 – Виды транспорта

«К транспорту общего пользования относится: железнодорожный, морской, внутренней 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» [36].

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)» [1].

Транспорт общего пользования обслуживает сферу обращения и

обеспечивает связь между сферой производства и сферой потребления.

«Транспорт необщего пользования выполняет перевозки продукции внутри сферы производства, то сеть для конкурентного предприятия, организации или фирмы.

Управление транспортной системой состоит в обеспечении, организации и контроле согласованной работы ее отдельных элементов и всей структуры в целом, в эффективном использовании транспортной инфраструктуры и подвижного состава. А также правила эксплуатации и финансирования системы» [24].

«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» [24].

«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» [24].

«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.

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» [41].

1.2 Понятие и оценка эффективности транспортного предприятия

Эффективность производства представляет собой комплексное отражение итоговых результатов использования всех ресурсов производства за определенный временной промежуток. Эффективность производства характеризует повышение производительности труда, наиболее полное использование производственных мощностей, сырьевых и материальных ресурсов, достижение максимальных результатов при минимальных затратах. Экономическая эффективность и экономический эффект – понятия, которые относятся к важным категориям рыночной экономики. Между собой они тесно взаимосвязаны.

«Экономический эффект предполагает какой-либо полезный результат, выраженный в стоимостной оценке. Обычно в качестве полезного результата выступают прибыль или экономия затрат и ресурсов» [3].

«Экономический эффект – величина абсолютная, зависящая от масштабов производства и экономии затрат. Экономическая эффективность – это соотношение между результатами хозяйственной деятельности и затратами труда, ресурсами. Экономическая эффективность зависит от экономического эффекта, а также от затрат и ресурсов, которые вызвали данный эффект» [5].

Таким образом, экономическая эффективность – величина относительная, получаемая в результате сопоставления эффекта с затратами и ресурсами [15].

Под результатами в экономике понимается итог использования или применения ресурсов. В состав ресурсов предприятия включаются основные производственные фонды, оборотные средства, персонал и т.д., которые необходимы для обеспечения нормального протекания процесса производства.

«Затраты – это потребленная в процессе изготовления и реализации продукции (работ, услуг) доля ресурсов, которая создаёт себестоимость

продукции (работ, услуг). В качестве затрат могут выступать начисленная и включенная в себестоимость продукции амортизация, заработная плата, стоимость материально-технических ресурсов, израсходованных в процессе изготовления и реализации продукции (работ, услуг) и т.д.» [12].

Эффективность деятельности предприятия определяется по ряду показателей. Оценить эффективность работы организации только по ее экономическим достижениям, например, по прибыли, полученной в результате деятельности, недостаточно.

Большую прибыль можно получить и на основе жесточайшей эксплуатации работников, и на основе современных методов организации производства с использованием, например, социально-психологических факторов. Механизмы повышения эффективности работы предприятия представлены на рисунке 7.

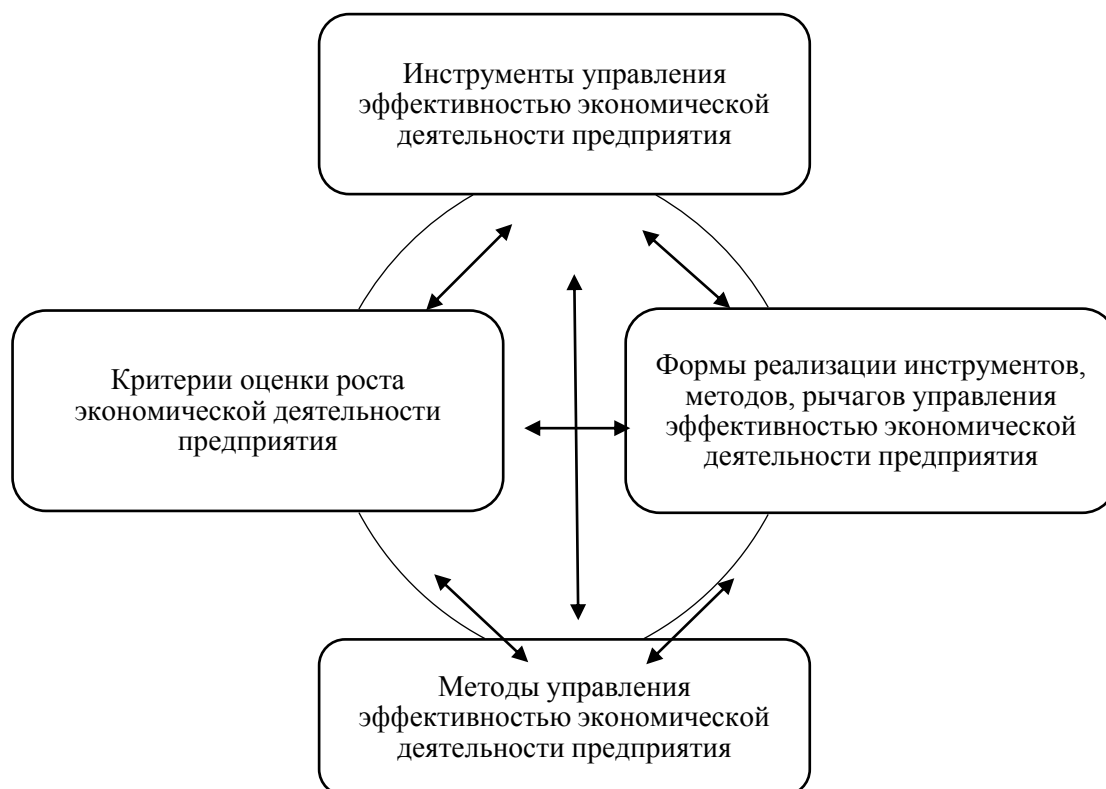


Рисунок 7 – Механизмы повышения эффективности работы предприятия

Из рисунка 7 видно, что все механизмы повышения эффективности работы предприятия взаимосвязаны и влияют друг на друга. Без эффективного использования одного из них нельзя эффективно использовать остальные.

«Экономическая эффективность деятельности предприятия отображает степень использования ресурсов и отдачу затрат, которая определяется соотношением между достигнутыми результатами и используемыми на предприятии ресурсами или осуществленными затратами. Поэтому экономическую эффективность производства можно определить, как соотношение результатов к затратам (ресурсам)» [17].

Допускаются также обратные соотношения, т. е. отношение затрат (ресурсов) к результату [23]. Экономическая эффективность в конечном итоге выражается в повышении производительности труда. Следовательно, уровень производительности труда является критерием экономической эффективности производства.

Основные задачи анализа эффективности представлены на рисунке 8.

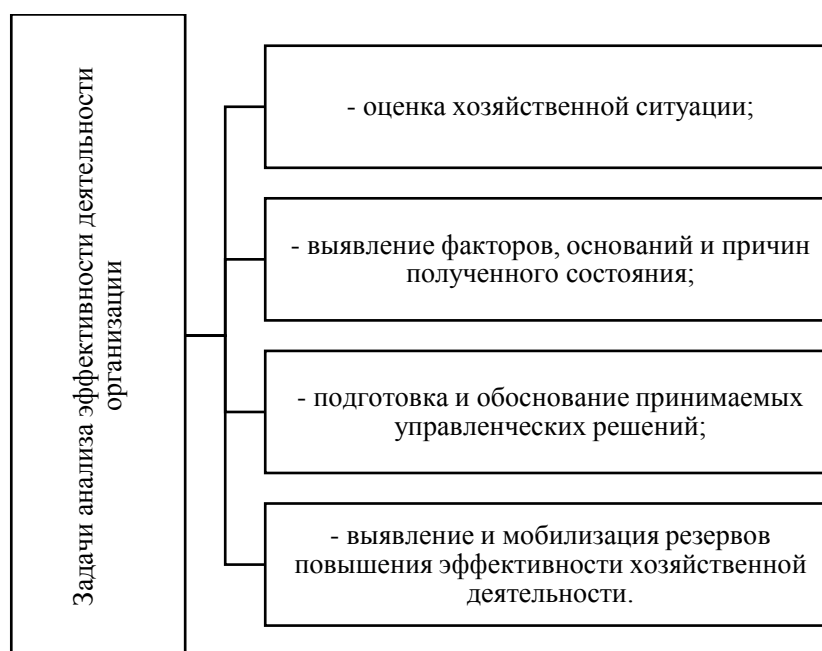


Рисунок 8 – Основные задачи анализа эффективности

«Экономическую эффективность отражают через разные стоимостные показатели, характеризующие промежуточные и конечные результаты деятельности.

К таким показателям относятся: объем предоставленных услуг, величина полученной прибыли, рентабельность, экономия ресурсов, производительность труда и т.д.» [29].

Эффективность деятельности организации можно классифицировать следующим образом (рисунок 9).

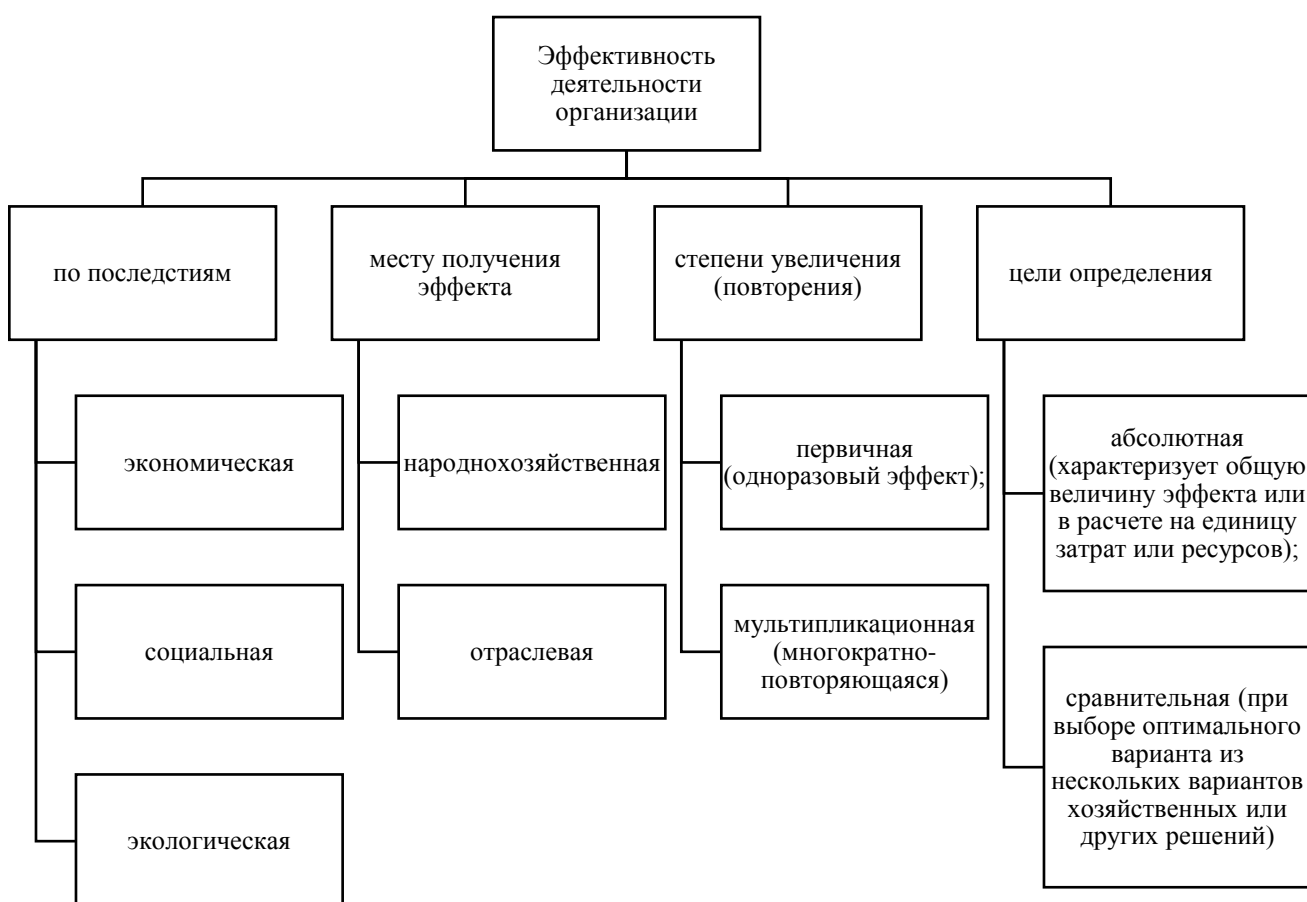


Рисунок 9 – Классификация экономической эффективности

Также эксперты выделяют следующие виды эффективности: социальная, народно-хозяйственная, отраслевая.

Социальная эффективность заключается в уменьшении продолжительности рабочей недели, повышении количества новых рабочих мест, совершенствовании условий труда и быта и т.д.

Народно-хозяйственная эффективность характеризует эффективность воспроизводства совокупного общественного продукта или действительного процесса производства, взятого в целом, и включает эффективность производства, распределения, обращения и потребления общественного продукта.

Отраслевая эффективность рассчитывается путем исчисления валового общественного продукта, чистого продукта (национального дохода), приобретённого отраслью на каждый рубль средств, потраченных на развитие производства.

Следует различать первичную и мультипликационную эффективность. Необходимость такого раздела видов эффективности вызвана тем, что в последствии совершения разных мероприятий может наблюдаться как одноразовый эффект, так и мультипликационный.

Абсолютная эффективность характеризует общую её величину, которую получает предприятие в результате своей деятельности за определённый промежуток времени.

Сравнительная эффективность определяется путём сравнения вероятных вариантов хозяйства и выбора оптимального из них [5].

Работа автомобилей оценивается по технико-эксплуатационным показателям (ТЭП).

Условно эти показатели можно разделить на две группы:

1. «Показатели, характеризующие степень использования подвижного состава (коэффициенты технической готовности, использования автотранспорта, грузоподъемности, пробега; средние расстояния ездки; средние расстояния перевозки; время простоя под погрузкой и разгрузкой; технические и эксплуатационные скорости)» [7].

2. Показатели результатов работы подвижного состава (количество

поездок, общее расстояние перевозки, объем перевозок, транспортная работа).

«Показатели работы подвижного состава характеризуют техническую готовность автомобиля, выпуск его на линию, использование на перевозках и продолжительность работы. Они необходимы для планирования и анализа работы автотранспортного предприятия, учета работы автомобилей, отчетности и оценки деятельности автотранспортного предприятия» [33].

«Дни пребывания автомобиля на автотранспортном предприятии (календарные дни) складываются из дней нахождения автомобиля в эксплуатации, ремонте и простое. Готовность автомобилей к выполнению перевозок и выпуск их на линию характеризуются коэффициентами технической готовности и выпуска. Время пребывания автомобиля в наряде, или продолжительность работы на линии, исчисляется с момента выхода автомобиля из автотранспортного предприятия до момента его возвращения, исключая время отдыха водителя. Время пребывания в наряде складывается из времени движения, времени планируемых простоев для погрузки и выгрузки грузов (посадки и высадки пассажиров) и времени простоя по техническим и организационным причинам» [39].

Подводя итог данной главы, можно сделать вывод, что деятельность транспортного предприятия связана непосредственно с процессом перемещения грузов и пассажиров в пространстве и во времени и предоставлением сопутствующих этой деятельности транспортных услуг. «Вопросами организации транспортного обслуживания занимается логистика. Транспорт и логистика является одной из ключевых отраслей любого предприятия, важнейшим фактором эффективного развития и расширения. В сегодняшнем 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» [21].

2 Анализ эффективности деятельности транспортной организации ООО «АвтоТрансМарин»

2.1 Организационно-экономическая характеристика организации

ООО «АвтоТрансМарин» осуществляет свою деятельность с даты его государственной регистрации – 29.06.2007 года. Общество создано на неопределенный срок.

Положение ООО «АвтоТрансМарин» в отрасли устойчивое.

Место нахождения ООО «АвтоТрансМарин»: 125445, г Москва, улица Смольная, дом 24а, ЭТ 12 ПОМ I КОМ 47,48.

Адрес Общества, указанный в Едином государственном реестре юридических лиц.

Основной целью общества является получение прибыли.

Общество имеет гражданские права и несет гражданские обязанности, необходимые для осуществления любых видов деятельности, не запрещенных федеральными законами.

Общество имеет право осуществления любой другой хозяйственной деятельности, за исключением той, которая противоречит действующему законодательству Российской Федерации.

Основным видом деятельности общества является деятельность вспомогательная прочая, связанная с перевозками. Отметим, что все транспортные средства, на которых осуществляется основной вид деятельности ООО «АвтоТрансМарин» находятся у организации в долгосрочной аренде.

Для снижения негативного эффекта факторов и условий, влияющих на деятельность эмитента, планируется использовать основные конкурентные преимущества:

- расширение спектра услуг, в том числе с использованием современных технических решений, что повышает конкурентоспособность предприятия;

- высокое качество обслуживания, что обеспечивает предприятию положительный имидж и способствует привлечению новых клиентов.

Тенденции развития связи как отрасли экономики за последние 5 завершенных финансовых лет соответствуют концепции развития рынка телекоммуникационных услуг РФ.

Организационная структура представлена на рисунке 10.

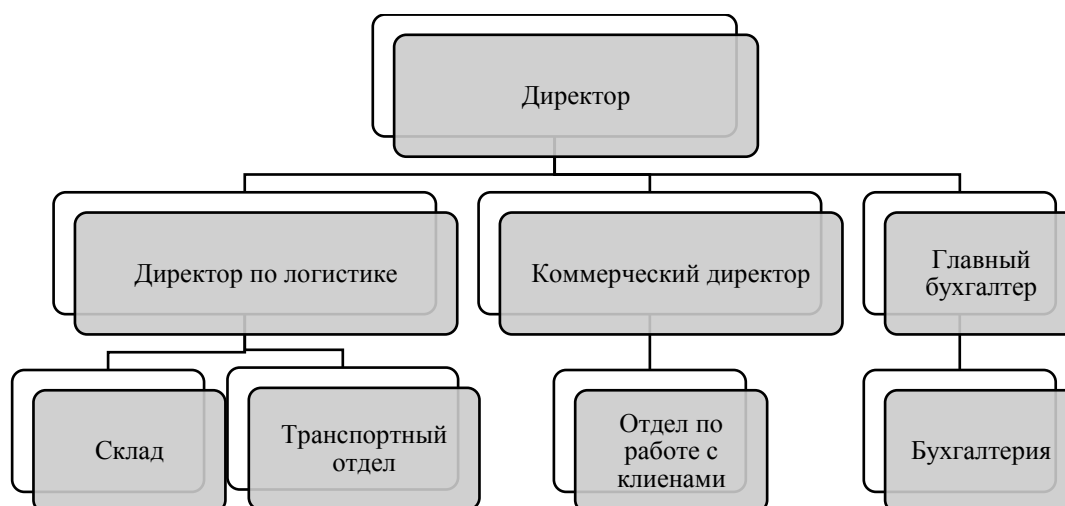


Рисунок 10 – Организационная структура ООО «АвтоТрансМарин»

«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» [3].

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

- единая система (таксономия) бизнес-процессов, закреплённая за конкретными Должностными лицами и Сотрудниками, исключающая 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 счёт максимального приближения управленческих решений к объекту управления;
- разделение функций принятия решений, оказания функциональной поддержки и контроля.

В таблице 1 представлены основные экономические показатели, характеризующие деятельность компании ООО «АвтоТрансМарин».

Данный анализ проведен на основании Приложения Б и В.

Таблица 1 – Основные экономические показатели деятельности ООО «АвтоТрансМарин» за 2017-2019 гг.

Показатели	2017 г.	2018 г.	2019 г.	Абсолютное отклонение		Относительное отклонение, %	
				2018 / 2017	2019 / 2017	2018 / 2017	2019 / 2017
Выручка от оказанных транспортных услуг, т. р.	6087	13787	58042	7700	44255	226,5	421,0
Среднесписочная численность персонала ООО «АвтоТрансМарин», чел	8	12	35	4	23	150,0	291,7
Производительность труда, т. р.	761	1149	1658	388	509	151,0	144,3

Продолжение таблицы 1

Показатели	2017 г.	2018 г.	2019 г.	Абсолютное отклонение		Относительное отклонение, %	
				2018 / 2017	2019 / 2017	2018 / 2017	2019 / 2017
Среднемесячный уровень оплаты труда работников ООО «АвтоТрансМарин», т.р.	34,4	36,9	40,1	2,5	3,2	107,1	108,8
Себестоимость оказанных услуг, т.р.	5770	12948	55181	7178	42233	224,4	426,2
Прибыль от продажи оказанных услуг, т.р.	317	839	2861	522	2022	264,7	341,0
Чистая прибыль ООО «АвтоТрансМарин», т.р.	229	761	2130	532	1369	332,3	279,9
Общая сумма капитала ООО «АвтоТрансМарин», т.р.	713	2928	3532	2215	604	410,7	120,6
Рентабельность продаж, %	5,21	6,09	4,93	0,88	-1,16	-	-
Рентабельность предприятия, %	3,97	5,88	3,86	1,91	-2,02	-	-
Рентабельность активов, %	26,78	41,80	65,94	15,02	24,14	-	-
Рентабельность оборотных активов, %	26,78	41,80	65,94	15,02	24,14	-	-
Рентабельность капитала, %	38,29	106,14	107,22	67,84	1,09	-	-

Оценивая данные таблицы 1, можно отметить, что в 2019 г. по сравнению с 2018 г. наблюдалась положительная динамика изменения выручки от реализации. Так, в частности, в 2019 г. выручка возросла на 44255 т. р. или более чем в 4 раза.

За счет роста выручки от реализации транспортных услуг в 2019 г. по сравнению с 2018 г. прибыль от реализации услуг возросла на 3,4 раза, что является положительным моментом в деятельности организации.

Однако данное увеличение не позволило ООО «АвтоТрансМарин» увеличить показатели рентабельности. Так, например, в 2019 г. уровень рентабельности продаж снизился по сравнению с прошлым годом на 1,16 %.

Отрицательная динамика уровня рентабельности продаж в 2019 г. свидетельствует о снижении экономической эффективности выполнения работ и оказания услуг организации. Данное снижение обусловлено превышением темпа роста себестоимости продаж над темпом роста выручки.

Наглядно динамика показателей рентабельности ООО «АвтоТрансМарин» представлена на рисунке 11.

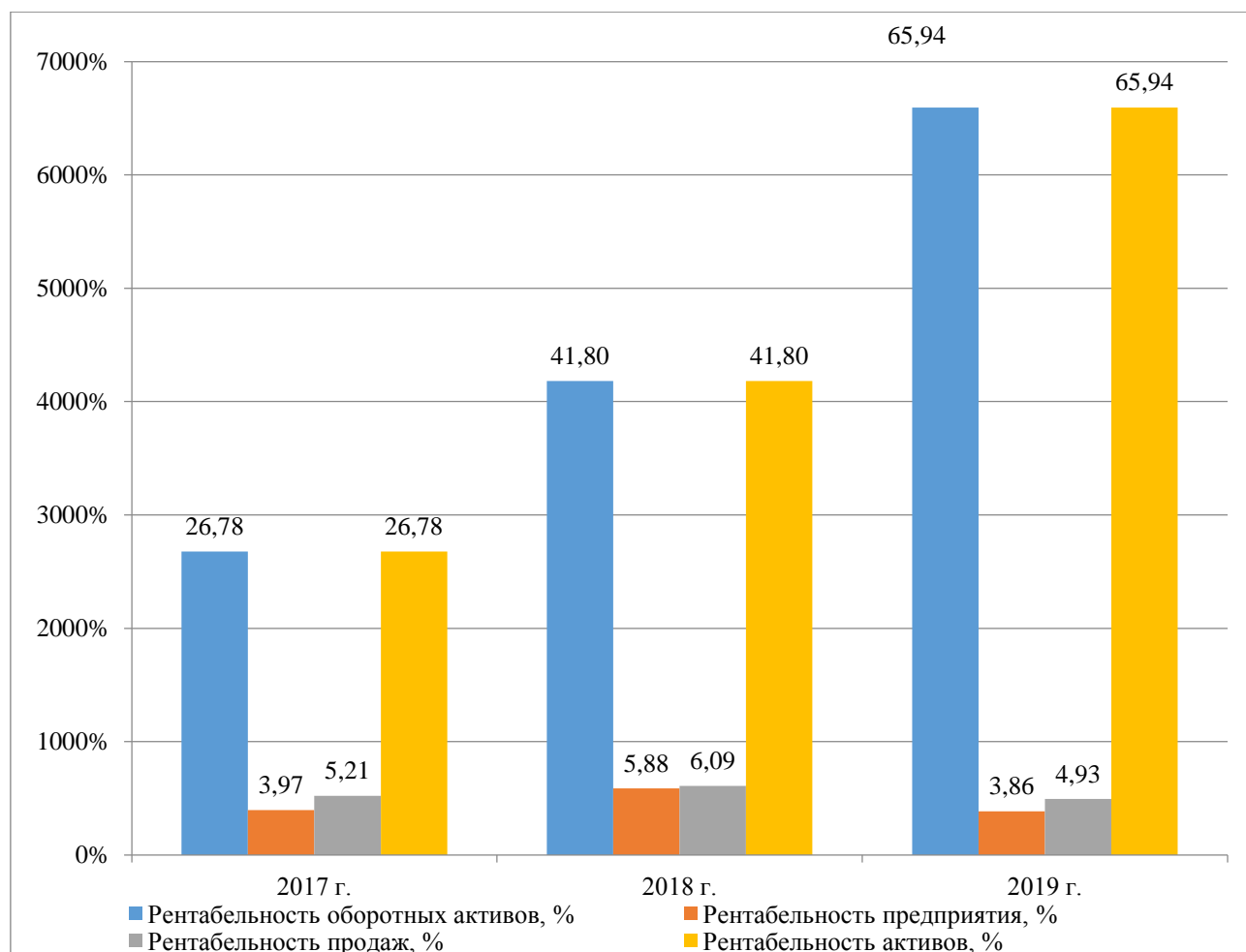


Рисунок 11 – Динамика показателей рентабельности ООО «АвтоТрансМарин»

В результате роста среднесписочной численности персонала и выручки от реализации, производительность труда одного работника в 2019 г. составила 1658 т. р., что на 44,3 % больше, чем в 2018 г.,

При этом, среднесписочная численность персонала возросла на 23 чел. или в 2,9 раза, и в 2019 г. составила 35 чел.

Такое изменение сопровождается увеличением среднемесячной заработной платы на 8,8 %, которая в 2019 г. составила 140,12 т.р.

Соотношение динамики производительности труда и среднемесячной заработной платы отображено на рисунке 12.

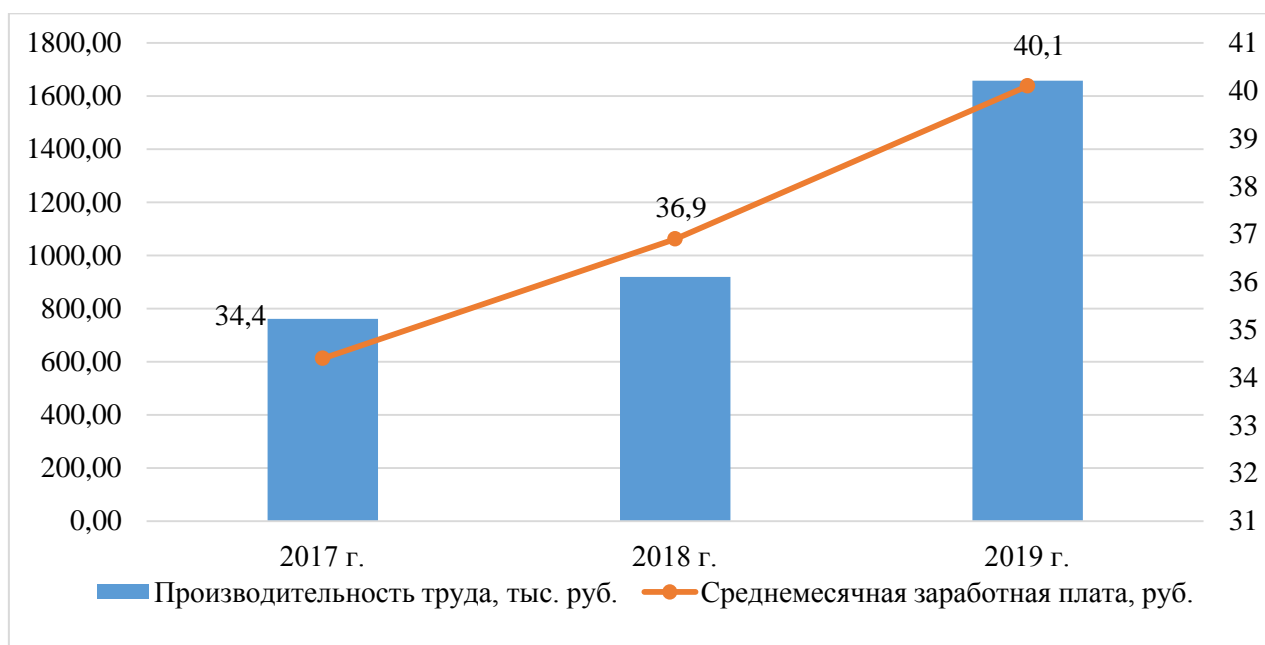


Рисунок 12 – Динамика соотношения динамики производительности труда и среднемесячной заработной платы ООО «АвтоТрансМарин»

Итогом деятельности предприятия в 2019 г. является чистая прибыль в размере 2130 т. р., что на 532 т. р. больше уровня 2018 г.

Увеличение чистой прибыли организации привело к росту уровня рентабельности активов организации, что говорит о повышении эффективности их использования в ООО «АвтоТрансМарин» в 2019 г. по сравнению с 2018 г.

В целом можно сделать вывод, что за анализируемый период, предприятие ООО «АвтоТрансМарин» является прибыльным, однако в 2019 г. эффективность основной деятельности предприятия снизилась, что является отрицательным моментом в его деятельности.

2.2 Анализ эффективности деятельности транспортной организации

Проведен анализ динамики и структуры продаж услуг ООО «АвтоТрансМарин» за 2017-2019 гг. Результаты анализа представлены в таблице 2.

Таблица 2 – Динамики объема продаж услуг ООО «АвтоТрансМарин» за 2017-2019 гг., т. р.

Показатели	2017 год		2018 год		2019 год		Отклонение 2017 г. к	
	т. р.	Уд. вес, %	т. р.	Уд. вес, %	т. р.	Уд. вес, %	2017 год, в %	2018 год, в %
Деятельность вспомогательная прочая, связанная с перевозками	5 413	88,93	11 560	83,85	51 428	88,60	950,08	444,88
Торговля оптовая неспециализированная	254	4,17	1 020	7,40	3 540	6,10	1393,70	347,06
Деятельность по складированию и хранению	50	0,82	540	3,92	1 416	2,44	2832,00	262,22
Прочие виды услуг	370	6,08	667	4,84	1 658	2,86	448,11	248,58
Итого	6 087	100	13 787	100	58 042	100	953,54	420,99

Данные таблицы 2 свидетельствуют, что объем продаж услуг, связанных с перевозкой груза, вырос с 5143 т.р. до 51428 т.р., а объем оптовой торговли увеличился в 13,9 раз.

Выручка от реализации остальных видов деятельности ООО «АвтоТрансМарин» также имеет положительную динамику.

Наибольший удельный вес в общей структуре объемов оказываемых услуг ООО «АвтоТрансМарин» приходится на перевозки груза – 88,60 %.

На сегодняшний день в компании имеется в аренде 17 единиц

различных автотранспортных средств, что на 13 единиц автотранспортных средств больше, чем в 2017 г.

Далее представим анализ динамики и структуры расходов организации.

Таблица 3 – Далее представим анализ динамики и структуры расходов ООО «АвтоТрансМарин»

Показатели	2017 год		2018 год		2019 год		В % к обороту	
	Т.р.	Уд. вес, %	Т.р.	Уд. вес, %	Т.р.	Уд. вес, %	2017 год	2018 год
Материальные расходы	804	13,93	2025	15,64	8025	14,54	998,13	396,30
Заработная плата	3304	57,27	5309	41,00	16842	30,52	509,70	317,22
Взносы во внебюджетные фонды	991	17,18	1593	12,30	5053	9,16	509,70	317,22
Прочие расходы	670	11,62	4021	31,05	25261	45,78	3768,20	628,25
Итого расходы	5770	100,00	12948	100,00	55181	100,00	956,34	426,17
В том числе:								
Переменные расходы	5100	88,38	8927	68,95	29920	54,22	586,70	335,16
Постоянные расходы	670	11,62	4021	31,05	25261	45,78	3768,20	628,25

Как видно из данной таблицы, в 2019 г. наибольший удельный вес в общей структуре расходов ООО «АвтоТрансМарин» приходится на прочие расходы, в состав которые входят расходы на аренду автомобилей, страховка, ремонт и прочие расходы, которые организация оплачивает компании арендодателю. В динамике данная статья затрат в 2019 г. возросла более чем в 3,76 раз за анализируемый период.

Материальные расходы организации, которые состоят из расходов на топливо, ГСМ за анализируемый период возросли в 998 раз. Также за анализируемый период наблюдается значительное увеличение заработной платы сотрудников организации, а также расходы на взносы на социальные нужды. Рост данных статей затрат составил более чем в 5 раз.

В целом можно сделать вывод, что общая сумма расходов организации увеличилась за анализируемый период более чем в 9,5 раз.

Далее проведем анализ эффективности деятельности ООО «АвтоТрансМарин». Для этого, определим производительность автотранспорта, на примере одной из единиц автопарка ООО «АвтоТрансМарин».

Таблица 4 – Оценка производительности автотранспорта ООО «АвтоТрансМарин» за 2017-2019 года

Показатели	Грузоподъемность автомобиля, т.	Масса фактически перевезенного груза тыс.т	Коэф. Исполз о. Грузоподъемность	Техническая скорость Км/ч	Коэффициент использования пробега	Среднее расстояние перевозок и груза км.	Время на погрузку и разгрузку Мин.	Производительность, %
2017 г.								
УРАЛ 4320	5	4,5	0,9	115	0,8	1300	31	34,57
2018 г.								
УРАЛ 4320	5	4,6	0,92	115	0,85	1500	31	42,08
2019 г.								
УРАЛ 4320	5	4,1	0,82	115	0,6	1300	31	33,09

Рассчитаем технико-эксплуатационные показатели работы автомобилей в ООО «АвтоТрансМарин».

Время, затрачиваемое на оборот автомобиля:

$$t_{об} = \frac{(l_{AB} + l_{BA})}{V_T} + t_{np}, \quad (1)$$

где l_{AB} – расстояние между отправителем А и получателем Б, км;

l_{BA} – расстояние между получателем Б и отправителем А, км;

t_{np} – время простоя автомобиля под погрузкой и разгрузкой, ч.

Время простоя автомобиля под погрузкой и разгрузкой:

$$t_{n-p} = t_{n-pl} + t_{ожд}, \quad (2)$$

где t_{n-pl} – время простоя под погрузкой-разгрузкой, ч;

$t_{ожд}$ – время простоя при ожидании погрузки, 0,33ч.

$$t_{n-pl} = \frac{H_{np} \cdot q_{\phi}}{60}, \quad (3)$$

где H_{np} - норма времени простоя под погрузкой-разгрузкой 1 тонны груза, мин.

Для автомобиля УРАЛ 4320 $H_{np} = 1$ мин.

$$t_{n-pl} = \frac{1 \cdot 5}{60} = 0,083$$

$$t_{n-pl} = 0,083 \text{ ч}$$

$$t_{n-p} = 0,083 + 0,33 = 0,4$$

$$t_{n-p} = 0,4 \text{ Ч}$$

$$t_{об} = \frac{(20+20)}{20} + 0,4 = 2,4$$

$$t_{об} = 2,4 \text{ Ч}$$

Число оборотов до перерыва на обед:

$$n_{об} = \frac{4}{t_{об}} \cdot \quad (4)$$

$$n_{об} = \frac{4}{2,4} = 1,66$$

$$n_{об} = 1,66 \text{ об.}$$

Количество ездов, совершенных автомобилем до обеда:

$$N^l = n_{об} + 0,8 \quad (5)$$

$$N_e = 1,66 + 0,8 = 2,4$$

$$N_e = 2 \text{ езд.}$$

Время, затрачиваемое на нулевой пробег к месту обеденного перерыва от конечного пункта в последнем обороте:

$$t_H = \frac{l_{ij}}{V_T}, \quad (6)$$

где l_{ij} – пробег автомобиля от конечного пункта i в последнем обороте до перерыва на обед к месту обеденного перерыва j , км.

В данном случае $l_{ij} = 0$, т.к. водитель обедает в месте последней разгрузки до обеда.

$$t_H = \frac{0}{45} = 0$$

$$t_H = 0 \text{ ч}$$

Время прибытия к месту обеденного перерыва:

$$T_j = T_A + t_{об} \cdot n_{об}^1 + t_H^{01}. \quad (7)$$

$$T_j = 9,4 + 2,4 \cdot 2 + 0 = 14,2$$

$$T_j = 14,2 \text{ ч}$$

Время убытия к отправителю A после окончания обеденного перерыва:

$$T_j^l = T_j + t_{пер}, \quad (8)$$

где $t_{пер}$ – продолжительность обеденного перерыва, ч.

$$T_j^I = 14,2 + 1 = 15,2$$

$$T_j^I = 15,2 \text{ Ч}$$

Время, затрачиваемое на нулевой пробег к отправителю А от места обеденного перерыва:

$$t_H = \frac{l_{jA}}{V_T}, \quad (9)$$

где l_{jA} - пробег автомобиля от места обеденного перерыва до отправителя А, км.

$$t_H = \frac{20}{20} = 1,0$$

$$t_H = 1,0 \text{ Ч}$$

Время прибытия к отправителю А после окончания обеденного перерыва:

$$T_A^O = T_j^I + t_H^O. \quad (10)$$

$$T_A^O = 15,2 + 1,0 = 16,2$$

$$T_A^O = 16,2 \text{ Ч}$$

Число оборотов после перерыва на обед:

$$n_{об} = \frac{4}{t_{об}}. \quad (11)$$

$$n_{об} = \frac{4}{2,4} = 1,66$$

$$n_{об} = 2 \text{ об.}$$

Количество поездок, совершенных автомобилем после обеда:

$$N_e^{zp} = n_{об} \cdot 2 \quad (12)$$

$$N_e^{zp} = 4$$

$$N_e^{zp} = 4 \text{ езд.}$$

Время прибытия к получателю Б в последнем обороте в конце рабочей смены:

$$T_B = T_A^O + t_{об} \cdot n_{об} - \frac{l_{AB}}{V_T} \cdot \quad (13)$$

$$T_B = 16,2 + 2,4 \cdot 2 - \frac{40}{20} = 19,0$$

$$T_B = 19,0 \text{ ч}$$

Время, затрачиваемое на нулевой пробег в конце рабочей смены:

$$t_H^{\kappa} = \frac{l_{BB}}{V_T} \cdot \quad (14)$$

$$t_H^{\kappa} = \frac{0}{45} = 0$$

$$t_H^{\kappa} = 0 \text{ ч}$$

Время возвращения в автоколонну после окончания рабочей смены:

$$T_B^1 = T_B + t_H^{\kappa} \cdot \quad (15)$$

$$T_B^1 = 19,0 + 0 = 19,0$$

$$T_B^1 = 18,4 \text{ ч}$$

Время работы в наряде одного автомобиля:

$$T_H = T_B^I - T_B - t_{пер} + t_{ПЗ}, \quad (16)$$

где $t_{пер}$ – продолжительность перерыва на обед, ч;

$t_{ПЗ}$ – подготовительно-заключительное время, ч, $t_{ПЗ} = 0,38$ ч [10].

$$T_H = 19 - 8,00 - 1 + 0,5 = 10,5$$

$$T_H = 10,5 \text{ Ч}$$

Пробег автомобиля с грузом:

$$L_{ГП} = l_{AB} \cdot (N_e^{зп1} + N_e^{зп2}). \quad (17)$$

$$L_{ГП} = 20 \cdot (2 + 2) = 80$$

$$L_{ГП} = 80 \text{ КМ}$$

Пробег холостой:

$$L_X = l_{BA} \cdot (N_e^{\text{бзп}1} + N_e^{\text{бзп}2}). \quad (18)$$

$$L_X = 20 \cdot (2 + 2) = 80$$

$$L_X = 4 \text{ КМ}$$

Пробег без груза:

$$L_{БГП} = L_H + L_X. \quad (19)$$

$$L_{БГП} = 2 + 80 = 82$$

$$L_{БГП} = 82 \text{ КМ}$$

Общий пробег:

$$L_{ОБЩ} = L_{ГР} + L_{БГР} \quad (20)$$

$$L_{ОБЩ} = 80 + 82 = 162$$

$$L_{ОБЩ} = 162 \text{ км}$$

Коэффициент использования пробега:

$$\beta = \frac{L_{ГР}}{L_{ОБЩ}} \quad (21)$$

$$\beta = \frac{80}{162} = 0,494$$

$$\beta = 0,494$$

Часовая производительность автомобиля:

$$W_{\text{Ч}}^T = \frac{q_n \cdot \gamma \cdot \beta \cdot V_T}{l_{AB} + \beta \cdot V_T \cdot t_{np}} \quad (22)$$

где q_n – грузоподъемность автомобиля, т;

γ – коэффициент использования грузоподъемности.

$$W_{\text{Ч}}^T = \frac{5 \cdot 0,494 \cdot 20}{40 + 0,494 \cdot 20 \cdot 0,4} = 1,12$$

$$W_{\text{Ч}}^T = 1,12 \text{ т/ч}$$

Производительность автомобиля за сутки:

$$W_C^T = W_{\text{Ч}} \cdot T_H \quad (23)$$

$$W_C^T = 1,12 \cdot 10,5 = 11,8$$

$$W_C^T = 11,8 \text{ т/сут.}$$

Плановый объем перевозок всеми автомобилями за смену:

$$Q_{CM} = \frac{Q_{год}}{D_P}, \quad (24)$$

где $Q_{год}$ – объем перевозок за год, т;

D_P – число рабочих дней в периоде, дн.

$$Q_{CM} = \frac{4000}{357} = 11,2$$

$$Q_{CM} = 11,2 \text{ т}$$

Количество автомобилей, находящихся в эксплуатации на маршруте:

$$A_{\text{Э}} = \frac{Q_{CM}}{W_C}. \quad (25)$$

$$A_{\text{Э}} = \frac{11,2}{11,8} = 0,949$$

$$A_{\text{Э}} = 0,949 \text{ ед.}$$

Число автомобиле-дней работы, необходимых для выполнения всего плана перевозок:

$$A_{D_P} = \frac{Q_{год}}{W_C}. \quad (26)$$

$$A_{D_P} = \frac{4000}{11,8} = 338,98$$

$$A_{D_P} = 338,98 \text{ дн.}$$

Число автомобиле-часов работы, необходимых для выполнения всего плана перевозок:

$$A_{Ч_P} = A_{D_P} \cdot T_H. \quad (27)$$

$$A_{Ч_P} = 338,98 \cdot 10,5 = 3559,32$$

$$AЧ_P = 3559,32 \text{ ч}$$

Пробег с грузом всех автомобилей за год:

$$L_{ГР}^{200} = L_{ГР} \cdot АД_P \cdot \quad (28)$$
$$L_{ГР}^{200} = 80 \cdot 338,98 = 27118,4$$
$$L_{ГР}^{200} = 27118,4 \text{ км}$$

Пробег общий всех автомобилей за год:

$$L_{ОБЩ}^{200} = L_{ОБЩ} \cdot АД_P \cdot \quad (29)$$
$$L_{ОБЩ}^{200} = 162 \cdot 338,98 = 54914,76$$
$$L_{ОБЩ}^{200} = 54914,76 \text{ км}$$

Автомобиле-дни в хозяйстве всех автомобилей:

$$АД_X = \frac{АД_P}{\alpha_B} \quad (30)$$
$$АД_X = \frac{338,98}{0,87} = 389,63$$
$$АД_X = 389,63 \text{ дн.}$$

Среднесписочное количество автомобилей:

$$A_{CC} = \frac{A_{\Sigma}}{\alpha_B} \quad (31)$$
$$A_{CC} = \frac{0,949}{0,87} = 1,09$$
$$A_{CC} = 1,09 \text{ ед.}$$

Грузооборот:

$$P = Q_{год} \cdot L_{AB} \quad (32)$$

$$P = 4000 \cdot 20 = 80000$$

$$P = 80000 \text{ ткм}$$

Аналогично рассчитаем технико-эксплуатационные показатели работы автомобилей на других маршрутах, используя формулы с (1) по (32).

Результаты расчетов представлены в таблице 5.

Таблица 5 – Технико-эксплуатационные показатели работы автомобилей за год в ООО «АвтоТрансМарин»

Показатель	Значение
Q, т	76000
P, ткм	1520000
L _{гр} , км	5152496
L _{общ} , км	1043380,44
W _{сут} , т/с	11,8
T _н , ч	10,5
t _{об} , ч	2,4
AД _р , дн.	6440,62
AЧ _р , ч	67627,08
A _э , ед	19
A _{сс} , ед	17
AД _х , дн	7402,97
α _в	0,87
β	0,494
γ	0,98

Данные таблицы 5 показывают, что перевозка груза в ООО «АвтоТрансМарин» автомобиля УРАЛ 4320 не достаточно эффективна.

Подводя итог данной главы, можно сделать вывод, что за анализируемый период эффективность работы транспортной организации ООО «АвтоТрансМарин» снизилась несмотря на значительное увеличение выручки от оказанных услуг. Число арендованных автотранспортных средств

возросло с 2 автомобилей до 17 единиц.

Значительно увеличились прочие расходы, в состав которых входят все расходы по аренде автотранспортных средств.

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.

Несмотря на увеличение количества автотранспортных средств деятельность их является недостаточно эффективна. Следовательно, можно сделать объективное мнение о необходимости разработки мероприятия по повышению эффективности деятельности ООО «АвтоТрансМарин».

3 Разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности транспортной организации ООО «АвтоТрансМарин»

3.1 Основные направления повышения эффективности деятельности ООО «АвтоТрансМарин»

Для повышения эффективности работы ООО «АвтоТрансМарин», предлагается провести следующие мероприятия:

Мероприятие 1. Новые транспортные средства приобретать по договору лизинга.

Лизинг — это инвестиционный инструмент, позволяющий предприятию, не привлекая собственные ресурсы, произвести модернизацию основных фондов и получить новое необходимое оборудование или другие непотребляемые предметы с оптимизацией налогообложения предприятия.

Непосредственно понятие лизинга в России на законодательном уровне вводит Федеральный закон «О финансовой аренде (лизинге)»: это совокупность экономических и правовых отношений, возникающих в связи с реализацией договора лизинга, в том числе приобретением предмета лизинга.

Лизинг по своему содержанию близок к кредитным отношениям, а поскольку заемщик и ссудодатель используют капитал не в денежной, а в товарной форме, то он схож с инвестициями капитала.

Лизингодатель оказывает лизингополучателю финансовую услугу, приобретая имущество у поставщика производителя за полную стоимость в собственность, а лизингополучатель возмещает эту стоимость периодическими взносами (платежами) с процентами за кредит.

Взаимоотношения между участниками лизинговой сделки строятся по следующей схеме.

Лизингополучатель подбирает поставщика имущества, затем он обращается к будущему лизингодателю, который имеет необходимые ресурсы. При этом лизингодатель приобретает имущество у поставщика в

собственность, а затем передает его лизингополучателю во временное пользование на условиях, оговариваемых в лизинговом соглашении.

На первом этапе оформляются следующие документы: заявка, получаемая лизингодателем от будущего лизингополучателя на покупку оборудования; заключение о платежеспособности лизингополучателя и эффективности лизингового процесса; заявка, направляемая лизингодателем поставщику оборудования; заявка, направляемая лизинговой компанией банку, о предоставлении ссуды для проведения лизинговой сделки.

На втором этапе формируется: кредитный договор, заключаемый лизинговой компанией с банком, о предоставлении ссуды для проведения лизинговой сделки; договор купли – продажи объекта лизинга; акт приемки – сдачи объекта лизинга в эксплуатацию; лизинговый договор; договор на техническое обслуживание передаваемого в лизинг имущества, если обслуживание будет осуществлять лизингодатель; договор на страхование объекта лизинга.

На третьем этапе осуществляется эксплуатация имущества. Лизингополучатель обеспечивает сохранность лизингового имущества и выполняет работы, направленные на поддержание его в рабочем состоянии, производит выплаты лизингодателю лизинговых платежей. Лизинговые операции отражаются в бухгалтерской отчетности, а после окончания срока оформляются отношения по дальнейшему использованию оборудования [24].

Субъектами лизинга являются:

- собственник имущества (лизингодатель) – лицо, которое намеренно приобретает имущество для сдачи его во временное пользование;
- пользователь имущества (лизингополучатель) – лицо, получающее имущество во временное пользование;
- продавец имущества – лицо, продающее имущество, являющееся объектом лизинга.

Продавцом лизингового имущества является предприятие-изготовитель, торговая организация или другое юридическое лицо,

являющееся объектом лизинга. Субъектами лизинга могут быть предприятия с иностранными инвестициями, осуществляющие свою деятельность в соответствии с законом РФ «Об иностранных инвестициях в РФ».

Лизингополучатель имеет возможность внести большой размер авансового платежа и этим подтверждает свою надежность, а также достаточность собственных средств.

Лизинг выполняет ряд функций:

- финансовая функция заключается в том, что лизингополучатель освобожден от единовременной оплаты всей стоимости имущества;
- производственная функция заключается в оперативном решении производственных задач, путем временного использования необходимого оборудования;
- функция получения налоговых льгот;
- сбытовая функция реализуется через расширение и увеличение количества потребителей и увеличение выручки от реализации продукции [24].

Лизинг имеет ряд преимуществ.

Отметим основные:

- Лизинг не предполагает единовременное привлечение крупных сумм собственных средств для закупки предмета лизинга;
- Лизинговые платежи распределяются наиболее удобным способом для лизингополучателя и соответствуют срокам, когда компания уже начала получать прибыль от использования предмета лизинга, и он уже окупается;
- Лизинг позволяет экономить денежные средства за счет налоговых преференций (налог на прибыль, зачет НДС, налог на имущество);
- Лизинг является единственным способом применить ускоренную амортизацию с коэффициентом до 3. За счет этого балансовая стоимость имущества уменьшается в 3 раза быстрее и как следствие уменьшается сумма налога на имущество;

– График погашения задолженности (график лизинговых платежей) отличается гибкостью. Лизингополучатель не производит выплат до ввода предмета лизинга в эксплуатацию;

– Предмет лизинга может учитываться либо на балансе лизингодателя, либо на балансе лизингополучателя. Если балансодержателем является лизинговая компания, то лизингополучатель получает возможность улучшить структуру своего баланса, за счет учета предмета лизинга на забалансовых счетах (кредит или прямая закупка этого не позволяют сделать);

- По окончании срока лизингового договора, лизингополучатель имеет возможность получить предмет лизинга по нулевой стоимости.

- Договор лизинга составляется, как правило, на 2-3 года, что примерно соответствует сроку окупаемости предмета лизинга. В случае если предметом лизинга является оборудование с большим сроком окупаемости, то договор лизинга может быть заключен и на 5-6 лет. Не все кредитные организации готовы к таким срокам.

- Получение финансирования через лизинг значительно проще и намного реже требуется залоговое обеспечение. Так как лизинговая компания будет являться собственником имущества до окончания срока лизинга.

- Из-за своей простоты, доступности и эффективности лизинг позволяет лизингополучателям поддерживать фонд средств производства в соответствии с современными требованиями рынка, что дает значительные конкурентные преимущества [42].

Нами предлагается по договору лизинга с компанией АО «ВЭБ-лизинг» ООО «АвтоТрансМарин» приобрести автомобиль УРАЛ 4320, заменив тем самым арендованное транспортное средство.

Мероприятие 2. Усовершенствовать форму организации труда водителей ООО «АвтоТрансМарин». На данный момент используется односменная форма – за одним автомобилем закреплён один водитель.

Изменить на полуторную – за двумя автомобилями закреплены три водителя. Ожидаемым эффектом должно стать повышение производительности, в результате внедрения проекта должно сократиться среднесписочное количество автомобилей, следовательно, при том же объеме перевозок ожидается значительное снижение транспортной работы.

3.2 Оценка экономической эффективности предложенных рекомендаций

В данном разделе представим оценку эффективности каждого из предложенных мероприятий.

Мероприятие 1. Рассмотрим эффективность лизинговой сделки.

Предмет лизинга – автотранспортное средство УРАЛ 4320

Стоимость – 3 788 135,59 р. без НДС, НДС составил 681 864,41 р.

Стоимость предмета лизинга с НДС составила 4 470 000,00 р.

Для наглядности данные приведены в таблицу, которая основывается на графике платежей договора лизинга (таблица б).

Таблица б – График лизингового платежа

№ платежа	Дата лизингового платежа	Сумма лизингового платежа, с НДС, р.	Состав лизингового платежа			Остаток суммы финансирования	Расчет % ставки
			Сумма финансирования, без НДС, р.	Плата за финансирование, без НДС, р.	НДС, р.		
1	01.06.2020	2 235 000,00	1894067,80	0,00	340932,20	1 894 067,79	0,00
2	01.07.2020	107908,59	48969,92	42478,04	16460,63	1 845 097,87	26,41
3	01.08.2020	107908,59	48 688,84	42 759,12	16460,63	1 796 409,03	27,29
4	01.09.2020	107908,59	51 160,10	40287,86	16460,63	1 745 248,93	26,41
5	01.10.2020	107908,59	51002,78	40 445,18	16460,63	1694246,15	27,29
6	01.11.2020	107908,59	52184,74	39263,22	16460,63	1642061,41	27,29
7	01.12.2020	107908,59	54 621,64	36826,32	16460,63	1587439,77	26,41
8	01.01.2021	107908,59	54 659,92	36 788,04	16460,63	1 532 779,85	27,29
9	01.02.2021	107908,59	57 072,48	34 375,48	16460,63	1 475 707,37	26,41
10	01.03.2021	107908,59	57 249,26	34 198,70	16460,63	1 418 458,11	27,29
11	01.04.2021	107908,59	58 575,98	32 871,98	16460,63	1 359 882,13	27,29
12	01.05.2021	107908,59	62 983,24	28 464,72	16460,63	1 296 898,89	24,65
13	01.06.2021	107908,59	61393,05	30054,91	16460,63	1 235 505,84	27,29

Продолжение таблицы 6

№ платежа	Дата лизингового платежа	Сумма лизингового платежа, с НДС, р.	Состав лизингового платежа			Остаток суммы финансирования	Расчет % ставки
			Сумма финансирования, без НДС, р.	Плата за финансирование, без НДС, р.	НДС, р.		
14	01.07.2021	107908,59	63 739,41	27 708,55	16460,63	1 171 766,43	26,41
15	01.08.2021	107908,59	64292,92	27155,04	16460,63	1107473,51	27,29
16	01.09.2021	107908,59	66 610,78	24 837,18	16460,63	1 040 862,73	26,41
17	01.10.2021	107908,59	67 326,54	24 121,42	16460,63	973536,19	27,29
18	01.11.2021	107908,59	68 886,80	22 561,16	16460,63	90464939	27,29
19	01.12.2021	107908,59	71 159,49	20 288,47	16460,63	833 489,90	26,41
20	01.01.2022	107908,59	72132,29	19315,67	16460,63	761357,61	27,29
21	02.01.2022	107908,59	74 373,08	17074,88	16460,63	686 984,53	26,41
22	03.01.2022	107908,59	75527,47	15 920,49	16460,63	611 457,06	27,29
23	04.01.2022	107908,59	77277,78	14 170,18	16460,63	534179,28	27,29
24	05.01.2022	107908,59	80266,65	11181,31	16460,63	453912,63	24,65
25	06.01.2022	107908,59	80 928,78	10519,18	16460,63	372983,85	27,29
26	07.01.2022	107908,59	83 083,09	8 364,87	16460,63	289 900,76	26,41
27	08.01.2022	107908,59	84 729,67	6 718,29	16460,63	205 171,09	27,29
28	09.01.2022	107908,59	86846,61	4601,35	16460,63	118324,48	26,41
29	10.01.2022	107908,59	88705,85	2 742,11	16460,63	29618,63	27,29
30	11.01.2022	35759,99	29618,68	686,40	5 454,91	0,00	27,29
ИТОГО		5 292 200,51	3788135,64	696 780,12	807284,75	Средний %	26,80

Последняя графа рассчитана с использованием формул расчета платы за финансирование и процентной ставки по договору лизинга, предоставленной АО «ВЭБ-лизинг» в открытом доступе на своем сайте в разделе «Общие условия договора лизинга».

Для удобства расчета срок дней между лизинговыми платежами принят за 31. где:

$$\text{Процентная ставка} = ((\text{ПФ}i / \text{Ф}i) / \text{Сдн}) * 365 * 100, \quad (33)$$

где $\text{ПФ}i$ – плата за финансирование за соответствующий период (месяц) в абсолютном выражении;

$\text{Ф}i$ – остаток финансирования на момент начала соответствующего периода;

Сдн – срок в днях между лизинговым платежом за период $i-1$ и i ; i – расчетный период;

$i-1$ – период, предшествующий расчетному.

$$\text{Плата за финансирование} = \text{ОФ} * \text{ПС}/365 * \text{кдп}, \quad (33)$$

где ОФ – остаток финансирования на дату очередного лизингового платежа;

ПС – процентная ставка;

кдп – количество календарных дней в периоде между текущим и предыдущим лизинговыми платежами.

ООО «АвтоТрансМарин» является плательщиком налога на прибыль и налога на добавленную стоимость, в этом приобретение имущества в лизинг имеет преимущество перед приобретением имущества за счет кредитных, либо, собственных средств, такие как:

- плата за финансирование облагается налогом на добавленную стоимость, в отличие от кредитных средств;

- лизинговый платеж содержит в себе сумму амортизации и в полном объеме учитывается при расчете налога на прибыль, что позволяет лизингополучателю быстрее отнести стоимость приобретаемого имущества на расходы, так как лизинговые компании вправе применять ускоренную амортизацию к определенным группам активов;

- лизинговые компании являются клиентами товаропроизводителей и их дилеров на особых условиях, тем самым, приобретая имущество в лизинг, лизингополучатель получает минимальную контрактную цену за такое имущество;

- лизингополучателю не нужно задумываться о залоге, предмет лизинга является обеспечением по сделке;

- задолженность по договору лизинга не увеличивает кредиторскую задолженность лизингополучателя, тем самым не ухудшает его балансовые показатели;

- лизинг – это стопроцентное финансирование требуемого имущества, тогда как кредит могут одобрить на сумму, меньшую стоимости такого

имущества;

- как правило, процентная ставка по кредитам и ссудам выше, чем ставка по договору лизинга;

– лизинг позволяет владеть и пользоваться имуществом без единовременного отвлечения значительной величины собственных средств.

Если обратиться к Таблице 8, то сумма НДС, подлежащая зачету ООО «АвтоТрансМарин», составит 807 284,75 р., а экономия по налогу на прибыль составит 896 983,00 р. $((5\ 292\ 200,51 - 807\ 284,75) * 20\%)$.

Обязательным условием договора лизинга является добровольное страхование автотранспортного средства КАСКО.

Расходы на добровольное страхование за весь период действия договора лизинга составят 351 637,18 р.

Первый платеж страховой премии составил 163 155,00 р., второй – 138 681,75 р., третий составит 49 800,43 р.

Таким образом, лизингополучатель для уплаты страховой премии вынужден единовременно извлекать из оборота достаточно крупную для субъекта малого предпринимательства сумму денежных средств. При этом, НДС со стоимости услуг по страхованию не исчисляется.

Экономия по налогу на прибыль составит 70 327,00 р. $(351\ 637,18 * 20\%)$.

Всего экономия по налогу на прибыль с учетом договора лизинга составит 967 310,00 р.

Рассмотрим вариант с так называемым «полным» лизингом, в котором предложим лизингополучателю включить сумму страховой премии в лизинговый договор. При этом сумма финансирования увеличится на 351 637,18 р. и составит 4 139 772,77 р.

Данные представлены таблицей 7.

Таблица 7 – Расчет платы за финансирование с учетом суммы страховой премии

№	Дата лизингового платежа	Сумма лизингового платежа, с НДС, р.	Состав лизингового платежа			Остаток суммы финансирования	% ставка
			Сумма финансирования, без НДС, р.	Плата за финансирование, без НДС, р.	НДС, р.		
1	01.06.2020	2 235 00,00	1 894 067,80	0	340932,20	2245704,97	0,00
2	01.07.2020	123 500,00	54 500,14	50364,17	18 635,69	2191204,83	26,41
3	01.08.2020	123 500,00	54084,35	50779,96	18 635,69	2137120,47	27,29
4	01.09.2020	123 500,00	56935,35	47928,96	18 635,69	2080185,12	26,41
5	01.10.2020	123 500,00	64 419,13	40445,18	18 635,69	2015765,99	27,29
6	01.11.2020	123 500,00	65 601,09	39263,22	18 635,69	1 950 164,90	27,29
7	01.12.2020	123 500,00	68 037,99	36826,32	18 635,69	1 882 126,91	26,41
8	01.01.2021	123 500,00	68076,27	36 788,04	18 635,69	1814050,64	27,29
9	01.02.2021	123 500,00	70488,83	34375,48	18 635,69	1 743 561,81	26,41
10	01.03.2021	123 500,00	70 665,61	34198,70	18 635,69	1 672 896,20	27,29
11	01.04.2021	123 500,00	71 992,33	32871,98	18 635,69	1600903,87	27,29
12	01.05.2021	123 500,00	76 399,59	28464,72	18 635,69	1 524 504,28	24,65
13	01.06.2021	123 500,00	74 809,40	30054,91	18 635,69	1 449 694,88	27,29
14	01.07.2021	123 500,00	77 155,76	27708,55	18 635,69	1 372 539,12	26,41
15	01.08.2021	123 500,00	77709,27	27155,04	18 635,69	1 294 829,85	27,29
16	01.09.2021	123 500,00	80 027,13	24837,18	18 635,69	1214802,72	26,41
17	01.10.2021	123 500,00	80 742,89	24121,42	18 635,69	1 134 059,83	27,29
18	01.11.2021	123 500,00	82 303,15	22561,16	18 635,69	1 051 756,68	27,29
19	01.12.2021	123 500,00	84575,84	20288,47	18 635,69	967 180,84	26,41
20	01.01.2022	123 500,00	85548,64	19 315,67	18635,69	881 632,20	27,29
21	01.02.2022	123 500,00	87789,43	17 074,88	18635,69	793842,77	26,41
22	01.03.2022	123 500,00	88943,82	15 920,49	18635,69	704898,95	27,29
23	01.04.2022	123 500,00	90694,13	14 170,18	18635,69	614204,82	27,29
24	01.05.2022	123 500,00	93683,00	11 181,31	18635,69	520521,82	24,65
25	01.06.2022	123 500,00	94345,13	10 519,18	18635,69	426176,69	27,29
26	01.07.2022	123 500,00	96499,44	8 364,87	18635,69	329 677,25	26,41
27	01.08.2022	123 500,00	98146,02	6 718,29	18635,69	231 531,23	27,29
28	01.09.2022	123 500,00	100262,96	4 601,35	18635,69	131 268,27	26,41
29	01.10.2022	123 500,00	102 122,20	2 742,11	18635,69	29146,07	27,29
30	01.11.2022	35 189,39	29146,07	675,45	5 367,87	0,00	27,29
ИТОГО		5728189,39	4 139 772,77	720 317,23	868 099,39	Средний %	26,80

По данным таблицы можно отметить, что при включении в сумму финансирования страховой премии и увеличении при этом суммы финансирования на 351 637,18 р., плата за финансирование увеличится на 23 537,11 р.

При этом, сумма НДС, подлежащая зачету у ООО «АвтоТрансМарин», увеличится на 60 814,64 р. и составит 868 099,39 р., экономия налога на прибыль увеличится на 4 708,00 р. и составит 972 018,00 р.

По результатам произведенных расчетов можно сделать вывод, что увеличение финансирования по договору лизинга на сумму страховой премии является обоюдно выгодным решением. Лизинговой компании принесет дополнительный доход, а лизингополучателю увеличит налоговые выгоды.

Мероприятие 2. Для начала составим график работы в базовом и предлагаемых вариантах работы. Данные графики представлены в Приложении А.

Составим сводную таблицу 8 технико-эксплуатационных показателей работы автомобилей в базовом и втором проектном вариантах и сравним полученные значения.

Таблица 8 – Сводная таблица технико-эксплуатационных показателей базового и оптимизированного вариантов

Показатели	Базовый вариант	Оптимизированный вариант	Абсолютный прирост	Темп роста, %
Объем перевозок, тыс. т	76000	76000	0	100
Грузооборот, тыс. ткм	1286903	1286903	0	100
Коэффициент использования грузоподъемности	0,98	0,98	0	100
Коэффициент использования пробега	0,494	0,51	0,08	18,6
Коэффициент выпуска автомобилей	0,87	0,87	0	100
Техническая скорость, км/ч	20	20	0	100
Среднесуточная производительность одного автомобиля, т/с	11,8	14,2	2,4	20,33
Число автомобиле-дней работы, авт.-дн.	6440,62	4031,38	-2409,24	-38,7
Число автомобиле-часов в работе, авт.-ч	67627,08	57245,6	-10381,48	-38,37
Общий годовой пробег с грузом всех автомобилей, тыс. км	5152496	3175483,29	-1977012,71	-38,37
Общий годовой пробег всех автомобилей, тыс. км	1043380,44	639592,21	-403788,23	-38,7
Автомобиле-дни, авт.-дн.	7402,97	5897,95	-1505,02	-20,33
Среднесписочное количество автомобилей, ед.	17	14	-3	-17,65

В результате реализации данного мероприятия уменьшится число автомобиле-дней работы, необходимых для выполнения всего плана перевозок, автомобиле-дни в хозяйстве всех автомобилей и следующие из них показатели.

Сравнение показателей базового, и оптимизированного вариантов показывает увеличение основных технико-эксплуатационных показателей, таких как объём перевозок, грузооборот, коэффициент использования пробега. Также произошло существенное снижение число автомобиле-дней работы, число автомобиле-часов в работе. Что положительно влияет на работу предприятия.

Как показали расчёты, внедрение проектного варианта позволит уменьшить среднесписочное количество автомобилей (на 3 единиц), снизить автомобиле-дни на предприятии (в первом на 2409,24 авто-дней), сократить число автомобиле-часов в работе (в первом на 10381,48 ч), повысить среднесуточную производительность подвижного состава (в первом до 14.2 т).

Заключение

Деятельность транспортного предприятия связана непосредственно с процессом перемещения грузов и пассажиров в пространстве и во времени и предоставлением сопутствующих этой деятельности транспортных услуг. Вопросами организации транспортного обслуживания занимается логистика. Транспорт и логистика является одной из ключевых отраслей любого предприятия, важнейшим фактором эффективного развития и расширения. В сегодняшнем 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.

Основным видом деятельности общества является деятельность вспомогательная прочая, связанная с перевозками. Отметим, что все транспортные средства, на которых осуществляется основной вид деятельности ООО «АвтоТрансМарин» находятся у организации в долгосрочной аренде.

Проведя анализ деятельности данной организации, был сделан вывод, что в 2019 г. по сравнению с 2018 г. наблюдалась положительная динамика изменения выручки от реализации. Так, в частности, в 2019 г. выручка возросла на 44255 т. р. или более чем в 4 раза.

За счет роста выручки от реализации транспортных услуг в 2019 г. по сравнению с 2018 г. прибыль от реализации услуг возросла на 3,4 раза, что является положительным моментом в деятельности организации.

Однако данное увеличение не позволило ООО «АвтоТрансМарин» увеличить показатели рентабельности. Так, например, в 2019 г. уровень рентабельности продаж снизился по сравнению с прошлым годом на 1,16 %. Отрицательная динамика уровня рентабельности продаж в 2019 г. свидетельствует о снижении экономической эффективности выполнения

работ и оказания услуг организации. Данное снижение обусловлено превышением темпа роста себестоимости продаж над темпом роста выручки.

В результате роста среднесписочной численности персонала и выручки от реализации, производительность труда одного работника в 2019 г. составила 1658 т. р., что на 44,3 % больше, чем в 2018 г.,

При этом, среднесписочная численность персонала возросла на 23 чел. или в 2,9 раза, и в 2019 г. составила 35 чел.

Такое изменение сопровождается увеличением среднемесячной заработной платы на 8,8 %, которая в 2019 г. составила 140,12 т.р.

Итогом деятельности предприятия в 2019 г. является чистая прибыль в размере 2130 т. р., что на 532 т. р. больше уровня 2018 г.

Увеличение чистой прибыли организации привело к росту уровня рентабельности активов организации, что говорит о повышении эффективности их использования в ООО «АвтоТрансМарин» в 2019 г. по сравнению с 2018 г.

В целом можно сделать вывод, что за анализируемый период, предприятие ООО «АвтоТрансМарин» является прибыльным, однако в 2019 г. эффективность основной деятельности предприятия снизилась, что является отрицательным моментом в его деятельности.

Число арендованных автотранспортных средств возросло с 2 автомобилей до 17 единиц.

Значительно увеличились прочие расходы, в состав которых входят все расходы по аренде автотранспортных средств.

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.

Несмотря на увеличение количества автотранспортных средств деятельность их является недостаточно эффективна. Следовательно, можно сделать объективное мнение о необходимости разработки мероприятия по повышению эффективности деятельности ООО «АвтоТрансМарин».

Для совершенствования организации транспортного обслуживания ООО «АвтоТрансМарин», в работе было предложено провести следующие мероприятия: Новые транспортные средства приобретать по договору лизинга, а также усовершенствовать форму организации труда водителей ООО «АвтоТрансМарин». Ожидаемым эффектом стало повышение производительности, кроме того, при том же объеме перевозок ожидается значительное снижение транспортной работы.

Список используемой литературы

1. Амиров М.Ш., Амиров С.М. Единая транспортная система : учебник / М.Ш. Амиров, 2-е изд., стер. М. : КНОРУС, 2016. – 184 с.
2. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия: учебник / А.Д. Шеремет. – 2-е изд., доп. – М.: ИНФРА-М, 2017. – 374 с.
3. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятий: Учебник / Под ред. В.Я. Позднякова. – М.: НИЦ ИНФРА-М, 2017. – 617 с.
4. Аникин, Б. А. Логистика производства: теория и практика : учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры / В. А. Волочиенко, Р. В. Серышев ; отв. ред. Б. А. Аникин. — М. : Издательство Юрайт, 2019. — 454 с.
5. Афонин, А. М. Промышленная логистика / А.М. Афонин, Ю.Н. Царегородцев, А.М. Петрова. – М.: Форум, 2019. – 304 с.
6. Гаджинский, А. М. Логистика: учебник для высших учебных заведений по направлению подготовки «Экономика» / А. М. Гаджинский. – Москва: Дашков и К°, 2016. – 484 с.
7. Гайдаенко, А. А. Логистика / А.А. Гайдаенко, О.В. Гайдаенко. – Москва: Машиностроение, 2019. – 272 с.
8. Гайнутдинов, Э.М. Производственный менеджмент: Учебное пособие / Э.М. Гайнутдинов, Л.И. Поддергина. – Мн.: Вышэйшая шк., 2016. – 320 с.
9. 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. – 345с.
10. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) (статьи 1 – 453) (с изменениями от 21.01.2020)

11. 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.
12. 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.
13. 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.
14. Егоршин А.П. Организация труда персонала: Учебник / А.П. Егоршин, А.К. Зайцев. – М.:ИНФА-М, 2015. – 320 с.
15. Ковтун Т.М. Аренда и лизинг в системе взаимоотношений субъектов рынка / Т.М. Ковтун // Управление в социально-экономических системах. – 2014. – С. – 114-117.
16. 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. – ХХІХ, 633 с.
17. Левкин, Г. Г. Коммерческая логистика : учебное пособие для вузов / Г. Г. Левкин. — 2-е изд., испр. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2018. — 375 с.
18. Логистика и управление цепями поставок – взгляд в будущее: макроэкономический аспект / О. Д. Проценко, И. О. Проценко. – Москва : Дело, 2016. – 191 с.
19. Логистика и управление цепями поставок : учебник для академического бакалавриата / В. В. Щербаков [и др.] ; под ред. В. В. Щербакова. — М. : Издательство Юрайт, 2019. — 582 с.
20. 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.

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

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

23. 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.

24. 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.

25. Логистика: учебник / А. В. Тебекин. – Москва : Дашков и К°, 2016. – 353 с.

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

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

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

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

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

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

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

33. Логистика: учебник для студентов среднего профессионального

образования, обучающихся по специальностям «Менеджмент (по отраслям)», «Маркетинг (по отраслям)», «Коммерция (по отраслям)» / А. А. Канке, И. П. Кошечкина. – Москва: ФОРУМ: ИНФРА-М, 2015. – 383 с.

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

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

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

37. Менеджмент персонала корпорации: Монография/Кузьмина Н.М. – М.: НИЦ ИНФРА-М, 2016. – 245 с.

38. Неруш, Ю. М. Логистика : учебник и практикум для СПО / Ю. М. Неруш, А. Ю. Неруш. — 5-е изд., пер. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2019. — 559 с.

39. 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.

40. Плужников, К. И. Правовое регулирование транспортно-экспедиторской деятельности / К.И. Плужников, Ю.А. Чунтомова. – М.: ТрансЛит, 2019. – 128 с.

41. Столяров А. Лизинг как новый инструмент бизнеса [Электронный ресурс]/ А. Столяров // Формирование экономики знаний в России: ВУЗы, предприятия и институты. – 2015. – С. 169-174.

42. Смолоник А.Г. ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА: ПРАВОВОЕ ПОНЯТИЕ И СОДЕРЖАНИЕ / Смолоник А.Г. // В сборнике: Сфера знаний: вопросы продуктивного взаимодействия наук в XXI веке Казань, – 2018. – С. 293-296.

43. Трудовой кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 N 197-ФЗ (ред. от 11.10.2019)

Приложение А

График работы водителей ООО «АвтоТрансМарин»

Таблица А.1 – График работы (одиночная форма)

Водитель	Числа месяца																														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
Первый	1	1	1	1	1	1	В	1	1	1	1	1	1	В	1	1	1	1	1	1	1	В	1	1	1	1	1	1	В	1	1
Второй	1	1	1	1	1	1	В	1	1	1	1	1	1	В	1	1	1	1	1	1	1	В	1	1	1	1	1	1	В	1	1
Третий	1	1	1	1	1	1	В	1	1	1	1	1	1	В	1	1	1	1	1	1	1	В	1	1	1	1	1	1	В	1	1

Таблица А.2 – График работы (полуторная форма)

Водитель	Числа месяца																													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Первый	1	1	1	1	В	В	1	1	1	1	В	В	1	1	1	1	В	В	1	1	1	1	В	В	1	1	1	1	В	В
Второй	1	1	В	В	1	1	1	1	В	В	1	1	1	1		В	1	1	1	1	В	В	1	1	1	1	В	В	1	1
Третий	В	В	1	1	1	1	В	В	1	1	1	1	В	В	1	1	1	1	В	В	1	1	1	1	В	В	1	1	1	1

Приложение Б

Бухгалтерский баланс ООО «АвтоТрансМарин» на 31.12.2019 г.

от 06.03.2018 № 41н)						
Бухгалтерский баланс						
на 31 Декабря 20 19 г.						
				Коды		
				0710001		
				31	12	2019
				81472927		
				7743649895		
				52.29		
				64	16	
				384 (385)		
Форма по ОКУД Дата (число, месяц, год)						
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ Организация "АВТОТРАНСМАРИН" по ОКПО						
Идентификационный номер налогоплательщика ИНН						
Вид экономической деятельности по						
деятельность вспомогательная прочая, связанная с перевозками ОКВЭД						
Организационно-правовая форма/форма собственности						
ООО/Частная по ОКОПФ/ОКФС						
Единица измерения: тыс. руб. (млн. руб.) по ОКЕИ						
Местонахождение (адрес) 125445, г Москва, улица Смольная, дом 24а, ЭТ 12 ПОМ I КОМ 47,48						
Пояснения ¹	Наименование показателя ²	Код	На 1 декабр:	На 31 декабря	На 31 декабря	
			20 19 г. ³	20 18 г. ⁴	20 17 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	-	-	-	
	Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям	1220	-	-	-	
	Дебиторская задолженность	1230	3345	1956	663	
	Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов)	1240	-	-	-	
	Денежные средства и денежные эквиваленты	1250	187	972	50	
	Прочие оборотные активы	1260	-	0	-	
	Итого по разделу II	1200	3532	2928	713	
	БАЛАНС	1600	3532	2928	713	

Пояснения ¹	Наименование показателя ²	Код	На 1 декабря	На 31 декабря	На 31 декабря
			2019 г. ³	2018 г. ⁴	2017 г. ⁵
	ПАССИВ				
	III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ ⁶				
	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	2979	974	440
	Итого по разделу III	1300	2 989	984	450
	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	543	1944	263
	Доходы будущих периодов	1530	-	-	-
	Оценочные обязательства	1540	-	-	-
	Прочие обязательства	1550	-	-	-
	Итого по разделу V	1500	543	1944	263
	БАЛАНС	1700	3 532	2 928	713

Приложение В

Отчет о финансовых результатах ООО «АвтоТрансМарин» на 31.12.2019 г.

Отчет о финансовых результатах				
за январь-декабрь 20 19 г.				
			Дата (число, месяц, год)	
			Форма по ОКУД	
			Коды	
			0710002	
			31	12 2019
ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ				
Организация "АВТОТРАНСМАРИН"			по ОКПО 81472927	
Идентификационный номер налогоплательщика			ИНН 7743649895	
Вид экономической деятельности			по ОКВЭД	
деятельность вспомогательная прочая, связанная с перевозками			52.29	
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	
			20 2019 г. ³	20 2018 г. ⁴
	Выручка ⁵	2110	58042	13 787
	Себестоимость продаж	2120	(55181)	(12 948)
	Валовая прибыль (убыток)	2100	2861	839
	Коммерческие расходы	2210	(-)	(-)
	Управленческие расходы	2220	(-)	(-)
	Прибыль (убыток) от продаж	2200	2861	839
	Доходы от участия в других организациях	2310	-	-
	Проценты к получению	2320	-	-
	Проценты к уплате	2330	(-)	(-)
	Прочие доходы	2340	327	132
	Прочие расходы	2350	(525)	(18)
	Прибыль (убыток) до налогообложения	2300	2663	953
	Текущий налог на прибыль	2410	(533)	(192)
	в т.ч. постоянные налоговые обязательства (активы)	2421	126	34
	Изменение отложенных налоговых обязательств	2430	(-)	(-)
	Изменение отложенных налоговых активов	2450	-	-
	Прочее	2460	-	-
	Чистая прибыль (убыток)	2400	2130	761