

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)

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 Повышение эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций (на примере ООО «ТрансМиссия»)

Студент

Е.М. Онацкая

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

канд. экон. наук, доцент О.М. Сярдова

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

Тольятти 2022

Аннотация

Эффективность транспортного процесса определяется оптимальным использованием подвижного состава, от которого зависит себестоимость перевозок, размер прибыли и уровень рентабельности работы автотранспортного предприятия. Поэтому оптимизация транспортных процессов является важным резервом снижения издержек и экономии ресурсов. В этом заключается актуальность выбранной темы исследования.

Повышение эффективности перевозок осуществляется за счет внедрения технических и экономических мероприятий, направленных на совершенствование транспортного процесса, сокращение его непроизводительных простоев, порожних пробегов и нерациональных перевозок.

Цель данной бакалаврской работы – разработать пути повышения эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций.

Предмет исследования – процесс транспортных перевозок в ООО «ТрансМиссия».

Объектом исследования является ООО «ТрансМиссия».

При проведении анализа ООО «ТрансМиссия» были выявлены следующие недостатки: высокий уровень тарифов компании по сравнению с тарифами других транспортных компаний; снижение количества грузов и грузооборота компании за исследуемый период; низкая рентабельность услуг для междугородних перевозок.

Для решения выявленных проблем были предложены следующие мероприятия.

Мероприятие 1. Изменение цен на тарифы, чтобы увеличить количество услуг по объему и грузообороту предприятия.

Мероприятие 2. Снижение затрат на перевозку с помощью привлечения постоянных поставщиков.

Содержание

Введение.....	4
1 Теоретические основы логистической системы транспортно-экспедиционных организаций.....	6
1.1 Понятие и виды логистических систем	6
1.2 Сущность, задачи и показатели оценки эффективности транспортно-логистических систем.....	12
2 Анализ деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «ТрансМиссия».....	23
2.1 Общая характеристика ООО «ТрансМиссия»	23
2.2 Анализ транспортно-логистической системы ООО «ТрансМиссия»	31
3 Разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «ТрансМиссия».....	45
3.1 Мероприятия по повышению эффективности деятельности ООО «ТрансМиссия»	45
3.2 Экономический эффект от реализации предложенных рекомендаций.....	47
Заключение	51
Список используемой литературы	55
Приложение А Данные из отчета о финансовых результатах ООО «ТрансМиссия».....	59

Введение

Актуальность исследования. Эффективность транспортного процесса определяется оптимальным использованием подвижного состава, от которого зависит себестоимость перевозок, размер прибыли и уровень рентабельности работы автотранспортного предприятия. Поэтому оптимизация транспортных процессов является важным резервом снижения издержек и экономии ресурсов. Повышение эффективности перевозок осуществляется за счет внедрения технических и экономических мероприятий, направленных на совершенствование транспортного процесса, сокращение его непроизводительных простоев, порожних пробегов и нерациональных перевозок.

«Переход к рыночным отношениям требует новых подходов к проблемам формирования материальных потоков, их рационализации и определения роли транспорта, в том числе и автомобильного, как основного участника процессов воспроизводства, оказывающего существенное влияние на рациональность размещения, обмена и эффективности общественного производства» [9, с. 32].

«При грузовых перевозках автомобильный транспорт участвует практически во всех взаимосвязях производителей и потребителей продукции производственного назначения и товаров народного потребления.

В качестве основной задачи функционирования транспортной организации выступает поиск наиболее оптимального для потенциального заказчика варианта доставки груза на одном или более видах транспорта на основе договора транспортной экспедиции, обеспечение сохранности груза, а также предоставление комплекса дополнительных транспортных услуг» [8, с. 87].

Цель данной бакалаврской работы – разработать пути повышения эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций.

Для реализации поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- изучить теоретические основы логистической системы транспортно-экспедиционных организаций;
- проанализировать деятельность транспортно-экспедиционной организации ООО «ТрансМиссия»;
- предложить мероприятия по повышению эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «ТрансМиссия».

Предмет исследования – процесс транспортных перевозок в ООО «ТрансМиссия».

Объектом исследования является ООО «ТрансМиссия».

В данном исследовании использовались такие методологические приемы как анализ и обобщение литературы по теме исследования, структурные методы анализа, графические методы и методы математической статистики.

Структура работы состоит из введения, трех разделов, заключения, списка использованной литературы.

Во введении обосновывается актуальность темы исследования, объект, предмет, цели и задачи исследования, его теоретико-методологические основы.

В первом разделе изучаются теоретические основы логистической системы транспортного предприятия, в частности рассматриваются понятие и виды логистических систем, сущность и задачи транспортной логистики в логистической системе и показатели эффективности логистических систем.

Во втором разделе производится анализ деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «ТрансМиссия».

В третьем разделе разрабатываются мероприятия по повышению эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «ТрансМиссия».

В заключении работы сделаны выводы по теме работы, а также даны практические рекомендации по улучшению деятельности компании.

1 Теоретические основы логистической системы транспортно-экспедиционных организаций

1.1 Понятие и виды логистических систем

«Понятие логистической системы является одним из базовых понятий логистики, но данное понятие является частным по отношению к общему понятию системы, поэтому для начала дадим определение общему понятию системы. После этого выясним, какие системы можно отнести к классу логистических» [7, с. 83].

«Системой называется совокупность элементов, которые взаимосвязаны и взаимодействуют между собой. Она всегда создается с какой-то конкретной целью» [16, с. 21].

«Для того, чтобы быть системой, объект должен обладать некоторыми свойствами. К ним относятся:

- целостность и членимость. Система представляет собой целостную совокупность элементов, которые взаимодействуют между собой. Необходимо отметить, что за пределами системы элементы являются лишь объектами, способными к образованию системы, поэтому их существование возможно только в системе. Элементы системы могут являться разнокачественными, но в то же время совместимыми;
- связи. Они возникают между элементами системы и определяют интегративные качества этой системы с закономерной необходимостью. Связи бывают вещественные, информационные, прямые, обратные и др. Для существования системы необходимо, чтобы связи между элементами внутри системы были мощнее, чем связи отдельных элементов с внешней средой;
- организация. Необходимо создать определенную структуру, организацию системы, чтобы система появилась, а наличие

формирующих систему факторов лишь предполагает возможность ее создания;

- интегративные качества. Данное свойство предполагает, что система имеет качества, которые свойственны системе в целом, но не свойственны ни одному из ее элементов в отдельности» [7, с. 82].

Логистика решает задачу создания согласованных логистических систем. У них задаются параметры материальных потоков на выходе. Также логистические системы отличаются высоким уровнем согласованности по вопросам управления сквозными материальными потоками, входящих в систему, производительных сил.

Существуют следующие логистические элементы:

- цепь;
- звено;
- логистическая операция;
- логистическая функция.

Звено логистической системы – это обособленный объект, выполняющий локальную целевую функцию. Он не может быть разделен в пределах логистической системы.

«Звеньями логистической системы могут быть:

- поставщики товаров предприятия;
- производственные предприятия и их подразделения;
- предприятия, занимающиеся сбытовой деятельностью;
- торговые предприятия;
- посреднические фирмы;
- транспортные предприятия;
- банки;
- др.» [12, с. 56].

«Основные типы звеньев логистической цепи:

- генерирующие;
- преобразующие;

- поглощающие.

Существуют звенья, в которых сочетаются генерирующие, преобразующие, поглощающие звенья. В этом случае они называются смешанными звеньями. В звеньях логистической системы материальные потоки могут соединяться, разветвляться, делиться. Также способны изменять содержание, параметры, интенсивность и т.п.» [10, с. 21].

«Звенья логистической системы обладают определенными особенностями. К ним относятся:

- различия форм собственности и организационно-правовых форм;
- различия в характере и целях функционирования;
- различия в мощности, уровне концентрации, используемом технологическом оборудовании, потребляемых ресурсах;
- большая территориальная рассредоточенность;
- высокая мобильность средств транспорта;
- зависимость результатов деятельности от большого числа внешних факторов и смежных звеньев и др.» [15, с. 44].

«Логистическая цепь состоит из элементов логистической системы, находящихся в определенном порядке. Существуют различные способы возникновения логистических цепей. К ним можно отнести: объединение фирм, поглощение фирм, а также их сотрудничество. С помощью современных средств обработки и передачи образуются информационные связи между отдельными элементами логистической цепи. Для их создания применяют локальные вычислительные сети, в которых обеспечиваются сквозная передача и обработка информации и двусторонний выход на внешние сети.

Логистической цепью можно назвать как физические, так и юридические лица. Они выполняют логистические операции по обеспечению потребителя конкретной продукцией. Последовательность в производстве технологических и логистических операций также можно назвать логистической цепью. Данная последовательность подвергается общему

контролю» [10, с. 22].

«В логистической цепи выделяются следующие главные звенья:

- закупка и поставка материалов, сырья и полуфабрикатов;
- хранение продукции и сырья;
- производство товаров;
- распределение, включая отправку товаров со склада готовой продукции;
- потребители готовой продукции.

Действие, которое в будущем нельзя разделить, и которое ориентировано на совершенствование материального потока, называется логистической операцией» [3, с. 47].

«Логистическая функция представляет собой совокупность логистических операций, которые направлены на достижение, поставленных перед логистической системой, целей.

Основными логистическими функциями являются:

- снабжение;
- производство;
- сбыт (распределение)» [13, с. 23].

«Но данными функциями список не ограничивается. К логистическим функциям также можно отнести: управление заказами, управление запасами, транспортировка, хранение, грузопереработка, пакетирование, сервисное обслуживание и др.

Логистическая система — это адаптивная система с обратной связью, выполняющая те или иные логистические функции. Она включает в себя несколько подсистем и имеет развитые связи с внешней средой.

Цель логистической системы — это доставка изделий и товаров в максимальном соответствии с требованиями потребителей при минимальном (заданном) уровне издержек» [30, с. 9].

«Границы логистической системы определяются циклом обращения средств производства. Сначала закупаются средства производства. Они в

виде материального потока поступают в логистическую систему, складываются, обрабатываются, снова хранятся и после этого уходят из логистической системы в потребление в обмен на поступающие в логистическую систему финансовые ресурсы» [18, с.10].

Выделяют следующие элементы (или подсистемы) логистической системы:

- закупка — подсистема, обеспечивающая поступление материального потока в логистическую систему;
- склады — подсистема, обеспечивающая размещение и хранение материального потока на определенное время;
- запасы — подсистема, которая дает возможность данной логистической системе оперативно реагировать на изменение спроса, обеспечивать равномерную работу транспорта и решать другие проблемы;
- транспорт — подсистема, включающая в себя материально-техническую базу, за счет которой перевозятся грузы, а также инфраструктуру, которая обеспечивает функционирование данной подсистемы;
- информация — подсистема, с помощью которой элементы логистических систем поддерживают информационную связь друг с другом, также она контролирует выполнение логистической операции и выполняет другие задачи;
- кадры — их подбору и расстановке придается огромное значение, так как они являются важным составным элементом логистической системы. Кадры выполняют логистические операции;
- сбыт — подсистема, обеспечивающая выбывание материального потока из логистической системы» [15, с. 54].

Выделяют логистическую систему, которая делится на макрологистическую и микрологистическую.

Макрологистическая система – это система управления материальными

потоками. Данная система больших масштабов, затрагивающая, находящиеся в разных районах страны, организации и предприятия промышленности, транспортные и торговые организации. Она представляет собой определенную инфраструктуру экономики региона, так же страны или группы стран.

Существуют определенные трудности при создании данной системы. К ним, безусловно, можно отнести:

- правовые и экономические особенности в отношениях между странами;
- разные у отдельных стран условия поставки товаров,
- отличия в транспортном законодательстве стран.

Для того, чтобы создать макрологистическую систему между государствами нужно, чтобы были соблюдены следующие условия: «единое экономическое пространство, единый рынок без внутренних границ, таможенных препятствий при перевозке товаров, капиталов, информации, трудовых ресурсов» [32, с. 29].

«Микрологистические системы – подсистемы, структурные составляющие макрологистических систем. К ним можно отнести различные производственные и торговые предприятия, территориально-производственные комплексы. Микрологистические системы являются классом внутрипроизводственных логистических систем, в состав которых входят технологически связанные производства, объединенные единой инфраструктурой» [1, с. 36].

«Существует три вида логистических систем:

- с прямыми связями. Это системы, в которых доставка материального потока до потребителя производится без посредника;
- эшелонированные. Это системы, в которых доставка материального потока производится хотя бы через одного посредника;
- гибкие. Это системы, в которых доставка материального потока до

потребителя производится как по прямым связям, так и через посредника» [13, с. 26].

1.2 Сущность, задачи и показатели оценки эффективности транспортно-логистических систем

«При движении материального потока различные транспортные средства выполняют многие логистические операции. Транспорт – связующее звено между элементами логистических систем. Транспортная логистика – это перемещение необходимого количества товара в нужную точку, оптимальным маршрутом за необходимое время и с минимальными издержками.

Транспорт является важным звеном логистической системы. Он должен иметь некоторые характеристики и отвечать определенным требованиям с целью создания инновационных систем сбора и распределения грузов. Безусловно, он должен быть гибким, чтобы не допустить остановку работы предприятий или дефицита у заказчика. С помощью этого он может уверенно гарантировать частую и круглосуточную доставку грузов в различные пункты, а также надежное обслуживание клиентов» [14, с. 105].

Также транспорту необходимо перевозить небольшие партии грузов через короткие промежутки времени, согласно меняющимся запросам потребителя и условиям производства.

Управление транспортным процессом — сфера деятельности, связанная с оптимизацией расходов на доставку товаров.

Сложность цепочек поставок формируется за счет:

- большого числа поставщиков;
- различий моделей поставок для различных поставщиков (циклы заказов, объемы заказов, сроки поставок и т. д.);
- сети доставки продукции (маршруты транспортировки, пункты доставки, склады и т. д.);

- схемы заказа конечных потребителей (характеристики продуктов, количество, время и т. д.).

«Правильная организация транспортного процесса предполагает:

- сокращение сверхнормативных затрат времени на простой автомобилей под погрузкой и разгрузкой грузов;
- рациональную укладку грузов;
- правильное размещение грузов;
- оптимальные режимы движения автомобилей (автопоездов) на соответствующих участках пути;
- максимальное использование рабочего времени в рамках законодательства за счет уплотнения режима работы автомобилей путем организации бригадного метода работы» [13, с. 113].

Основные задачи транспортной логистики:

- «создание транспортных систем, каналов (коридоров) и цепей;
- совместное планирование транспортных процессов на различных видах транспорта, транспортного процесса со складским и производственным;
- обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса;
- выбор вида и типа транспортного средства;
- определение рациональных маршрутов доставки» [9, с. 30].

Составление маршрутов – это задачи, занимающие основное место в транспортной логистике. К ним относятся: оптимизация пробега транспортных средств и минимизация затрат на перевозку грузов.

Существует множество факторов, которые учитывает логистика транспортных перевозок, для выбора наиболее выгодного и надежного маршрута:

- определение транспортного средства с учетом габаритов, скорости и маневренности груза;
- мониторинг состояния магистральных дорог на всем пути

следования груза;

- характер груза и требования, необходимые для его перевозки [17].

Окончательное решение об условиях перевозки груза принимается только на основе анализа целого комплекса факторов.

«Результаты выбора транспортных средств будут длительное время влиять на успешность технологического процесса. К транспортным средствам применяются определенные требования. Например, пригодность для груза, обеспечение сохранности груза и общей экономичности перевозки, удовлетворение требованиям по маневренности и реалиям дорожно-транспортной обстановки современных мегаполисов» [8, с. 85].

«Первым этапом выбора транспортных средств является анализ потребностей предприятия и сферы предоставления транспортных услуг. При этом нужно принимать к сведению тип перевозки, на котором специализируется парк транспортных средств, и свойства груза (объем, массу, габариты, вид тары и упаковки).

На втором этапе выбора транспортных средств необходимо определить, как часто перевозятся грузы, а также способы выполнения погрузочно-разгрузочных операций у клиентов.

На третьем (заключительном) этапе выбора транспортных средств осуществляется сбор информации о состоянии дорог и дорожно-транспортной обстановке. Исходя из этих данных, можно исключить некоторые предложения автомобильного рынка.

Оптимальным считается маршрут, по которому возможно доставить логистический объект в кратчайшие сроки (или предусмотренные сроки) с минимальными затратами, а также с минимальным вредом для объекта доставки» [34].

«Транспортно-логистическая система - совокупность объектов и субъектов транспортной и логистической инфраструктуры вместе с материальными, финансовыми и информационными потоками между ними. На нее возложена роль выполнения функций транспортировки, хранения,

распределения товаров, а также их информационного и правового сопровождения. Для ее четкого функционирования необходима определенная инфраструктура» [28].

В состав инфраструктуры транспортной логистики входят:

- «транспортные пути всех видов транспорта и транспортные узлы;
- здания и постройки, предназначенные для складирования и хранения;
- распределительные центры, центры логистических услуг, транспортно-складские объекты;
- устройства и средства переработки и передачи информации вместе с соответствующим программным обеспечением» [20, с. 295].

«Для решения задачи выбора транспортного средства необходимо решить другие задачи логистики. К ним, например, можно отнести создание и поддержание оптимального уровня запасов, выбор вида упаковки и др. Также необходимо изучить информацию о каждом транспортном средстве, а после этого выбрать вид транспорта, который больше подходит для перевозки» [28].

На выбор вида транспорта влияют шесть факторов:

- «время доставки;
- частота отправок груза,
- надежность соблюдения графика доставки;
- способность перевозить разные грузы;
- способность доставить груз в любую точку территории;
- стоимость перевозки» [22, с.154].

«Назовем подсистемы, которые составляют транспортно-логистическую систему:

- транспорт общего пользования;
- транспорт необщего пользования.

Транспортом общего пользования называется отрасль народного хозяйства. Данная отрасль обслуживает сферу обращения и население.

Транспорт общего пользования довольно часто называют магистральным транспортом.

Понятие данного вида транспорта включает в себя:

- железнодорожный транспорт;
- водный транспорт (морской и речной);
- автомобильный;
- воздушный транспорт;
- транспорт трубопроводный» [14, с. 106].

«Вид транспорта с самыми маленькими затратами, бесспорно, – железнодорожный транспорт.

Достоинства данного вида транспорта состоят в следующем:

- высокая провозная и пропускная способности;
- достаточно регулярные перевозки;
- низкие тарифы на перевозку;
- хорошие скидки для транзитных отправок;
- высокая скорость доставки грузов на большие расстояния.

Недостатками железнодорожного транспорта являются:

- ограниченное число перевозчиков;
- значительные капитальные вложения в производственно-техническую базу;
- высокая материалоемкость и энергоемкость перевозок;
- низкая доступность к конечным точкам продаж;
- довольно часто возникают проблемы с сохранностью грузов» [11, с. 56].

«Автомобильный транспорт используют для перевозки специфических грузов и минимизации времени на доставку этих грузов. Данный вид транспорта может перевозить грузы на различные расстояния. Также автотранспорт имеет определенные преимущества по сравнению с другими видами транспорта. Перечислим их ниже:

- высокая доступность;

- возможность доставки груза «от двери до двери»;
- высокая маневренность;
- достаточно высокая скорость доставки;
- можно использовать различные маршруты и схемы доставки» [11, с. 45].

Как и любой вид транспорта, автомобильный имеет свои недостатки:

- недостаточная производительность;
- перевозки зависят от погодных и дорожных условий;
- высокая себестоимость перевозок на большие расстояния;
- проблемы с экологией.

Перевозки автомобильным транспортом классифицируют в зависимости от:

- размера партии отправки: мелкопартионные (до 5 т); партионные (от 5 до 30 т); контейнерные (в стандартных, специальных контейнерах 3, 5, 10, 24, 35 т); массовые (более 30 т);
- коэффициента использования грузоподъемности: класс первый — этот коэффициент равен 0,91 и более до 1; класс второй — коэффициент от 0,71 и до 0,9 (среднее значение 0,8); класс третий — коэффициент от 0,51 и до 0,7 (среднее значение 0,6); класс четвертый — коэффициент от 0,4 до 0,5. Тарифы на транспорте зависят от класса груза (10 т груза первого класса можно и перевезти с меньшими затратами, чем 10 т груза четвертого класса, в два раза);
- маршрута: маятниковые перевозки или радиальные (двигаются по принципу маятника, но не в одной плоскости); кольцевые маршруты (разновидности: кольцевой-развозочный (загрузили на базе, по киоскам развезли и вернулись на базу); кольцевой-сборный (собирают тару, макулатуру на базу); кольцевой сборно-развозочный (сочетание первых двух видов).

Водный (речной) транспорт занимает особенное место в транспортном

обслуживании. Он занимается перевозкой в такую местность, которая не имеет развитые сухопутных пути, а также перевозит специфичные грузы (уголь, строительные и лесные материалы). Безусловно самым главным достоинством данного вида транспорта является низкие тарифы на перевозку, но недостатков значительно больше. К ним относятся следующие:

- низкая скорость доставки;
- редкие отправки;
- проблемы с географической доступностью;
- ограниченная возможность доставки к пунктам потребления.

«Морской транспорт довольно часто используют для перевозок между государствами. Его бесспорными преимуществами можно назвать низкие тарифы и высокую провозную способность. Недостатками являются: низкая скорость, серьезные требования к упаковке, редкие отправки, зависимость от погодных условий» [13].

«Одновременно самым скоростным и самым дорогим видом транспорта является воздушный. При использовании данного вида транспорта грузам гарантируется высокая сохранность. Но воздушный транспорт зависит от погодных условий» [7].

«Последний вид транспорта – трубопроводный. К его преимуществам можно отнести довольно низкую себестоимость при высокой пропускной способности и высокую сохранность грузов.

К недостаткам трубопроводного транспорта относятся низкая скорость перемещения и негибкость, узкая номенклатура подлежащих транспортировки грузов» [11, с. 50].

«Транспорт необщего пользования – производственный транспорт предприятия, осуществляющий внутренние перевозки, а также транспортные средства всех видов, которые принадлежат нетранспортным предприятиям» [14, с. 106].

Логистика в промышленно развитых странах позволила выделить систему критериев оценки эффективности и результативности логистических

систем. К таким критериям относятся:

- локальные критерии эффективности (технологические параметры транспортного процесса). Используются в случаях, когда сравниваемые варианты перевозок отличаются по одному отдельно взятому показателю;
- «обобщенные (комплексные) показатели эффективности — применяют, если мероприятия, которые проводятся одновременно, меняют несколько характеристик транспортного процесса» [26, с. 247].

«Важными критериями эффективности являются общие транспортно-логистические затраты – часть транспортно-заготовительных расходов (оплата тарифов и сборов транспортных организаций, затраты на содержание собственного транспорта, стоимость погрузочно-разгрузочных работ, экспедирования грузов); затраты на транспортировку продукции» [25, с. 126].

Эффект масштаба могут ограничить в условиях увеличения размера предприятия затраты на доставку продукции заказчиком. Затраты на транспорт способны оказывать влияние на взаимосвязь затрат с эффектом масштаба в рамках одного завода или совокупности заводов, находящихся на недалеком друг от друга расстоянии.

Вполне логично, что с увеличением выпуска товаров, продаж должно быть еще больше. Периодически приходится заинтересовывать клиентом, которые отдалены, чтобы больше продать [19].

«Себестоимость перевозок — выраженная в денежной форме величина эксплуатационных расходов транспортного предприятия, приходящихся в среднем на единицу продукции транспорта» [21, с. 44].

Способы снижения себестоимости перевозки:

- рационализация грузовых перевозок;
- снижение порожних пробегов;
- повышение эффективности использования грузоподъемности транспортных средств;

- внедрение прогрессивных норм погрузки-выгрузки;
- механизация работ, связанных с погрузкой и выгрузкой грузов;
- увеличение эффективности использования материальных ресурсов;
- внедрение прогрессивных норм расхода горюче-смазочных материалов
- др. [24, с. 356].

Для того, чтобы оценить, насколько эффективно работает автомобильный транспорт, необходимо рассчитать показатели, которые называются технико-экономические показатели (таблица 1).

Таблица 1 – Техничко-экономические показатели для оценки эффективности работы автомобильного транспорта [30, с. 459]

Показатель	Назначение
Коэффициент технической готовности	Для оценки использования парка подвижного состава
Коэффициент выпуска	
Статический коэффициент	Для определения степени использования грузоподъемности транспортных средств
Динамический коэффициент	
Коэффициент полезного пробега	Для оценки работы транспортных средств

Рассмотрим формулы для нахождения данных показателей.

Коэффициент технической готовности:

$$K_y = \frac{A_{Дг}}{A_{Дс}}, \quad (1)$$

где $A_{Дг}$ — автомобиле-дни нахождения в исправном состоянии, дни;

$A_{Дс}$ — автомобиле-дни в предприятии, дни.

Коэффициент выпуска:

$$K_v = \frac{A_{Дэ}}{A_{Дс}}, \quad (2)$$

где $A_{Дэ}$ — автомобиле-дни в работе, дни;

АДс — автомобиле-дни в предприятии, дни.

«Статический коэффициент:

$$K_c = \frac{Q_a}{Q_n}, \quad (3)$$

где Q_a — фактически перевезенный груз;

Q_n — номинальная грузоподъемность автомобиля.

Динамический коэффициент:

$$K_d = \frac{P_{т.ф}}{P_n}, \quad (4)$$

где $P_{т.ф}$ — фактическая транспортная работа, т·км;

P_n — количество т·км, которое можно было выполнить при полном использовании номинальной грузоподъемности автомобиля» [6, с. 44].

Коэффициент полезного пробега:

$$K_n = \frac{\Pi}{\Pi_n}, \quad (5)$$

где Π_n — пробег с грузом, км;

Π — общий пробег, км

Средняя дальность перевозок достаточно сильно влияет на величину издержек по транспортировке товаров. Вполне логично, что при перевозках на короткие расстояния транспортные издержки меньше, чем на более дальние расстояния, и наоборот [13, с. 122].

Основная задача транспортной логистики — это снижение себестоимости и увеличение резервов накоплений. Пути для достижения этой задачи: повышение производительности автопарка и его технической

готовности, снижение материальных затрат на содержание автопарка, совершенствование организации и оплаты труда, уменьшение общехозяйственных расходов [2, с. 284].

Таким образом, транспорт является крупнейшей базовой отраслью хозяйственного комплекса. Автомобильный транспорт России является одним из самых широко используемых. Эффективность работы автомобильного транспорта можно оценить с помощью основных технико-экономических показателей. Логистика в промышленно развитых странах позволила выделить систему критериев оценки эффективности и результативности логистических систем. К таким критериям относятся: локальные критерии эффективности (технологические параметры транспортного процесса). Используются в случаях, когда сравниваемые варианты перевозок отличаются по одному отдельно взятому показателю; обобщенные (комплексные) показатели эффективности — применяют, если мероприятия, которые проводятся одновременно, меняют несколько характеристик транспортного процесса.

2 Анализ деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «ТрансМиссия»

2.1 Общая характеристика ООО «ТрансМиссия»

Общество с ограниченной ответственностью ООО «ТрансМиссия» является юридическим лицом, действует на основании Устава и законодательства Российской Федерации.

Официальный адрес: г. Санкт-Петербург, ш. Революции, д. 84.

Основная деятельность – автомобильные перевозки грузов для юридических и физических лиц на территории РФ, СНГ и Европы.

Основным видом деятельности общества являются перевозки контейнеров, негабарита и прочих грузов

Дополнительные виды деятельности:

- техническое обслуживание и ремонт прочих автотранспортных средств;
- аренда грузового автомобильного транспорта с водителем;
- деятельность по складированию и хранению;
- транспортная обработка контейнеров;
- деятельность вспомогательная прочая, связанная с перевозками;
- аренда и управление собственным или арендованным нежилым недвижимым имуществом;
- управление эксплуатацией нежилого фонда за вознаграждение или на договорной основе;
- технический осмотр автотранспортных средств;
- аренда и лизинг прочих видов транспорта, оборудования и материальных средств, не включенных в другие группировки;
- аренда и лизинг прочих сухопутных транспортных средств и оборудования;

- деятельность по чистке и уборке прочая, не включенная в другие группировки.

ООО «ТрансМиссия» устойчиво работает на рынке контейнерных перевозок, являясь крупным автопредприятием на рынке.

Кроме того, предприятие специализируется на доставке негабаритных (тяжеловесных), опасных грузов и прочих грузов. Компания является членом АСМАП и выполняет международные перевозки. Все водители являются экспедиторами.

Для выполнения автоперевозок используются автомобили различных марок (Scania, Iveco, КАМАЗ). Общий парк составляет 25 единиц.

Для обеспечения безопасности перевозок используется ГЛОНАСС/GPS мониторинг. Технология перевозок отработана и автоматизирована [29].

Высшим органом управления в ООО «ТрансМиссия» является общее собрание участников. Руководство текущей деятельностью Общества осуществляется Генеральным директором. Все сотрудники напрямую подчинены ему.

«Генеральный директор представляет предприятие во всех учреждениях и организациях, распоряжается имуществом предприятия, заключает договора, издает приказы по предприятию, в соответствии с трудовым законодательством принимает и увольняет работников, применяет меры поощрения и налагает взыскания на работников предприятия, открывает в банках счета предприятия» [4].

Основными партнерами ООО «ТрансМиссия» являются:

- контейнерные терминалы – ОАО «РЖД», ПАО «ТрансКонтейнер», контейнерный терминал «С.І.Т», терминал «Шувакиш», терминал «УТРО»;
- сервисные компании по ремонту грузовой техники;
- поставщики запасных частей, масел, канцелярских товаров, автомобильных шин;
- ресурсные организации;

- агентства и порталы услуг по подбору и обучению персонала;
- компании и дилеры по поставкам грузовой техники.

Организационная структура ООО «ТрансМиссия» представлена на рисунке 1.

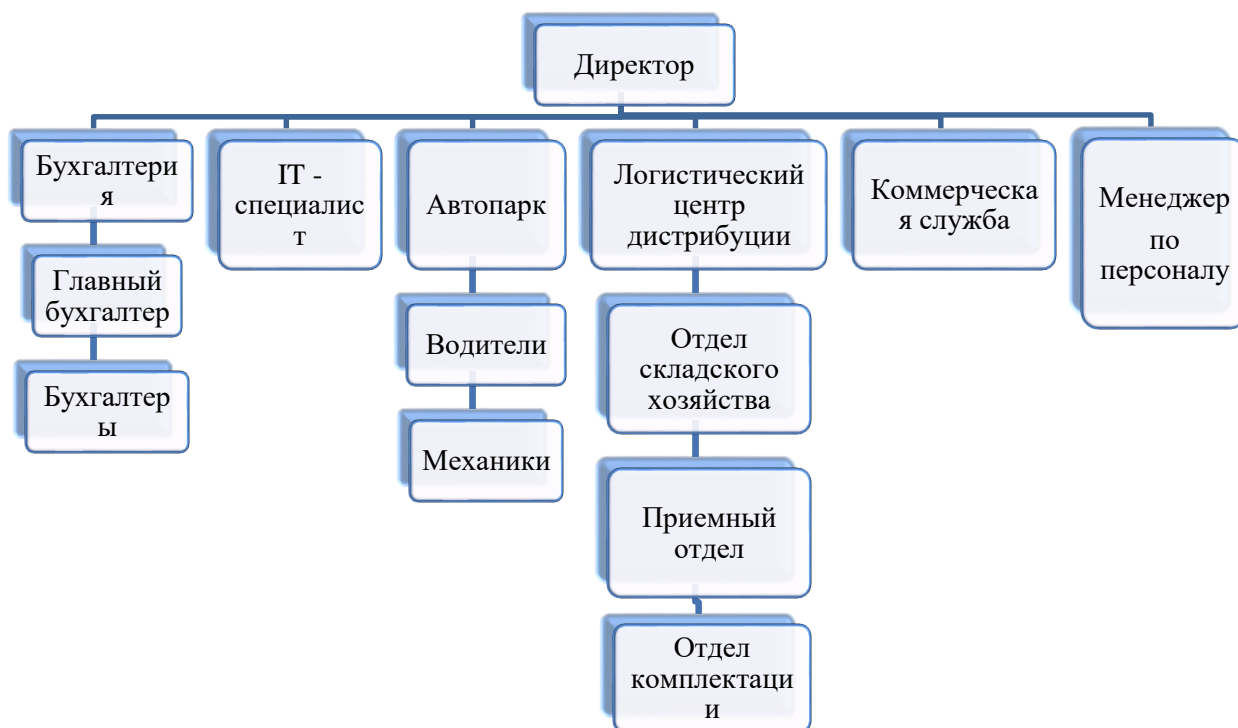


Рисунок 1 – Организационная структура ООО «ТрансМиссия»

«В своей работе компания ООО «ТрансМиссия» делает ставку на работу с ключевыми клиентами и всячески стремится сохранить их, несмотря на высокую конкуренцию в транспортно-экспедиторской отрасли» [27].

«Количество автомашин ООО «ТрансМиссия» на 01.01.2022 – 25 единиц» [29].

В таблице 2 представлен список грузовой техники предприятия ООО «ТрансМиссия»

Таблица 2 – Автотранспортный парк предприятия ООО «ТрансМиссия»

Модель транспортного средства	Количество	Грузоподъемность, тонн	Назначение
Scania G 400 LA4X2HNA AD	15	19	Перевозка различного рода грузов по дорогам общего назначения
Мерседес – Бенц AXOR 1840	3	18	Перевозка различного вида грузов по дорогам с твердым покрытием
Камаз 65116	3	38	Междугородние перевозки груза в составе автопоезда
Камаз 5490	2	11	Магистральные и региональные перевозки в автопоезде
Iveco Stralis AT44OS42	2	13	Перевозка различного вида грузов

В таблице 3 представлены основные экономические показатели деятельности предприятия за 2019 – 2021 гг.

Таблица 3 – Динамический анализ обобщающих показателей ООО «ТрансМиссия» за 2019 – 2021 годы

Показатель	2019	2020	2021	Отклонение 2019 /2021 (+/-)	Темп прироста, %
Выручка, тыс. руб.	70 443	77 072	85 180	14 737	20,92
Себестоимость продаж, тыс. руб.	61 577	65 842	74 375	12 798	20,78
Валовая прибыль (убыток), тыс. руб.	8 866	11 230	10 805	1 939	21,87
Управленческие расходы, тыс. руб.	10 741	10 409	9 190	-1 551	14,44
Прибыль (убыток) от продаж, тыс. руб.	1 875	821	1 615	-260	13,87
Чистая прибыль (убыток), тыс. руб.	1 135	594	1 247	112	9,87
Среднесписочная численность, чел.	80	60	49	-31	38,75
ФОТ, тыс. руб.	45 663	38 605	30 204	-15 459	33,85
Средняя заработная плата к выплате, руб.	35 204	29 655	26 119	-9 085	25,81
Рентабельность продаж, %	2,7	1,1	1,9	-0,8	29,63

Анализ основных экономических показателей позволил выявить как отрицательные, так и положительные тенденции в деятельности ООО «ТрансМиссия».

Так, за исследуемый период с 2019 по 2021 год, выручка предприятия выросла на 14 737 т. р. или на 20,9%.

Себестоимость продаж в 2021 году возрастает в сравнении с 2019 годом на 12 798 т. р., рост составляет 20,8%. Подобное увеличение себестоимости продаж является негативной тенденцией.

Управленческие расходы ООО «ТрансМиссия» за исследуемый период снижаются на 1 551 т. р. или на 14,4%.

Динамику прибыли ООО «ТрансМиссия» отразим на рисунке 2.

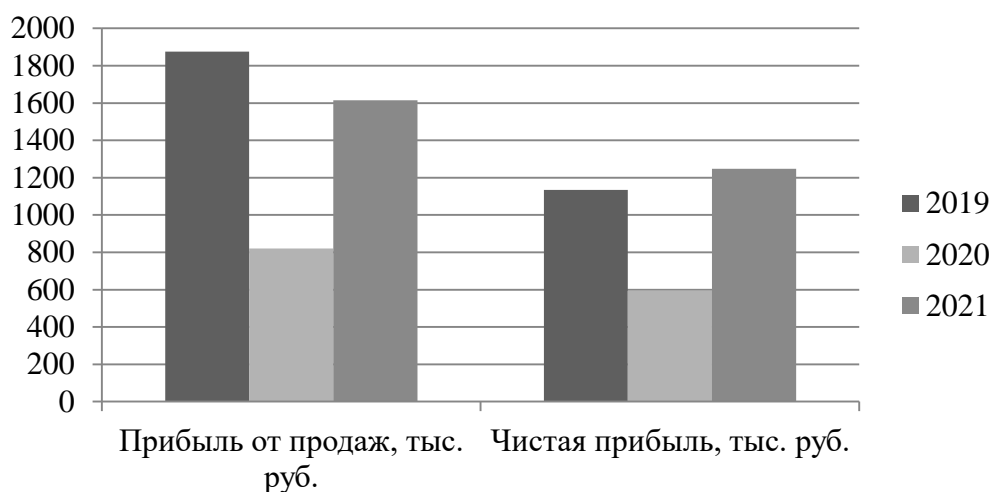


Рисунок 2 – Динамика прибыли ООО «ТрансМиссия» за 2019-2021 гг.

Из представленного рисунка видно, что прибыль от продаж, с учетом возросшей себестоимости, понижается в 2020 году на 1 054 т. р. по сравнению с 2019 годом. Чистая прибыль также снижается на 541 т. р. Но в 2021 году прибыль возрастает на 260 т. р. или на 13,9%, а чистая прибыль на 112 т. р., рост составляет 9,9%.

Среднесписочная численность уменьшилась на 38,8% за счет сокращения количества персонала по всем категориям с целью оптимизации производственных процессов.

Снижение ФОТ составило 33,9% в связи с сокращением штата в 2020–2021 гг. и снижением средней заработной платы.

Средняя заработная плата к выплате уменьшилась на 25,8% из-за снижения объема услуг в 2021 году.

Рентабельность продаж в 2021 году имеет положительные тенденции по сравнению с 2020 годом и повышается на 72,7%.

Структура затрат ООО «ТрансМиссия» представлена в таблице 4.

Таблица 4 – Структура затрат ООО «ТрансМиссия» 2020-2021 гг.

Наименование статьи затрат	2020		2021	
	тыс. руб.	уд. вес, %	тыс. руб.	уд. вес, %
Прямые производственные затраты, тыс. руб. , в т.ч.:	62 402	78,7	60 109	85,6
автоперевозки	51 950	65,5	52 538	74,8
авторемонтная мастерская	10 452	13,2	7 571	10,8
Затраты на содержание административных и производственных помещений и территорий, тыс. руб.	8 694	11	4 626	6,6
Затраты на административно–управленческие затраты и прочие операционные расходы, тыс. руб.	8 167	10,3	5 494	7,8
Всего, тыс. руб.	79 263	100	70 229	100

Из таблицы видно, что основными затратами предприятия в 2020 году (рисунок 3) являются прямые производственные затраты (78,7%). Они включают затраты на автоперевозки (65,5%) и затраты на авторемонтную мастерскую (13,2%). Расходы на содержание административных и производственных помещений и территорий составляют 11%, административно–управленческие расходы – 10,3%.

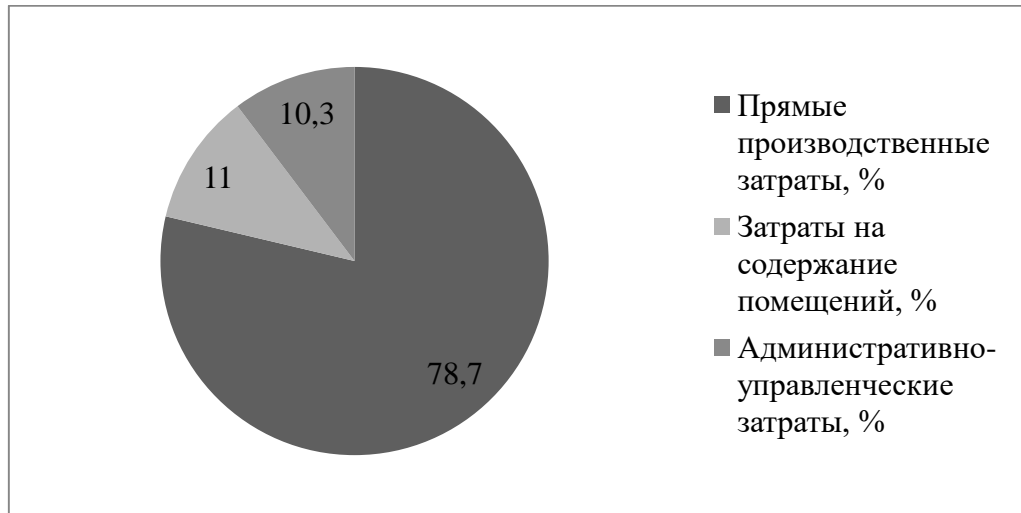


Рисунок 3 – Структура затрат ООО «ТрансМиссия» в 2020 году, %

В 2021 году структура затрат ООО «ТрансМиссия» практически не изменилась (рисунок 4). Прямые производственные затраты составляют 85,6% (затраты на автоперевозки – 74,8%, затраты на авторемонтную мастерскую – 10,8%), затраты на содержание помещений – 6,6%, административно–управленческие затраты – 7,8%.

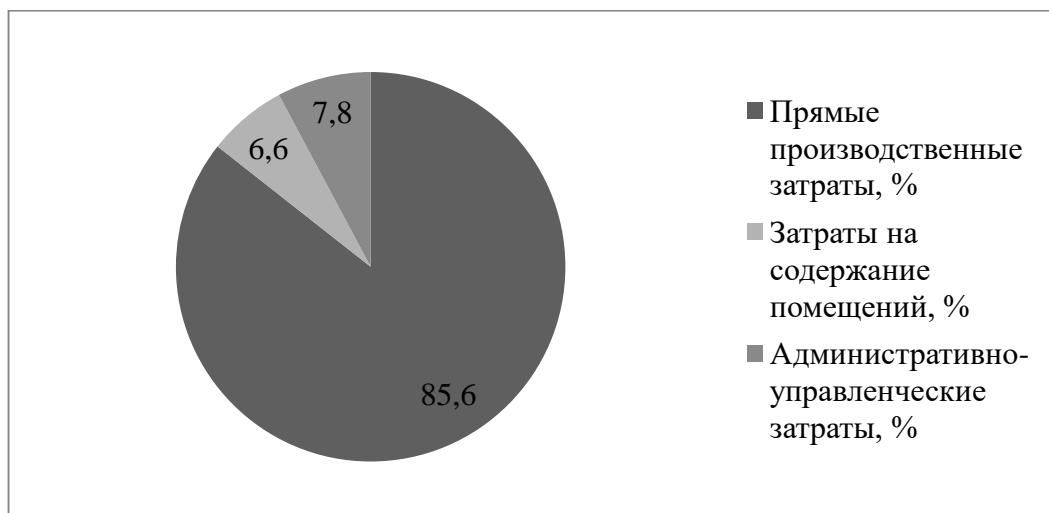


Рисунок 4 – Структура затрат ООО «ТрансМиссия» в 2021 году, %

Далее рассмотрим динамику затрат ООО «ТрансМиссия» (таблица 5).

Таблица 5 – Динамика затрат ООО «ТрансМиссия» 2020–2021 гг.

Наименование статьи затрат	2020	2021	Отклонение (+,-)	Динамика изменения, %
Прямые производственные затраты, тыс. руб. , в т.ч.:	62 402	60 109	-2 293	3,7
автоперевозки	51 950	52 538	588	1,1
авторемонтная мастерская	10 452	7 571	-2 881	27,6
Затраты на содержание административных и производственных помещений и территорий, тыс. руб.	8 694	4 626	-4 068	46,8
Затраты на административно–управленческие затраты и прочие операционные расходы, тыс. руб.	8 167	5 494	-2 673	32,7
Всего, тыс. руб.	79 263	70 229	-9 034	11,4

Таким образом, прямые производственные затраты в 2021 г. снижаются на 4% (с 62 402 т. р. до 60 109 т. р.). Это связано со снижением объема оказываемых услуг и оптимизацией производственных процессов.

Затраты на содержание административных и производственных помещений и территорий также снижаются за исследуемый период на 47%, а административно–управленческие затраты снизились на 33%. Это произошло за счет сокращения расходов на персонал и оптимизации бизнес–процессов.

Полные затраты ООО «ТрансМиссия» снизились в 2021 году на 11% из-за снижения объема оказываемых услуг и оптимизации производственных процессов.

Отразим динамику затрат ООО «ТрансМиссия» на рисунке 5.

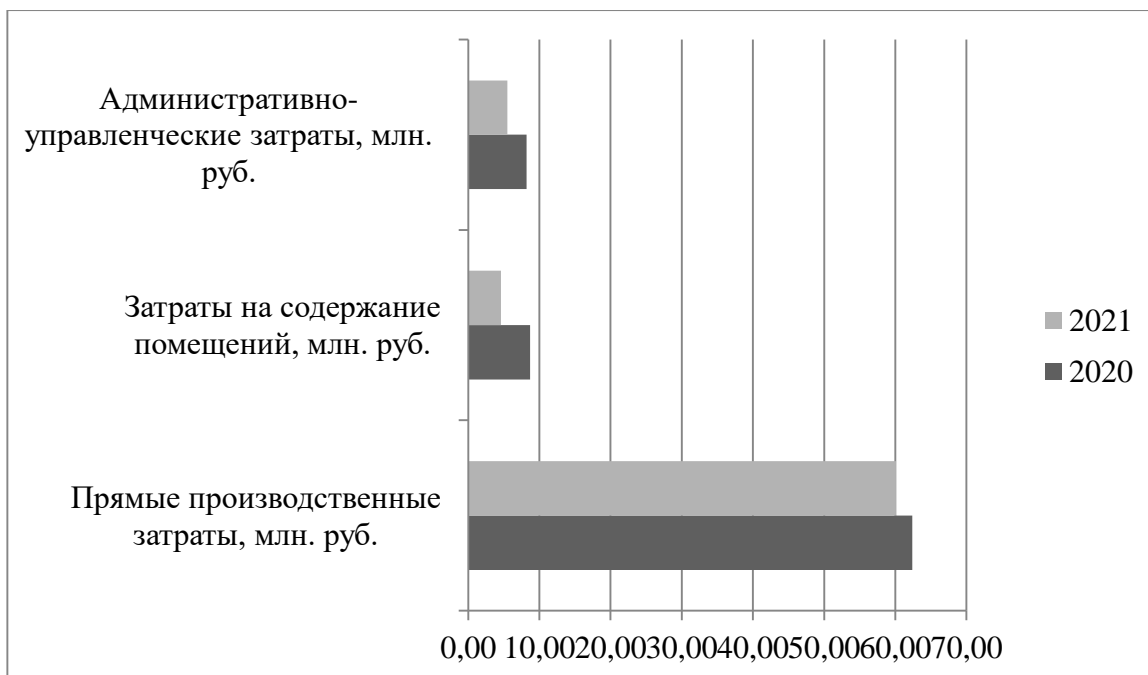


Рисунок 5 – Динамика затрат ООО «ТрансМиссия» 2020–2021 гг.

Таким образом, прямые производственные затраты предприятия занимают существенную долю в структуре затрат ООО «ТрансМиссия». Данные затраты включают в себя затраты на автоперевозки и авторемонтную мастерскую.

2.2 Анализ транспортно-логистической системы ООО «ТрансМиссия»

ООО «ТрансМиссия» осуществляет контейнерные перевозки. Такой вид перевозки значительно сокращает объём промежуточных погрузочно-разгрузочных работ, так как позволяет выполнять бесперегрузочную доставку товаров от отправителя к получателю.

В компании установлены следующие правила при предоставлении услуг (таблица 6 и 7).

Таблица 6 – Тарифы на перевозку 20-ти футовых контейнеров

Расстояние перевозки (км)	Стоимость перевозки (руб.)
От 1 до 10 км	6 800,00
От 11 до 23 км	8 000,00
От 24 до 35 км	9 300,00
От 36 до 50 км	11 500,00
От 51 до 80 км	14 850,00

Норма времени на погрузку–выгрузку – 120 мин.

Задержка машины под грузовыми операциями сверх нормы – 12 р./мин.

Таблица 7 – Тарифы на перевозку 40 – ка футовых контейнеров

Расстояние перевозки (км)	Стоимость перевозки (руб.)
От 1 до 10 км	9 500,00
От 11 до 23 км	10 500,00
От 24 до 35 км	12 000,00
От 36 до 50 км	15 500,00
От 51 до 80 км	17 000,00

Норма времени на погрузку-выгрузку – 180 мин.

Задержка машины под грузовыми операциями сверх нормы – 15 р./мин.

«Для междугородних перевозок действуют собственные договорные тарифы на перевозку, исходя из себестоимости и планируемой прибыли (рентабельности)» [36].

В Ленинградской области многие предприятия занимаются контейнерными перевозками. Наиболее востребованные размеры контейнеров в 20 и 40 футов. Сравним тарифы на перевозку таких контейнеров ООО «ТрансМиссия» с ее конкурентами.

В таблице 8 и на рисунке 6 представлены тарифы на услуги четырех компаний города Санкт-Петербург, занимающихся контейнерными перевозками.

Таблица 8 – Тарифы на услуги транспортных компаний

Вид контейнера	Грузоподъемность, тонн	ООО «ТрансМиссия»	«ЖелДорЭкспедиция»	ООО «Контейнерные перевозки»	«Контейнер Логистик»
20 – ти футовый	24	55	53	52	53
40 – ка футовый	30	57	55	54	56

Таким образом, наименьшие тарифы на услуги контейнерных перевозок предоставляет компания ООО «Контейнерные перевозки». На втором месте находятся компании «Контейнер Логистик» и «ЖелДорЭкспедиция». Наибольшая стоимость услуг наблюдается в компании ООО «ТрансМиссия».

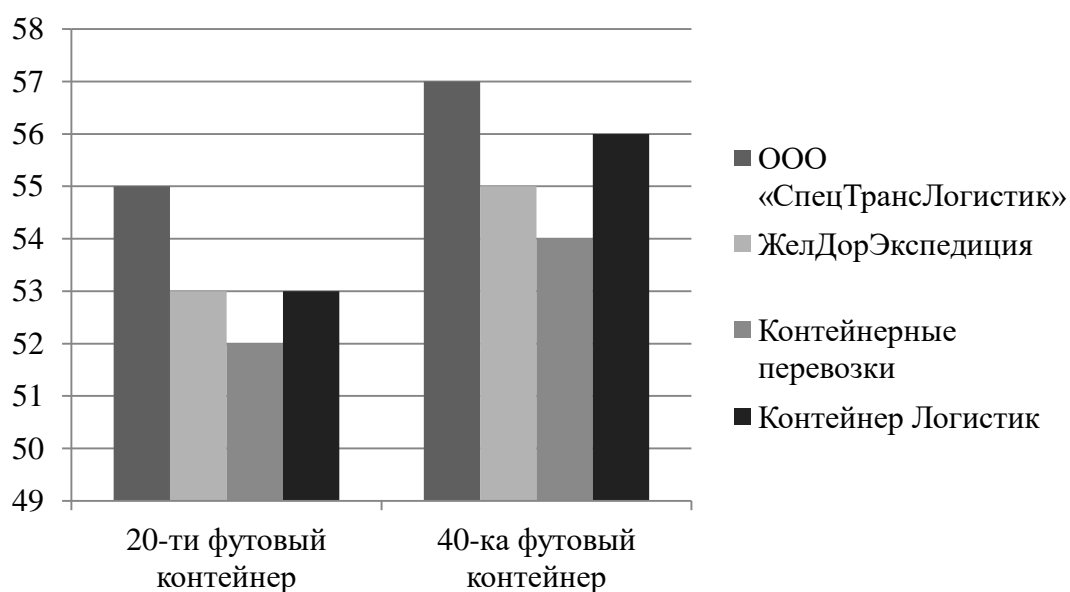


Рисунок 6 – Тарифы на услуги транспортных компаний города Санкт-Петербург

Далее сравним стоимость услуг грузового транспорта по межгороду данных компаний (таблица 9 и рисунок 7).

Таблица 9 – Стоимость услуг грузового транспорта по межгороду транспортных компаний

Маршрут	Длина пути, км	Стоимость услуг, руб.		
		ООО «ТрансМиссия»	«ЖелДорЭкспедиция»	ООО «Контейнерные перевозки»
Маршрут 1 (Санкт-Петербург – Челябинск)	215	14 000	16 000	13 000
Маршрут 2 (Санкт-Петербург – Тюмень)	330	20 000	22 000	19 000
Маршрут 3 (Санкт-Петербург – Серов)	356	20 500	22 500	19 500
Маршрут 4 (Санкт-Петербург – Пермь)	363	22 000	24 000	21 000
Маршрут 5 (Санкт-Петербург – Курган)	366	22 500	24 500	21 500
Маршрут 6 (Санкт-Петербург – Оренбург)	870	45 000	40 000	39 000
Маршрут 7 (Санкт-Петербург – Самара)	959	49 000	43 000	42 000
Маршрут 8 (Санкт-Петербург – Ханты-Мансийск)	1 091	57 000	53 000	48 000
Маршрут 9 (Санкт-Петербург – Казань)	922	47 000	42 000	48 000
Маршрут 10 (Санкт-Петербург – Сургут)	1 185	63 000	53 000	50 000
Маршрут 11 (Санкт-Петербург – Нижний Новгород)	1 321	70 000	60 000	64 000
Маршрут 12 (Санкт-Петербург – Москва)	1 790	90 000	85 000	80 000
Маршрут 13 (Санкт-Петербург – Санкт-Петербург)	2 228	110 000	95 000	90 000

Таким образом, «стоимость транспортных услуг по межгороду ООО «ТрансМиссия» является средним значением среди транспортных компаний г. Санкт-Петербург для маршрутов на небольшие расстояния» [28]. Но для дальних расстояний стоимость значительно выше из-за высокой себестоимости перевозки.

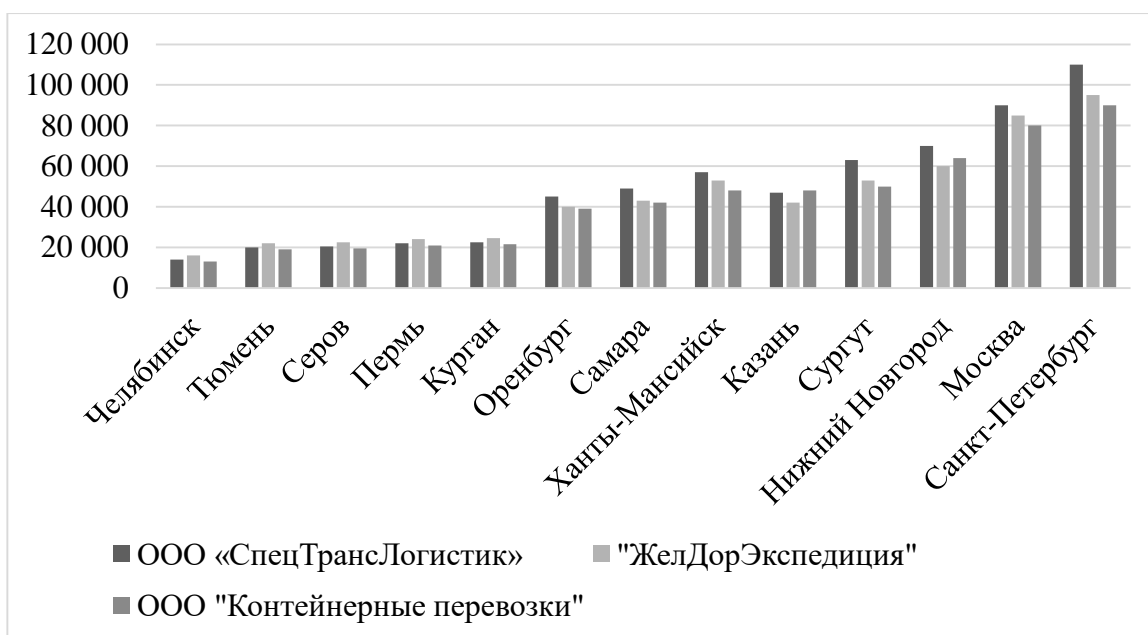


Рисунок 7 – Стоимость услуг грузового транспорта по межгороду транспортных компаний

Проведем анализ основных показателей работы транспорта ООО «ТрансМиссия» (таблица 10).

Таблица 10 – Динамика основных показателей работы транспорта ООО «ТрансМиссия»

Показатели	2020	2021	Отклонение (+,-)	Динамика изменения, %
Объём перевозок, тыс. тонн	87,37	81,76	-8	6,4
Грузооборот, млн. т-км	23,43	21,17	-416	9,6
Пробег с грузом, тыс. км	570,1	531,9	-38,2	6,7
Общий пробег, тыс. км	1 164,0	1 020,8	-143,2	12,3
Среднесписочное количество автомашин в управлении, ед.	33	25	-9,2	24,2
Количество рейсов, ед.	8 254	7 231	-1 023	12,4

Таким образом, за исследуемый период сократился объём перевозок ООО «ТрансМиссия» с 87,37 тыс. тонн до 81,76 тыс. тонн или на 6,4%

(рисунок 8). Это связано с сокращением доли перевозок тяжеловесных грузов.

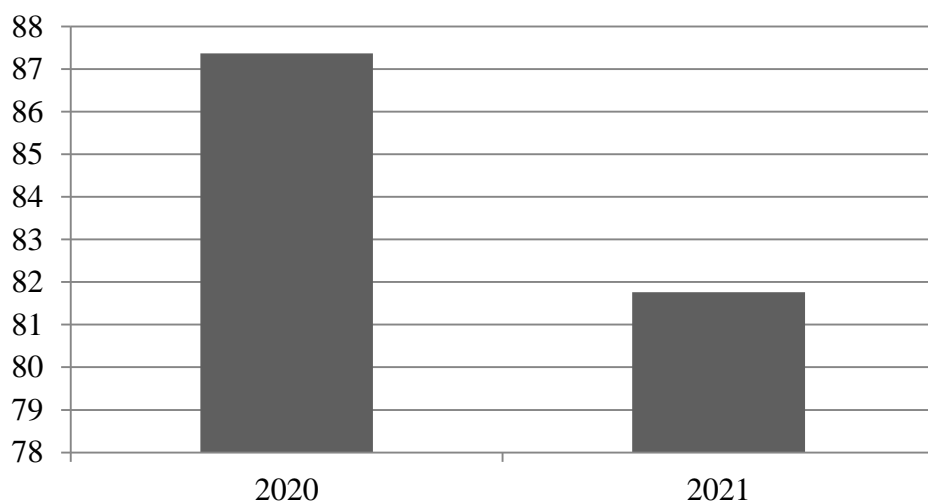


Рисунок 8 – Объем перевезенных грузов ООО «ТрансМиссия», тыс. тонн

Соответственно, это стало основной причиной уменьшения грузооборота предприятия на 416 млн. т-км, динамика изменения 9,6% (рисунок 9).

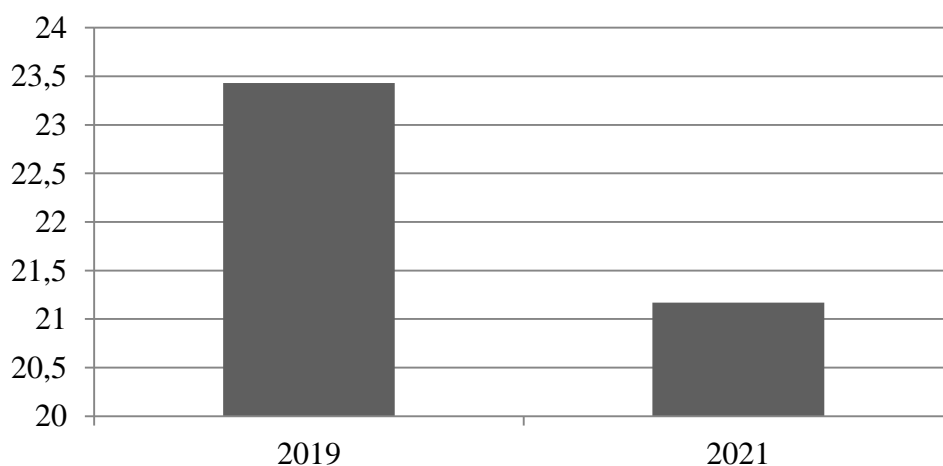


Рисунок 9 – Грузооборот ООО «ТрансМиссия», млн. т-км

Снижение объема перевозок и грузооборота предприятия в 2021 году можно объяснить закрытием границ, ростом курса доллара, изоляцией населения, снижением спроса и покупательной способности.

Пробег с грузом за период 2020–2021 гг. также сократился на 32,2 тыс. км или 6,7%. Соответственно, сократился и общий пробег на 12,3% (рисунок 10). Уменьшение произошло в связи со снижением объема перевозок и количества автомашин в 2021 году.

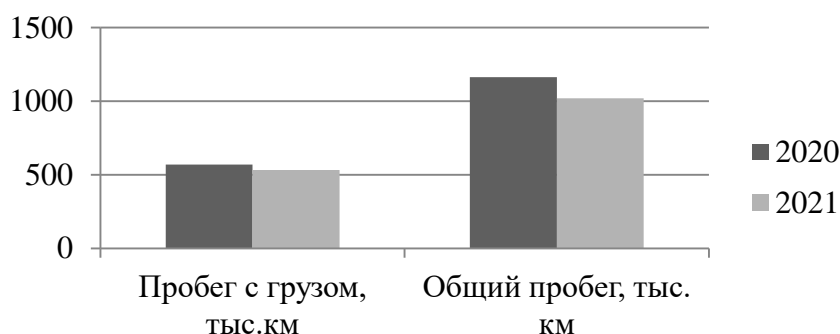


Рисунок 10 – Пробег с грузом и общий пробег ООО «ТрансМиссия»

В 2021 году было списано и реализовано 8 единиц автомобильного парка.

Количество рейсов сократилось за исследуемый период на 1023 ед. или на 12,4% из-за снижения объёма услуг по автоперевозкам (рисунок 11).

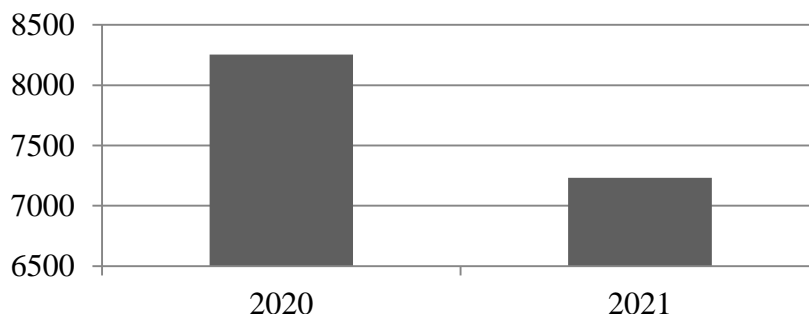


Рисунок 11 – Количество рейсов ООО «ТрансМиссия»

«К числу факторов, определяющих более интенсивное использование автомобильного транспорта, относятся: улучшение использования грузоподъемности транспортных средств, повышение коэффициента сменности работы транспорта, сокращение простоев, улучшение использования пробега, ускорение погрузочно-разгрузочных работ» [27].

Для оценки эффективности работы автомобильного транспорта используются технико-экономические показатели (таблица 11).

«Использование парка подвижного состава можно оценить при помощи коэффициентов технической готовности и выпуска подвижного состава

Подвижной состав ООО «ТрансМиссия» готов к эксплуатации, так как коэффициент технической готовности равен 0,89, а коэффициент выпуска подвижного состава 0,88. Это связано с тем, что предприятие постоянно обновляет парк подвижного состава, своевременно проводит профилактические и ремонтные мероприятия» [27].

«Для определения степени использования грузоподъемности транспортных средств можно применить статический и динамический коэффициенты» [30].

Таблица 11 – Технико-экономические показатели работы транспорта ООО «ТрансМиссия» за 2021 г.

Показатель	Значение показателя
Автомобиле-дни нахождения в исправном состоянии, дни	221
Автомобиле-дни в предприятии, дни	247
Автомобиле-день в работе, дни	217
Объём перевозок, тонн	81 760
Объём перевозок одного автомобиля, тонн	3 270,4
Общая грузоподъемность автомобилей, тонн	501
Средняя грузоподъемность одного автомобиля, тонн	20,04
Пробег общий, км	1 020 800
Пробег с грузом, км	531 900
Грузооборот, т-км	21 170 000
Грузооборот одного автомобиля, т-км	846 800
Коэффициент технической готовности	0,89
Коэффициент выпуска подвижного состава	0,88
Статический коэффициент использования грузоподъемности	0,74
Динамический коэффициент использования грузоподъемности	0,7
Коэффициент полезного пробега	0,5

Грузоподъемность подвижного состава ООО «ТрансМиссия» используется эффективно. Об этом свидетельствуют высокие значения статического (0,74) и динамического (0,7) коэффициента использования грузоподъемности. Этому способствует применение рациональных приёмов размещения.

«Для оценки работы транспортных средств необходимо использовать и такой показатель, как коэффициент полезного пробега. Он определяет степень использования пробега автомобиля для выполнения полезной транспортной работы. Коэффициент полезного пробега ООО «ТрансМиссия» равен 0,5» [27].

Таким образом, почти все технико-экономические показатели ООО «ТрансМиссия» имеют высокие показатели, что говорит о эффективной работе транспортных средств. Но стоит обратить внимание на коэффициент полезного пробега, так как он равен 0,5, а это значит, что на предприятии достаточно большое количество порожних пробегов. Для повышения данного коэффициента нужно максимально сокращать холостые пробеги, используя обратные рейсы для перевозки попутного груза.

В таблице 12 и на рисунках 12 и 13 приведены данные предприятия ООО «ТрансМиссия» по перевозкам грузов в тоннах и грузообороту в тн-км за период 2019 – 2021 гг.

Таблица 12 – Перевозки грузов и грузооборот автомобильного транспорта предприятия ООО «ТрансМиссия» за 2019 – 2021 гг.

	2019	2020	2021
Перевозка грузов			
Всего, тыс. тонн	107,20	87,37	81,76
В процентах к предыдущему году	–	81,5	93,6
Грузооборот			
Всего, млн. т-км	24,53	23,43	21,17
В процентах к предыдущему году	–	95,5	90,4

Таким образом, наибольшее количество грузов было перевезено компанией в 2019 году (107,20 тыс. т), наименьшее – в 2021 году (81,76 тыс. т). За рассматриваемый период наблюдался спад перевозок грузов. Общее снижение перевозки грузов за 2019 – 2021 гг. составило 25,44 тыс. т.

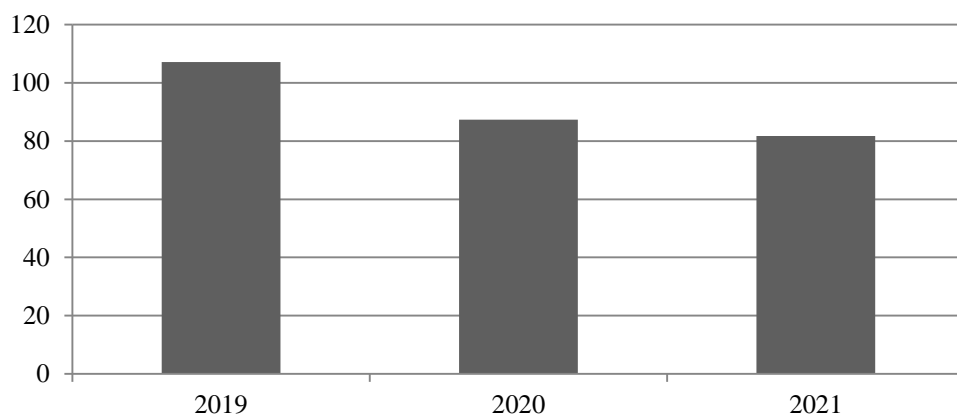


Рисунок 12 – Перевозки грузов ООО «ТрансМиссия» за 2019–2021 гг.

Наибольший грузооборот компании ООО «ТрансМиссия» наблюдался в 2019 году (24,53 млн. т-км), наименьший – в 2021 году (21,17 млн. т-км). За исследуемый период наблюдается спад грузооборота компании. Общее снижение грузооборота за 2019 – 2021 гг. составило 3,36 млн. т-км.

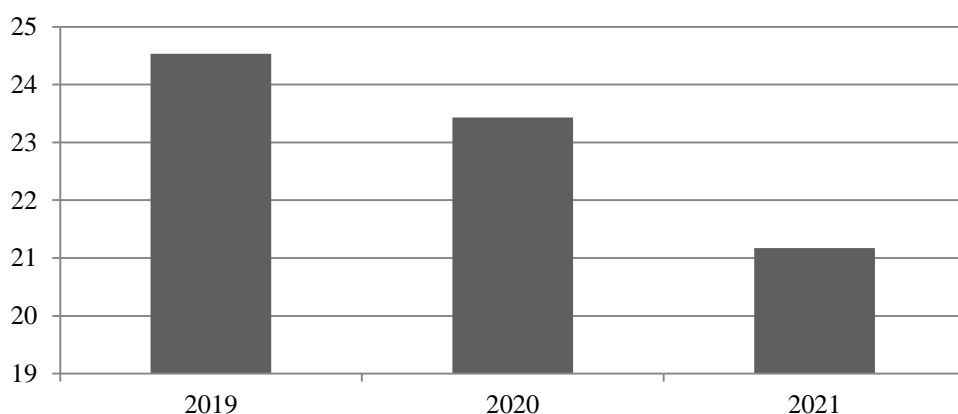


Рисунок 13 – Грузооборот ООО «ТрансМиссия» за 2019-2021 гг.

Затраты контейнеровоза на 1 км пути предприятия ООО «ТрансМиссия» приведены в таблице 13.

Таблица 13 – Расчет затрат на 1 км пути контейнеровоза предприятия ООО «ТрансМиссия»

Наименование	Затраты на 1 км пути, руб.
Переменные производственные расходы	
Горюче–смазочные материалы	13,0
Переменный фонд оплаты труда + налоги	8,24
Платон (система взимания платы)	2,34
Стоянка в пути	1,00
Всего	24,58
Условно–постоянные производственные расходы	
Постоянный фонд оплаты труда + налоги	4,14
Ремонт и содержание парка машин	10,05
Всего	14,19
Постоянные расходы (сервис + территория)	3,77
Себестоимость ставки на междугородние перевозки	42,54

Рассмотрим стоимость междугородних перевозок ООО «ТрансМиссия» в таблице 14.

Таблица 14 – Стоимость услуг междугородних перевозок ООО «ТрансМиссия»

Маршрут	Длина пути, км	Стоимость услуг, руб.
Маршрут 1	215	14 000
Маршрут 2	330	20 000
Маршрут 3	356	20 500
Маршрут 4	363	22 000
Маршрут 5	366	22 500
Маршрут 6	870	45 000
Маршрут 7	959	49 000
Маршрут 8	1 091	57 000
Маршрут 9	922	47 000
Маршрут 10	1 185	63 000
Маршрут 11	1 321	70 000
Маршрут 12	1 790	90 000
Маршрут 13	2 228	110 000

Показатель рентабельности используем для оценки эффективности маршрутов перевозки грузов ООО «ТрансМиссия». Его определяем, как

отношение прибыли к выручке. Расчет выполняется по каждому указанному в таблице маршруту, затем определяется средняя рентабельность по всем маршрутам (таблица 15).

Таблица 15 – Расчет рентабельности ООО «ТрансМиссия» по междугородним перевозкам

Маршрут	Длина пути, км	Стоимость услуг, руб.	Себестоимость услуги, руб.	Прибыль, руб.	Рентабельность, %
Маршрут 1	215	14 000	9 150	4 850	35
Маршрут 2	330	20 000	14 045	5 955	30
Маршрут 3	356	20 500	15 151	5 349	26
Маршрут 4	363	22 000	15 449	6 551	30
Маршрут 5	366	22 500	15 577	6 923	31
Маршрут 6	870	45 000	37 027	7 973	18
Маршрут 7	959	49 000	40 815	8 185	17
Маршрут 8	1 091	57 000	46 433	10 567	19
Маршрут 9	922	47 000	39 240	7 760	17
Маршрут 10	1 185	63 000	50 434	12 566	20
Маршрут 11	1 321	70 000	56 222	13 778	20
Маршрут 12	1 790	90 000	76 182	13 818	15
Маршрут 13	2 228	110 000	94 824	15 176	14
Среднее значение	-				21

Таким образом, средняя рентабельность по междугородним перевозкам ООО «ТрансМиссия» равна 21%, что на данный момент приемлемо для работы предприятия. «Для небольших расстояний рентабельность достаточно высокая, а вот для больших расстояний значительно ниже, следовательно, предприятию выгоднее отправлять грузы на небольшие расстояния» [12].

Проанализируем, насколько тарифы компании ООО «ТрансМиссия» выше тарифов других компаний при междугородних перевозках.

Стоимость услуг грузового транспорта по межгороду транспортных компаний города Санкт-Петербург представлена в таблице 16.

Таблица 16 – Стоимость услуг грузового транспорта по межгороду транспортных компаний города Санкт-Петербург

Маршрут	Длина пути, км	Стоимость услуг, руб.		
		ООО «ТрансМиссия»	«ЖелДорЭкспедиция»	ООО «Контейнерные перевозки»
Маршрут 1	215	14 000	16 000	13 000
Маршрут 2	330	20 000	22 000	19 000
Маршрут 3	356	20 500	22 500	19 500
Маршрут 4	363	22 000	24 000	21 000
Маршрут 5	366	22 500	24 500	21 500
Маршрут 6	870	45 000	40 000	39 000
Маршрут 7	959	49 000	43 000	42 000
Маршрут 8	1 091	57 000	53 000	48 000
Маршрут 9	922	47 000	42 000	48 000
Маршрут 10	1 185	63 000	53 000	50 000
Маршрут 11	1 321	70 000	60 000	64 000
Маршрут 12	1 790	90 000	85 000	80 000
Маршрут 13	2 228	110 000	95 000	90 000

В таблице 17 сравним стоимость услуг грузового транспорта при междугородних перевозках транспортных компаний

Таблица 17 – Сравнение стоимости услуг грузового транспорта при междугородних перевозках транспортных компаний г. Санкт-Петербург

Маршрут	Коэффициент повышения цен ООО «ТрансМиссия» по сравнению с	
	«ЖелДорЭкспедиция»	ООО «Контейнерные перевозки»
Маршрут 1	0,88	1,08
Маршрут 2	0,91	1,05
Маршрут 3	0,91	1,05
Маршрут 4	0,92	1,05
Маршрут 5	0,92	1,05
Маршрут 6	1,13	1,15
Маршрут 7	1,14	1,17
Маршрут 8	1,08	1,19
Маршрут 9	1,12	0,98
Маршрут 10	1,19	1,26
Маршрут 11	1,17	1,09
Маршрут 12	1,06	1,13
Маршрут 13	1,16	1,22
Среднее значение	1,04	1,11

Из таблицы 17 видно, что тарифы ООО «ТрансМиссия» выше тарифов компании «ЖелДорЭкспедиция» на 4%, а компании ООО «Контейнерные перевозки» выше на 11%. Следовательно, нужно снизить тарифы в среднем на 11%, чтобы повысить конкурентоспособность организации на рынке транспортных перевозок.

Таким образом, при проведении анализа ООО «ТрансМиссия» были выявлены следующие недостатки: высокий уровень тарифов компании по сравнению с тарифами других транспортных компаний, снижение количества грузов и грузооборота компании за исследуемый период, низкая рентабельность услуг для междугородних перевозок. Данные недостатки в значительной степени влияют на эффективность деятельности предприятия и требуют корректировки.

3 Разработка мероприятий по повышению эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации ООО «ТрансМиссия»

3.1 Мероприятия по повышению эффективности деятельности ООО «ТрансМиссия»

По результатам проведенного анализа организации транспортной логистики на предприятии ООО «ТрансМиссия» сделаем основные выводы и приведем основные рекомендации по улучшению организации транспортной логистики на предприятии.

Замедляют развитие транспортных предприятий следующие проблемы:

- высокий уровень тарифов компании по сравнению с тарифами других транспортных компаний;
- снижение количества грузов и грузооборота компании за исследуемый период;
- низкая рентабельность услуг для междугородних перевозок.

«Анализ грузооборота и объема перевозки грузов за период 2019-2021 гг. показал, что наблюдается уменьшение количества грузов и грузооборота компании за исследуемый период. Анализ перевозок по междугородним маршрутам показал, что рентабельность услуг перевозок по межгороду выше для небольших расстояний, чем для больших расстояний (Сургут, Ханты-Мансийск, Нижний Новгород, Санкт-Петербург)» [27].

Необходимо обратить внимание и на низкий уровень коэффициента полезного пробега. Это значит, что в компании ООО «ТрансМиссия» большое число порожних пробегов.

Для оптимизации работы ООО «ТрансМиссия» предложим следующие мероприятия:

Мероприятие 1. Это изменение цен на тарифы, чтобы увеличить количество услуг по объему и грузообороту предприятия.

Анализ тарифов показал, что ООО «ТрансМиссия» имеет наибольшие тарифы на перевозку 20–футовых и 40–футовых контейнеров по сравнению с другими транспортными компаниями г. Санкт-Петербург. Для того, чтобы оптимизировать работу предприятия, необходимо пересмотреть установление цен на транспортные услуги.

Из представленного во втором разделе анализа перевозок грузов и грузооборота компании ООО «ТрансМиссия» показал, что количество перевозок грузов в 2021 году сократилось на 6,4% по сравнению с 2020 годом, а грузооборот – на 9,6 %. Тарифы ООО «ТрансМиссия» выше тарифов компании «ЖелДорЭкспедиция» на 4%, а компании ООО «Контейнерные перевозки» выше на 11%. Следовательно, нужно снизить тарифы в среднем на 10%.

Мероприятие 2. Снижение затрат на перевозку с помощью привлечения постоянных поставщиков.

Компании ООО «ТрансМиссия» предлагается закупать горюче-смазочные материалы в ООО «Ойл Ресурс Групп» по оптовым ценам. К примеру, в настоящий момент компания закупает дизельное топливо в разных местах по цене в среднем 50,32 р. за литр. ООО «Ойл Ресурс Групп» предлагает оптовую цену 48,97 р. за литр.

Автозапчасти предлагается закупать у оптового поставщика ООО «АвтоТехЦентр», который также предлагает сниженные цены.

Необходимо отметить, что планирование и реализация отдельных мероприятий по снижению издержек производства не решают проблемы в целом, а лишь дают определенный эффект.

3.2 Экономический эффект от реализации предложенных рекомендаций

Исследования показывают, что при снижении тарифов на грузоперевозки на 10%, увеличивается число перевозок на 15% (таблица 18).

Таблица 18 – Прогноз перевозок грузов и грузооборота транспортных средств компании ООО «ТрансМиссия»

	2019	2020	2021	2022 (прогноз)
Перевозка грузов	-	-	-	-
Всего, тыс. тонн	107,20	87,37	81,76	94,02
В процентах к предыдущему году	-	81,5	93,6	115,0
Грузооборот	-	-	-	-
Всего, млн. т-км	24,53	23,43	21,17	24,35
В процентах к предыдущему году	-	95,5	90,4	115,02

На рисунке 14 видно, что количество перевозок компании ООО «ТрансМиссия» увеличится в 2021 г. и составит 94,02 тыс. тонн, темп роста 115%. Снижение цены приводит к увеличению объема предоставляемых услуг, а в результате увеличения цены происходит уменьшение объема спроса.

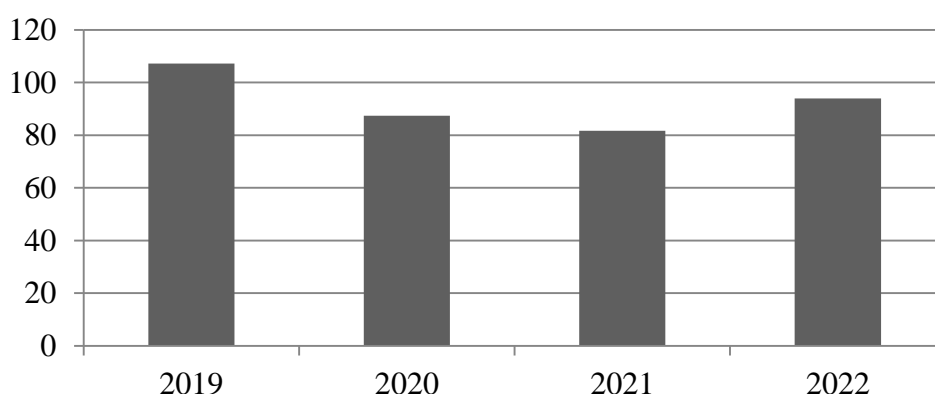


Рисунок 14 – Прогноз перевозок грузов компании ООО «ТрансМиссия» на 2022 г.

Увеличение объема перевозок станет основной причиной увеличения грузооборота транспортных средств компании ООО «ТрансМиссия» (рисунок 15). В 2022 г. грузооборот компании составит 24,35 млн. т–км, темп роста 115%.

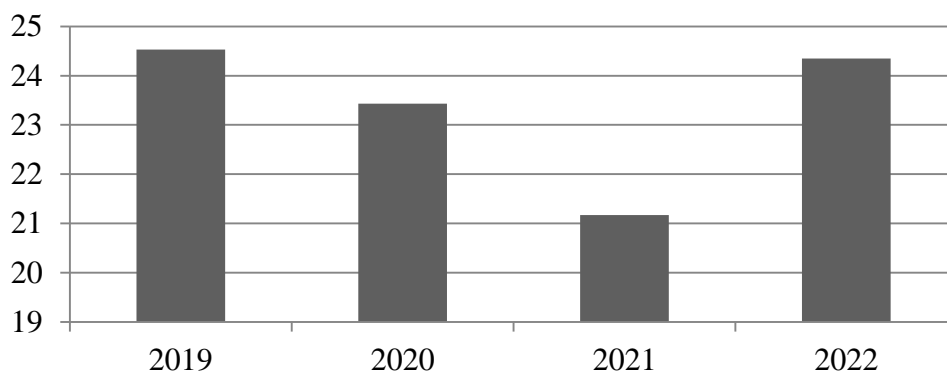


Рисунок 15 – Прогноз грузооборота транспортных средств компании ООО «ТрансМиссия» на 2022 г.

Для того, чтобы снизить затраты на 1 км пути контейнеровоза в компании ООО «ТрансМиссия», необходимо привлечь постоянных поставщиков, у которых можно приобретать горюче-смазочные материалы, автозапчасти и др. по сниженным ценам.

Таблица 19 – Расчет затрат на 1 км пути контейнеровоза в компании ООО «ТрансМиссия»

Наименование	Фактическое значение	Прогнозное значение
	Затраты на 1 км пути, руб.	Затраты на 1 км пути, руб.
Переменные производственные расходы		
Горюче–смазочные материалы	13,0	11,0
Переменный фонд оплаты труда + налоги	8,24	8,24
Платон (система взимания платы)	2,34	2,34
Стоянка в пути	1,00	1,00
Всего	24,58	22,58
Условно–постоянные производственные расходы		
Постоянный фонд оплаты труда + налоги	4,14	4,14
Ремонт и содержание парка машин	10,05	9,05

Продолжение таблицы 19

Наименование	Фактическое значение	Прогнозное значение
	Затраты на 1 км пути, руб.	Затраты на 1 км пути, руб.
Всего	14,19	13,19
Постоянные расходы (сервис + территория)	3,77	3,77
Себестоимость ставки на междугородние перевозки	42,54	39,54

Из таблицы видно, что затраты на 1 км пути до снижения цен составляли 42,54 р., а после снижения цен они составят 39,54 р., т.е. на 3 р. меньше.

За счет снижения затрат на 1 км пути повысится рентабельность услуг ООО «ТрансМиссия» по междугородним перевозкам.

Таблица 20 – Расчет прогнозного значения рентабельности ООО «ТрансМиссия» по междугородним перевозкам

Маршрут	Длина пути, км	Стоимость услуг, руб.	Себестоимость услуги, руб.	Прибыль, руб.	Рентабельность, %
Маршрут 1	215	14 000	8501	5 499	39
Маршрут 2	330	20 000	13 048	6 952	35
Маршрут 3	356	20 500	14 076	6 424	31
Маршрут 4	363	22 000	14 353	7 647	35
Маршрут 5	366	22 500	14 472	8 028	36
Маршрут 6	870	45 000	34 400	10 600	24
Маршрут 7	959	49 000	37 919	11 081	23
Маршрут 8	1 091	57 000	43 138	13 862	24
Маршрут 9	922	47 000	36 456	10 544	22
Маршрут 10	1 185	63 000	46 855	16 145	26
Маршрут 11	1 321	70 000	52 232	17 768	25
Маршрут 12	1 790	90 000	70 777	19 223	21
Маршрут 13	2 228	110 000	88 095	21 905	20
Среднее значение	-	-	-	-	28

Исходя из анализа представленной во втором разделе исследования и таблицы 20, можно сделать вывод о том, что рентабельность услуг ООО «ТрансМиссия» до снижения затрат на 1 км пути составляла 21%, а после снижения составит 28%, то есть увеличится на 7%.

Таким образом, ООО «ТрансМиссия» для повышения эффективности деятельности было предложены два мероприятия:

- изменение цен на тарифы, чтобы увеличить количество услуг по объему и грузообороту предприятия;
- снижение затрат на перевозку с помощью привлечения постоянных поставщиков. Анализ эффективности предложенных мероприятий показал, что при реализации предложенных мероприятий эффективность деятельности предприятия ООО «ТрансМиссия» повысится.

Заключение

Целью бакалаврской работы является повышение эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций на примере ООО «ТрансМиссия».

В первом разделе были рассмотрены:

- понятие и виды логистических систем;
- сущность и задачи транспортной логистики, ее инфраструктура;
- основные виды транспорта;
- основные показатели эффективности транспортно–логистических систем.

На основании этого были сделаны следующие выводы:

- транспорт является крупнейшей базовой отраслью хозяйственного комплекса;
- автомобильный транспорт России является одним из самых широко используемых;
- эффективность работы автомобильного транспорта можно оценить с помощью основных технико-экономических показателей

Во втором разделе исследования проведен анализ логистической системы предприятия ООО «ТрансМиссия». Основным видом деятельности предприятия являются перевозки контейнеров, негабарита и прочих грузов по Ленинградской области, региону, РФ.

Основными затратами предприятия в 2020 году являются прямые производственные затраты (78,7%). Они включают затраты на автоперевозки (65,5%) и затраты на авторемонтную мастерскую (13,2%). Расходы на содержание административных и производственных помещений и территорий составляют 11%, административно-управленческие расходы – 10,3%.

В 2021 году структура затрат ООО «ТрансМиссия» практически не изменилась. Прямые производственные затраты составляют 85,6% (затраты

на автоперевозки – 74,8%, затраты на авторемонтную мастерскую – 10,8%), затраты на содержание помещений – 6,6%, административно–управленческие затраты – 7,8%.

Таким образом, прямые производственные затраты в 2021 г. снижаются на 4% (с 62 402 т. р. до 60 109 т. р.). Это связано со снижением объема оказываемых услуг и оптимизацией производственных процессов.

Затраты на содержание административных и производственных помещений и территорий также снижаются за исследуемый период на 47%, а административно–управленческие затраты снизились на 33%. Это произошло за счет сокращения расходов на персонал и оптимизации бизнес–процессов.

Полные затраты ООО «ТрансМиссия» снизились в 2021 году на 11% из-за снижения объема оказываемых услуг и оптимизации производственных процессов.

ООО «ТрансМиссия» осуществляет контейнерные перевозки. Такой вид перевозки значительно сокращает объём промежуточных погрузочно-разгрузочных работ, так как позволяет выполнять бесперегрузочную доставку товаров от отправителя к получателю.

За исследуемый период сократился объём перевозок ООО «ТрансМиссия» с 87,37 тыс. тонн до 81,76 тыс. тонн или на 6,4% (рисунок 8). Это связано с сокращением доли перевозок тяжеловесных грузов. Соответственно, это стало основной причиной уменьшения грузооборота предприятия на 416 млн. т-км, динамика изменения 9,6%

Снижение объема перевозок и грузооборота предприятия в 2021 году можно объяснить закрытием границ, ростом курса доллара, изоляцией населения, снижением спроса и покупательной способности.

«Анализ тарифов показал, что ООО «ТрансМиссия» имеет наибольшие тарифы на перевозку 20–футовых и 40–футовых контейнеров.

Анализ грузооборота и объема перевозки грузов за период 2019 – 2021 гг. показал, что наблюдается уменьшение количества грузов и грузооборота компании за исследуемый период. Наибольшее количество грузов было

перевезено компанией в 2019 году (107,20 тыс. т), наименьшее – в 2021 году (81,76 тыс. т). За рассматриваемый период наблюдался спад перевозок грузов. Общее снижение перевозки грузов за 2019 – 2021 гг. составило 25,44 тыс. т.» [27]

Средняя рентабельность по междугородним перевозкам ООО «ТрансМиссия» равна 21%, что на данный момент приемлемо для работы предприятия. «Для небольших расстояний рентабельность достаточно высокая, а вот для больших расстояний значительно ниже, следовательно, предприятию выгоднее отправлять грузы на небольшие расстояния» [4].

Таким образом, почти все технико-экономические показатели ООО «ТрансМиссия» имеют высокие показатели, что говорит о эффективной работе транспортных средств. Но стоит обратить внимание на коэффициент полезного пробега, так как он равен 0,5, а это значит, что на предприятии достаточно большое количество порожних пробегов. Для повышения данного коэффициента нужно максимально сокращать холостые пробеги, используя обратные рейсы для перевозки попутного груза.

При проведении анализа ООО «ТрансМиссия» были выявлены следующие недостатки:

- высокий уровень тарифов компании по сравнению с тарифами других транспортных компаний;
- снижение количества грузов и грузооборота компании за исследуемый период;
- низкая рентабельность услуг для междугородних перевозок.

Для оптимизации работы ООО «ТрансМиссия» были предложены следующие мероприятия.

Мероприятие 1. Это изменение цен на тарифы, чтобы увеличить количество услуг по объему и грузообороту предприятия.

Анализ тарифов показал, что ООО «ТрансМиссия» имеет наибольшие тарифы на перевозку 20-футовых и 40-футовых контейнеров по сравнению с другими транспортными компаниями г. Санкт-Петербург. Для того, чтобы

оптимизировать работу предприятия, необходимо пересмотреть установление цен на транспортные услуги.

Мероприятие 2. Снижение затрат на перевозку с помощью привлечения постоянных поставщиков.

Компании ООО «ТрансМиссия» предлагается закупать горюче-смазочные материалы в ООО «Ойл Ресурс Групп» по оптовым ценам.

Автозапчасти предлагается закупать у оптового поставщика ООО «АвтоТехЦентр», который также предлагает сниженные цены.

Анализ эффективности предложенных мероприятий показал, что при реализации предложенных мероприятий эффективность деятельности предприятия ООО «ТрансМиссия» повысится.

Таким образом, исследование выполнило поставленные задачи и внесло свой вклад в решение проблемы повышения эффективности деятельности транспортной организации ООО «ТрансМиссия».

Список используемой литературы

1. Алесинская Т.В. Основы логистики [Текст] / Т.В. Алесинская. - Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2018. - 342 с.
2. Аникин Б.А. Логистика [Текст] / Б. А. Аникин. – М.: Проспект, 2018. – 406 с.
3. Аникин Б.А. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики [Текст]: учебник / под ред. Б. А. Аникина и Т. А. Родкиной. – М.: Проспект, 2019. – 344 с.
4. Бауэрсокс Д.Д Логистика: интегрированная цепь поставок [Текст] / Доналд Дж Бауэрсокс, Дейвид Дж. Клосс; [пер. с англ. Н. Н. Барышниковой, Б. С. Пинскера]. - 2-е изд. - Москва: Олимп-Бизнес, 2018 (М.: Типография "Новости"). - 639 с
5. Большой энциклопедический словарь [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://vedu.ru/BigEncDic/18444> (дата обращения 06.05.2022)
6. Вагнер М. Управление поставщиками [Текст] / Штефан М. Вагнер; [пер. с нем. под ред. А. Г. Ахметзянова]. - Москва: КИА центр, 2019. - 127 с.
7. Гаджинский А.М. Логистика [Текст]: учебник для высших учебных заведений по направлению подготовки «Экономика» / А. М. Гаджинский. – Москва: Дашков и К°, 2019. – 420 с.
8. Григорьев М.Н. Логистика. Продвинутый курс: для студентов экономических специальностей высших учебных заведений [Текст] / М. Н. Григорьев, А. П. Долгов, С. А. Уваров. – Москва: Юрайт, 2018. – 734 с.
9. Еремеева Л.Э. Транспортная логистика [Текст]: учебное пособие / Л. Э. Еремеева; Сыкт. лесн. ин-т. – Сыктывкар: СЛИ, 2021. – 260 с.
10. Жигалова В.Н. Логистика [Текст]: учебное пособие / В. Н. Жигалова – Томск: Эль Контент, 2019. – 166 с.

11. Ивуть Р.Б. Логистические системы на транспорте [Текст]: учебно–методическое пособие / Р. Б. Ивуть, Т. Р. Кисель, В. С. Холупов. – Минск: БИТУ, 2018. – 76 с.
12. Каталог организаций [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.list-org.com/companу/28953> (дата обращения 06.05.2022)
13. Каточков В.М. Логистика [Текст]: учеб. пособие / В.М. Каточков, Г.В. Савин, С.Р. Царегородцева ; М-во науки и высш. образования Рос. Федерации, Урал. гос. экон. ун-т. — Москва : [Изд-во Урал. гос. экон. ун-та], 2020. — 182 с
14. Конотопский В.Ю. Логистика [Текст]: учебное пособие для вузов / В. Ю. Конотопский. — 4-е изд., испр. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2021. — 143 с.
15. Кулакова Я.В. Функции управления логистическими системами [Текст]: учебное пособие / Я.В.Кулакова // Экономика и менеджмент инновационных технологий – 2019. – 512с.
16. Левкин Г.Г. Логистика [Текст]: учеб. пособие / Г.Г. Левкин. – М.: Изд-во Феникс, 2021. – 221 с.
17. Логистика. Курс лекций [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://librets.3dn.ru/load/logistika/transportnaja_logistika_uchebник/2-1-0-43(дата обращения 06.05.2022)
18. Логистическая информационная система [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.tadviser.ru/index.php/> (дата обращения 06.05.2022)
19. Логистические аспекты функционирования транспорта [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www.cfin.ru/management/manufact /transport_log_4.shtml 2(дата обращения 06.05.2022)
20. Маргунова В.И. Логистика [Текст]: учебное пособие для студентов учреждений высшего образования по экономическим специальностям / В. И. Маргунова и др. – Минск: Высшая школа, 2019. – 507 с.

21. Матюшин Л.С. Современные проблемы логистики в транспортной сфере [Текст]: Учебник / Л.С.Матюшин // Логистика. – 2019. – 272 с.
22. Мельников В.П. Логистика [Текст]: учебник для бакалавров / В. П. Мельников, А. Г. Схиртладзе, А. К. Антонюк; под общ. ред. В. П. Мельникова. – М.: Издательство Юрайт, 2018. – 287 с.
23. Моисеев А.В. Модель логистической структуры [Текст]: учебник / А.В.Моисеев // Логистика. – 2019. – 231 с.
24. Моисеева Н.К. Экономические основы логистики [Текст]: учебник для вузов / Н.К. Моисеева. - М.: Инфра-М, 2018. – 528 с.
25. Неруш Ю.М. Транспортная логистика [Текст]: учебник для академического бакалавриата / Ю. М. Неруш, С. В. Саркисов. – М.: Издательство Юрайт, 2018. – 351 с.
26. Новиков О.А. Логистика [Текст]: Учеб. пособие / О.А.Новиков. - СПб.: Питер, 2019.- 410 с.
27. ООО «ТрансМиссия». Общая информация об организации [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://atlogistik.ru/>(дата обращения 06.05.2022)
28. Основные логистические концепции и системы [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.startlogistic.ru/metod/concept/> (дата обращения 06.05.2022)
29. Официальный сайт ООО «ТрансМиссия» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://atlogistik.ru/>(дата обращения 06.05.2022)
30. Павлюченко И.В. Логистика: краткий теоретический курс [Текст] / И. В. Павлюченко. – Ульяновск: УлГТУ, 2021. – 95 с.
31. Решетник М.А. Оценка издержек и эффективности функционирования логистической системы предприятия [Текст]: учебное пособие / М.А.Решетник // РИСК: Ресурсы. Информация. Снабжение. Конкуренция. Аналитический журнал. – 2021. – 452 с.

32. Сулейменов Т.Б. Транспортная логистика [Текст] / Т.Б. Сулейменов, М.И. Арпабеков. // ЕНУ им. Л.Н. Гумилева – Астана, 2018. – 211 с.
33. Титов Б.А. Транспортная логистика [Электронный ресурс]: электрон, учеб. пособие / Б. А. Титов; Минобрнауки России, Самар. гос. аэрокосм. ун-т им. С.П. Королева (нац. исслед. ун-т). – Электрон, текстовые и граф. дан (3,15 Мбайт). – Самара, 2019. – 198 с.
34. Транспортная логистика [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.ec-logistics.ru/transport.htm> (дата обращения 06.05.2022)
35. Транспортная логистика, оптимизация транспортных затрат [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://customsexpert.ru/trainings/transportnayalogistika-op.htm> (дата обращения 06.05.2022)
36. Транспортные тарифы и правила их применения [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://learnlogistic.ru/category/logisticheskie-sistemy/>
37. Waters, D. Logistics. An Introduction to Supply Chain Management / D. Waters. – USA: JohnWileyandSons, 2020. – 503 p.

Приложение А

Данные из отчета о финансовых результатах ООО «ТрансМиссия»

2019 – 2021 гг., тыс. руб.

Таблица А.1–Данные из отчета о финансовых результатах организации за 2019 – 2021 гг., тыс. руб.

Показатель	2019	2020	2021
Выручка	70 443	77 072	85 180
Себестоимость продаж	61 577	65 842	74 375
Валовая прибыль (убыток)	8 866	11 230	10 805
Коммерческие расходы	-	-	-
Управленческие расходы	10 741	10 409	9 190
Прибыль (убыток) от продаж	1 875	821	1 615
Доходы от участия в других организациях	-	-	-
Проценты к получению	-	-	-
Проценты к уплате	57	-	43
Прочие доходы	1 267	160	2 563
Прочие расходы	470	387	2 888
Прибыль (убыток) до налогообложения	1 135	594	1 247
Налог на прибыль			
в том числе: текущий налог на прибыль	-	-	-
отложенный налог на прибыль	-	-	-
Прочее	-	-	-
Чистая прибыль (убыток)	1 135	594	1 247