

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 Совершенствование процесса транспортных перевозок организации

Обучающийся

Д.В. Козлова

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

канд. экон. наук, Т.В. Полякова

(ученая степень (при наличии), ученое звание (при наличии), Инициалы Фамилия)

Тольятти 2023

## Аннотация

Бакалаврскую работу выполнила Козлова Дарья Вячеславовна.

Тема работы: «Совершенствование процесса транспортных перевозок организации».

Научным руководителем бакалаврской работы является Татьяна Валериевна Полякова, кандидат экономических наук, доцент.

Цель исследования заключается в разработке рекомендаций по улучшению процесса транспортных перевозок для ООО "Велес".

В рамках исследования была выбрана организация ООО "Велес", которая занимается основным видом деятельности - перевозкой грузов с помощью специализированных автотранспортных средств.

Предмет исследования – процесс транспортных перевозок исследуемого предприятия.

Для достижения поставленных целей были применены различные методы, такие как факторный анализ, синтез, прогнозирование, статистическая обработка результатов, дедукция и другие.

В заключении бакалаврской работы были сделаны выводы о том, что предложенные мероприятия действительно эффективны, и цель работы была успешно достигнута.

Результаты исследования имеют практическую значимость для специалистов организации, которая является объектом исследования, так как материалы, изложенные в подразделах 2.1, 2.2, 3.1 и 3.2, могут быть использованы ими в своей работе..

Работа включает в себя введение, три основных раздела, заключение и список использованной литературы. Общий объем работы составляет 44 страницы машинописного текста, которые содержат 7 таблиц и 9 рисунков.

## Содержание

Введение.....	4
1 Теоретические аспекты транспортных перевозок организации.....	6
1.1 Сущность транспортных перевозок организации.....	6
1.2 Виды транспортных перевозок и пути совершенствования их процесса .....	13
2 Организационно-экономическая характеристика ООО «Велес».....	18
2.1 Техничко-экономическая характеристика ООО «Велес».....	18
2.2 Анализ процесса транспортных перевозок ООО «Велес».....	25
3 Разработка мероприятий по совершенствованию процесса транспортных перевозок ООО «Велес».....	33
3.1 Совершенствование процесса транспортных перевозок ООО «Велес»	33
3.2 Оценка эффективности предложенных мероприятий.....	37
Заключение .....	41
Список используемой литературы .....	43

## Введение

Процесс транспортных перевозок играет критически важную роль в современной экономике и бизнесе. Он позволяет организациям перемещать товары и материалы с одного места на другое, что обеспечивает функционирование бизнеса и удовлетворение потребностей клиентов.

Процесс транспортных перевозок является актуальным и необходимым в современном мире, так как он обеспечивает перемещение различных видов грузов и товаров из одной точки в другую. Этот процесс является неотъемлемой частью любой организации, занимающейся производством, продажей или поставкой товаров.

Значимость процесса транспортных перевозок заключается в том, что он позволяет своевременно доставлять грузы и товары к месту назначения, что в свою очередь влияет на удовлетворенность клиентов и увеличение прибыли организации. Кроме того, правильная организация транспортных перевозок позволяет снизить затраты на логистику и повысить эффективность бизнес-процессов.

Целью бакалаврской работы является совершенствование процесса транспортных перевозок ООО «Велес».

Чтобы достигнуть эту цель, необходимо выполнить поставленные задачи:

- изучить теоретические аспекты транспортных перевозок организации;
- провести технико-экономическую характеристику организации ООО «Велес»;
- провести анализ процесса транспортных перевозок исследуемой организации ООО «Велес»;
- разработать мероприятия по совершенствованию процесса транспортных перевозок ООО «Велес»;

– рассчитать экономическую эффективность предложенных мероприятий.

В качестве объекта исследования в рамках бакалаврской работы было выбрано следующее предприятие: ООО «Велес». Предметом исследования в работе выступает процесс транспортных перевозок исследуемого предприятия.

Информационной базой для написания бакалаврской работы послужили законодательные документы, учебники и учебные пособия, интернет-источники, статьи, представленные в списке использованных источников.

Практическая значимость данной бакалаврской работы состоит в том, что все рассмотренные теоретические вопросы, разработанные мероприятия по совершенствованию логистических процессов компании ООО «Велес» направлены на улучшение деятельности компании, повышения и улучшения качества функционирования процесса транспортных перевозок компании

Работа состоит из введения, 3-х разделов, заключения, списка используемой литературы.

# **1 Теоретические аспекты транспортных перевозок организации**

## **1.1 Сущность транспортных перевозок организации**

Транспортные перевозки организации представляют собой процесс перемещения грузов или людей от одного места к другому с использованием транспортных средств, находящихся в собственности организации или арендованных у третьих лиц. Транспортные перевозки могут осуществляться как внутри организации, например, для перемещения материалов между различными цехами, так и между внешними местами, например, для доставки товаров клиентам [28].

Сущность транспортных перевозок организации заключается в обеспечении эффективного и безопасного перемещения грузов и людей между различными местами. Ключевыми аспектами, которые необходимо учитывать при организации транспортных перевозок, являются выбор наиболее подходящих транспортных средств, оптимизация маршрутов, управление перевозками, обеспечение безопасности и минимизация издержек [17].

Организации, занимающиеся транспортными перевозками, могут иметь свой собственный транспортный парк или использовать услуги сторонних перевозчиков. В любом случае, они должны разрабатывать и применять стратегии управления транспортными перевозками, которые позволяют им оптимизировать использование ресурсов, обеспечивать своевременную и качественную доставку грузов и удовлетворять потребности клиентов [2].

Схема движения товаропотока организации может быть различной в зависимости от специфики бизнеса и типа продукции, которую она производит или продает. Однако в общих чертах схема может выглядеть следующим образом, представленным на рисунке 1 [1].



Рисунок 1 – Схема движения товаропотока [4]

Закупка сырья и материалов – организация закупает сырье и материалы у поставщиков [3].

Производство – организация перерабатывает сырье и материалы в готовую продукцию.

Хранение – готовая продукция хранится на складах организации до момента ее отгрузки [7].

Отгрузка – продукция доставляется клиентам или отправляется на продажу через оптовиков или розничные точки [6].

Реализация – продукция продается конечным потребителям.

Возврат – в случае необходимости, клиенты могут вернуть продукцию, которая не соответствует их требованиям.

Обработка возвратов – организация обрабатывает возвращенную продукцию и решает, что делать с ней дальше.

Утилизация – организация утилизирует отработанные или непроданную продукцию [5].

Важно отметить, что эта схема является общей и может быть адаптирована под специфические потребности каждой организации. Также могут быть дополнительные этапы в зависимости от типа бизнеса и продукции, например, сбор заказов, упаковка и т.д [21].

Применение логистического подхода к управлению материальными потоками позволяет организациям существенно повысить эффективность своих операций и достичь значительных экономических результатов. Ниже приведены основные экономические преимущества, которые могут быть получены при использовании логистического подхода [8].

**Снижение затрат.** Логистический подход позволяет организациям оптимизировать использование ресурсов и минимизировать затраты на транспортировку, складирование, упаковку и другие операции, связанные с управлением материальными потоками [10].

**Повышение качества.** Логистический подход позволяет улучшить качество обслуживания клиентов благодаря своевременной и точной доставке товаров и услуг. Это способствует удовлетворенности клиентов и повышению лояльности к бренду [9].

**Увеличение скорости.** Логистический подход позволяет ускорить обработку заказов и сократить время доставки товаров, что может быть важным фактором конкурентоспособности.

**Сокращение запасов.** Логистический подход позволяет сократить объем запасов за счет точного планирования поставок и более эффективного управления запасами на складах.

**Повышение гибкости.** Логистический подход позволяет организациям быстро реагировать на изменения спроса и рыночных условий, а также гибко перераспределять ресурсы в зависимости от потребностей бизнеса [11].

В целом, логистический подход позволяет организациям повысить эффективность своих операций и достичь экономических преимуществ, таких как снижение затрат, улучшение качества, повышение скорости, сокращение запасов и повышение гибкости [28].

Очень важное место в логистическом подходе занимает транспортная логистика. Это обосновано тем, что все логистические цепи непосредственно связаны с транспортом.



Транспортная логистика – это процесс управления потоками грузов и товаров от их производства до конечного потребителя с использованием транспортных средств и услуг. Она включает в себя планирование, координацию и контроль всех операций, связанных с перевозкой грузов, включая их упаковку, складирование, обработку, доставку и отслеживание.

Транспортная логистика помогает организациям оптимизировать использование транспортных ресурсов, снизить затраты на логистику и повысить качество обслуживания клиентов. Она также позволяет управлять рисками, связанными с транспортировкой грузов, и быстро реагировать на изменения в спросе и рыночных условиях [12].

Транспортная логистика включает в себя выбор наиболее подходящих транспортных средств и маршрутов для доставки грузов, управление запасами и складированием грузов, организацию доставки и распределения товаров, а также контроль и отслеживание выполнения логистических операций [10].

Транспортная логистика выполняет множество задач и функций для обеспечения эффективной транспортировки грузов и товаров от их производства до конечного потребителя. Перечислим основные задачи и функции транспортной логистики:

- планирование и организация перевозок – определяет оптимальные маршруты, транспортные средства и услуги для доставки грузов, а также разрабатывает планы доставки для обеспечения своевременной и надежной транспортировки;
- управление запасами и складирование – определяет оптимальные уровни запасов и их размещение на складах для обеспечения эффективной транспортировки грузов и сокращения времени доставки.
- упаковка и маркировка – определяет необходимые стандарты и требования для упаковки и маркировки грузов, чтобы обеспечить безопасную и надежную транспортировку;

- управление доставкой – организует доставку грузов и координирует работу всех участников логистической цепи, чтобы обеспечить своевременную и точную доставку;
- отслеживание и контроль – отслеживает выполнение всех логистических операций, контролирует качество услуг и своевременность доставки, а также реагирует на возникающие проблемы;
- оптимизация затрат – учитывает все факторы, влияющие на стоимость транспортировки грузов, и оптимизирует затраты на транспорт, упаковку, складирование и другие операции;
- анализ и управление рисками – оценивает риски, связанные с транспортировкой грузов, и разрабатывает планы управления рисками для минимизации возможных потерь и проблем [15].

Формирование собственной транспортной системы в организации является значительным преимуществом в современной экономике. Это позволяет сократить затраты на перевозки, а также снизить длительность оборота и повысить общую рентабельность [13].

Несмотря на это, формирование собственного транспортного хозяйства требует существенные инвестиционные и текущие вложения, чтобы обеспечить надлежащее содержание транспортного парка. Формирование таких подразделений существенно усложняет организационную структуру предприятия и структуру управления в целом [14].

Создание собственной транспортной системы на предприятии может быть связано со многими рисками, которые необходимо учитывать и оценивать при принятии решения об этом шаге. Перечислим риски, связанные с созданием собственной транспортной системы на предприятии.

Высокие затраты. Создание и поддержка собственной транспортной системы требует значительных затрат на покупку и обслуживание транспортных средств, обучение персонала, закупку необходимого оборудования и инфраструктуры [18].

Сложности в управлении. Собственная транспортная система требует высокой квалификации и опыта в управлении логистическими операциями, чтобы обеспечить эффективность и эффективность функционирования [16].

Риски связанные с оборудованием. Владение транспортным средством также связано с риском возникновения неисправностей, аварий и простоев, что может привести к сбоям в поставках и неблагоприятным последствиям для бизнеса.

Необходимость поддержания масштабных складов и инфраструктуры. Для поддержки собственной транспортной системы, необходимо иметь большие склады и подходящую инфраструктуру, что также связано с высокими затратами [19].

Нерентабельность. Собственная транспортная система может быть нерентабельной, если объемы перевозок недостаточны или если требуется более высокая стоимость для поддержания системы, чем если бы использовались услуги стороннего перевозчика.

Несоответствие регулятивным нормам. Владение собственной транспортной системой может быть связано с риском несоответствия регулятивным нормам и требованиям безопасности, что может привести к штрафам и санкциям [20].

Риски, связанные с персоналом. Наличие своей транспортной системы требует наличия высококвалифицированного персонала, а также может сопровождаться риском возникновения конфликтов между управлением и персоналом [4].

Рассмотрим задачи специализированных транспортных компаний, которые представлены на рисунке 2.

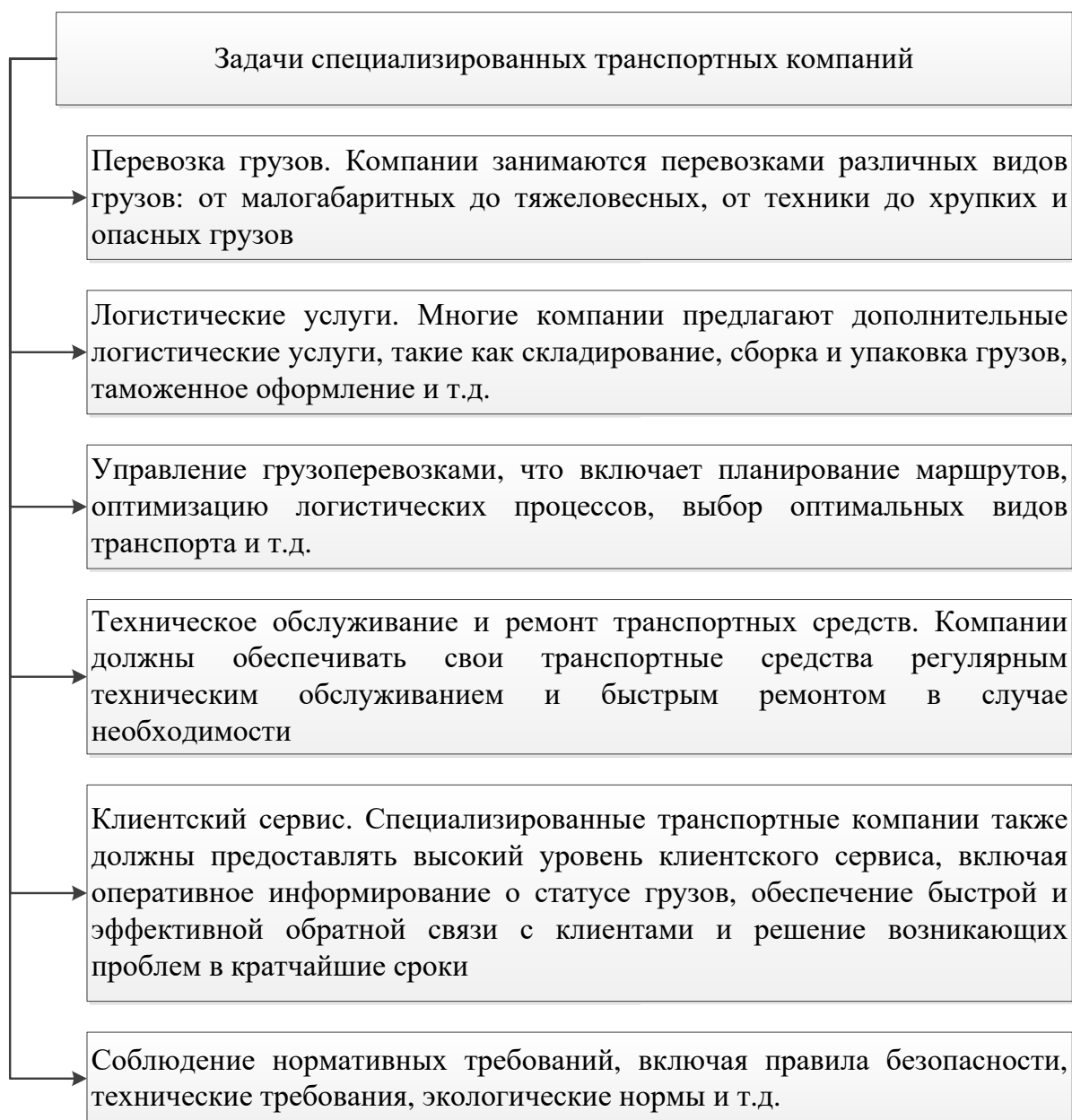


Рисунок 2 – Задачи специализированных транспортных компаний

Можно сказать, что организация логистического процесса транспортных перевозок является важной для современных предприятий. В следующем параграфе рассмотрим виды транспортных перевозок, а также пути совершенствования процесс транспортных перевозок [22].

## 1.2 Виды транспортных перевозок и пути совершенствования их процесса

Существует несколько видов транспорта, каждый из которых имеет свои преимущества и недостатки, а также области применения. Некоторые из видов транспорта представлены на рисунке 3 [23].

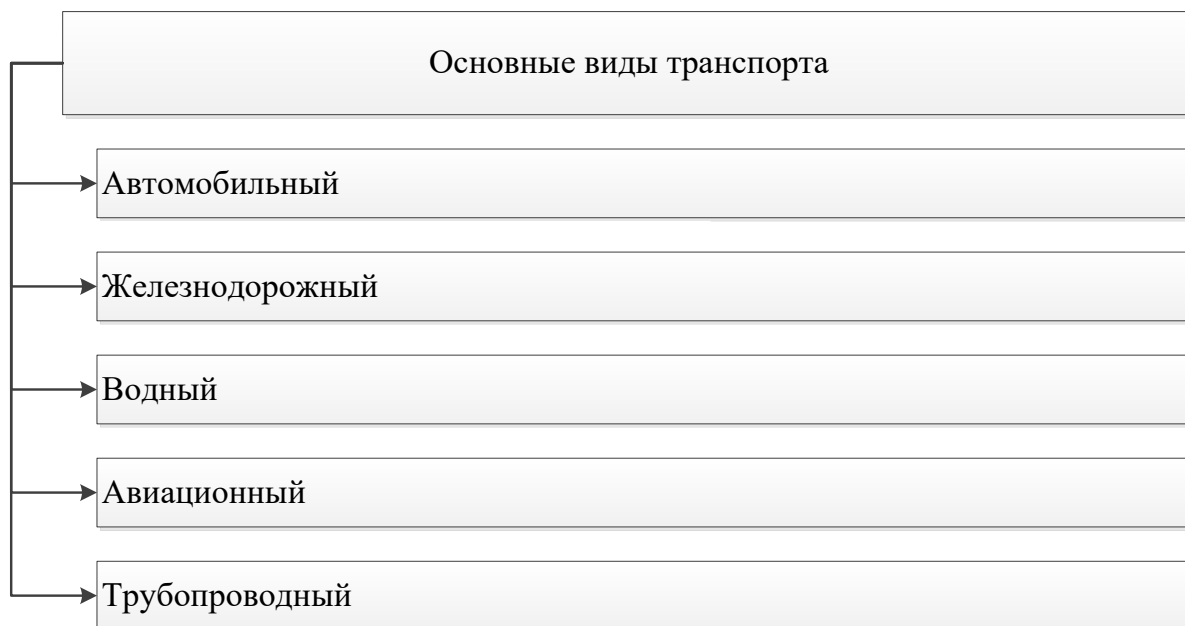


Рисунок 3 – Основные виды транспорта

Автомобильный транспорт – это наиболее распространенный вид транспорта, который используется для перевозки грузов и пассажиров на короткие и средние расстояния. Автомобильный транспорт обладает рядом преимуществ, включая гибкость, возможность доставки грузов и пассажиров без необходимости пересадок от точки А к точке Б, а также относительную доступность и широкое распространение.

Железнодорожный транспорт используется для перевозки грузов и пассажиров на дальние и средние расстояния, обладая высокой грузоподъемностью, низкой стоимостью перевозки на большие расстояния и относительной безопасностью [24].

Водный транспорт предназначен для перемещения грузов и пассажиров по водным маршрутам, обладая высокой грузоподъемностью и низкой стоимостью перевозки на большие расстояния. Однако он обычно имеет длительные сроки доставки и ограниченный доступ к внутренним районам.

Авиационный транспорт используется для быстрой доставки грузов и пассажиров на дальние расстояния, обладая высокой скоростью и быстрой доставкой, но имеет высокую стоимость и ограниченный объем грузоперевозок.

Трубопроводный транспорт предназначен для перевозки жидких и газообразных веществ по трубопроводам, обладая высокой безопасностью и низкой стоимостью перевозки, но требует высоких инвестиций в строительство и поддержание инфраструктуры [19].

Существует несколько типов логистических систем, каждый из которых имеет свои преимущества, недостатки и области применения. Рассмотрим некоторые из них [25].

«Цепи поставок – это система, в которой поставщики, производители, дистрибьюторы и розничные продавцы работают вместе, чтобы обеспечить поставку товаров потребителю. Цепи поставок обычно включают в себя различные этапы, такие как снабжение, производство, хранение, транспортировку и продажу товаров. Преимуществами цепей поставок являются более эффективное управление запасами, сокращение времени доставки и более точное прогнозирование спроса.

Распределительные центры – это система, в которой товары хранятся в распределительных центрах, а затем транспортируются к потребителям. Распределительные центры часто используются в розничной торговле и электронной коммерции. Преимуществами этой системы являются более эффективное управление запасами и сокращение времени доставки.

Консолидированные склады – это система, в которой товары разных поставщиков хранятся на одном складе. Затем они отправляются к покупателям в единой посылке. Преимуществами консолидированных

складов являются более эффективное использование пространства и сокращение затрат на хранение и транспортировку товаров.

Прямые поставки – это система, в которой товары отправляются напрямую от производителя к покупателю, минуя посредников. Преимуществами этой системы являются сокращение затрат на логистику и более быстрая доставка товаров [26].

Третья логистика – это система, в которой логистические услуги поставляются сторонней компанией, не имеющей отношения к поставщику или потребителю. Преимуществами третьей логистики являются более эффективное использование ресурсов и опыта, а также сокращение затрат на логистические услуги» [4].

В современном мире существует множество логистических операторов, которые предоставляют услуги по аутсорсингу для различных организаций. В рамках этого предложения можно выделить пять уровней логистического сервиса PL (Party Logistics).

Концепция управления логистическими услугами PL включает в себя пять уровней логистического сервиса, каждый из которых соответствует определенным требованиям клиента [27].

Основной уровень логистического сервиса включает в себя базовые функции, такие как хранение и транспортировка товаров, которые могут быть оказаны любой транспортной компанией.

Уровень надежности логистического сервиса предоставляет гарантированный срок и точность поставки товаров, а также возможность отслеживания груза в режиме реального времени. Этот уровень обычно необходим при перевозке ценных, хрупких и/или грузов, которые требуют соблюдения температурного режима.

Уровень гибкости логистического сервиса предоставляет возможность изменения условий доставки и планирования в соответствии с потребностями клиента. Этот уровень особенно важен для компаний, работающих в быстро меняющейся рыночной среде [28].

Уровень индивидуального подхода логистического сервиса предусматривает индивидуальную разработку услуг для каждого клиента с учетом его потребностей и требований. Обычно этот уровень применяется для долгосрочных и стратегических клиентов.

На уровне совершенства логистические услуги предоставляются в соответствии с самыми высокими стандартами качества и производительности, включая гарантию своевременной и целостной доставки товаров, а также дополнительные услуги, такие как упаковка и маркировка грузов. Этот уровень является наиболее строгим и часто используется как стандарт оценки качества логистических услуг [26].

Рассмотрим основные пути совершенствования процесса транспортных перевозок.

«Оптимизация маршрутов – анализ маршрутов перевозок, сокращение пробега, уменьшение количества перевозок, уменьшение времени доставки и улучшение графика доставки товаров.

Применение новых технологий – использование GPS-навигации, телематики и других технологий для улучшения контроля за движением транспорта и управления транспортными потоками.

Оптимизация использования транспортных средств – определение оптимальных загрузок транспорта, сокращение времени пустых пробегов, уменьшение затрат на топливо и ремонт, увеличение срока службы автотранспорта.

Организация логистических центров – создание логистических центров, где можно объединять грузы, оптимизировать их доставку и хранение, обеспечить качественную погрузку и разгрузку, улучшить систему учета и контроля.

Улучшение качества обслуживания – усовершенствование системы приема заказов, улучшение системы обработки и отслеживания заказов, повышение квалификации персонала, обеспечение высокого уровня обслуживания клиентов.



Сотрудничество с профессиональными логистическими компаниями – работа с профессиональными логистическими компаниями может значительно улучшить качество и эффективность транспортных перевозок, так как они могут предложить более оптимальные решения, основанные на своем опыте и знаниях» [13].

Подводя итог первого раздела можно сделать вывод, что процесс транспортных перевозок является одним из важнейших звеньев в логистической цепочке организации, так как от его эффективности зависит множество аспектов, а его эффективность напрямую влияет на успех организации на рынке.

Организация логистического процесса транспортных перевозок является важной для современных предприятий. В следующем параграфе рассмотрим виды транспортных перевозок, а также пути совершенствования процесс транспортных перевозок

## 2 Организационно-экономическая характеристика ООО «Велес»

### 2.1 Технико-экономическая характеристика ООО «Велес»

Объектом исследования в бакалаврской работе является Общество с ограниченной ответственностью «Велес» (ООО «Велес»). Юридический адрес предприятия: 461040, Оренбургская область, город Бузулук, Комсомольская ул., дом 100, офис 200.

Размер уставного капитала составляет 10 т.р.

Основным видом деятельности организации является перевозка грузов специализированными автотранспортными средствами (ОКВЭД 49.41.1).

Организационную структуру предприятия ООО «Велес» представим на рисунке 4.

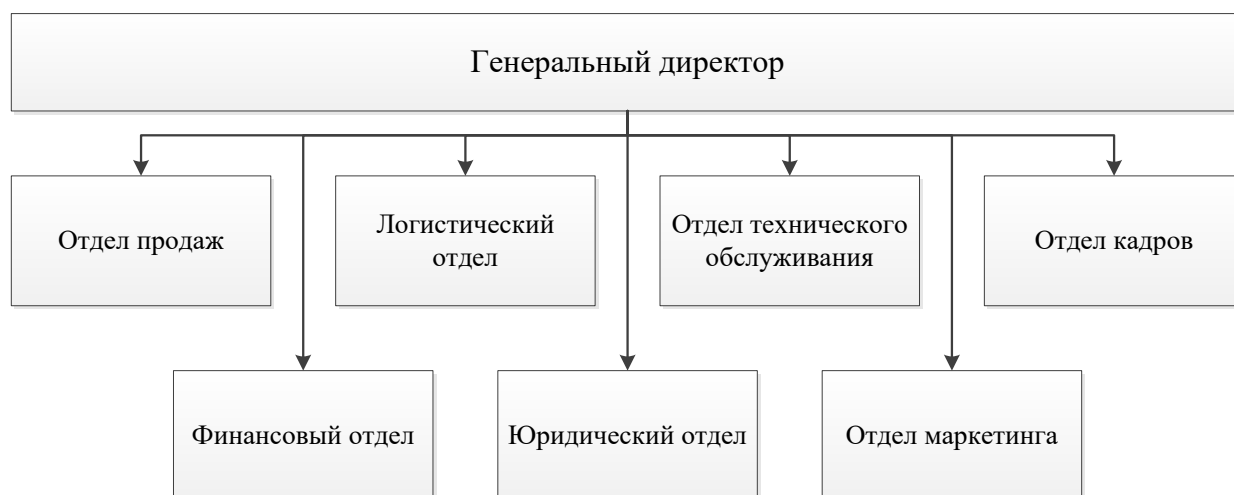


Рисунок 4 – Организационная структура ООО «Велес»

Генеральный директор ответственный за общее управление компанией и принятие стратегических решений. Отдел продаж отвечает за привлечение новых клиентов и поддержание отношений с текущими клиентами. Логистический отдел отвечает за планирование и организацию перевозок грузов, выбор маршрутов и оптимизацию расходов. Отдел технического

обслуживания - ответственный за обслуживание и ремонт автотранспортных средств. Отдел кадров занимается подбором, обучением и управлением персоналом компании. Финансовый отдел несет ответственность за финансовое планирование, управление бюджетом и финансовую отчетность. Юридический отдел отвечает за соблюдение законодательства и защиту интересов компании в судебных делах. Отдел маркетинга несет ответственность за разработку и реализацию маркетинговых стратегий и продвижение бренда компании.

Далее рассчитаем основные технико-экономические показатели деятельности ООО «Велес» за 2021-2022 гг., представленные в таблице 1.

Таблица 1 – Основные технико-экономические показатели деятельности ООО «Велес» за 2020-2022 гг.

Наименование показателя	Период			Абсолютное отклонение		Темп роста, %	
	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2021/2020	2022/2021	2021/2020	2022/2021
Выручка, т. р.	29147	64355	105528	35208	41173	220,79	163,98
Себестоимость продаж, т. р.	0	0	102559	0	102559	0	0
Валовая прибыль (убыток), т. р.	29106	64355	2969	35249	-61386	221,11	4,61
Управленческие расходы, т. р.	25406	62504	0	37098	-62504	246,02	0,00
Коммерческие расходы, т. р.	3700	1851	2969	-1849	1118	50,03	160,40
Прибыль (убыток) от продаж, т. р.	3123	1401	3266	-1722	1865	44,86	233,12
Чистая прибыль (убыток), т. р.	4950	3245	10607	-1705	7362	65,56	326,87
Основные средства, т. р.	4146	18392	45146	14246	26754	443,61	245,47
Оборотные активы, т. р.	5,89	19,83	9,95	13,94	-9,88	336,81	50,17
Численность ППП, чел.	17	19	24	2	5	111,76	126,32
Фонд оплаты труда ППП, т. р.	9578	9714	10181	136	467	101,42	104,81
Производительность труда работающего, т. р.	563	511	424	-52	-87	90,76	82,97

Продолжение таблицы 1

Наименование показателя	Период			Абсолютное отклонение		Темп роста, %	
	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2021/2020	2022/2021	2021/2020	2022/2021
Среднегодовая заработная плата работающего, т. р.	563	511	424	-52	-87	90,76	82,97
Фондоотдача	5,89	19,83	9,95	13,94	-9,88	336,81	50,17
Оборачиваемость активов, раз	7,03	3,50	2,34	-3,53	-1,16	49,77	66,80
Рентабельность продаж, %	12,69	2,88	2,81	-9,82	-0,06	22,66	97,82
Рентабельность производства, %	14,56	2,96	2,89	-	-0,07	20,33	97,75
Затраты на рубль выручки, коп.	87,17	97,12	97,19	9,96	0,06	111,43	100,06

В 2020 году выручка составляла 29147 т. р., а в 2022 году - 105528 т. р., что соответствует темпу роста в 163,98%. Это означает, что компания успешно увеличивает объем продаж. Динамику изменения выручки представим на рисунке 5.

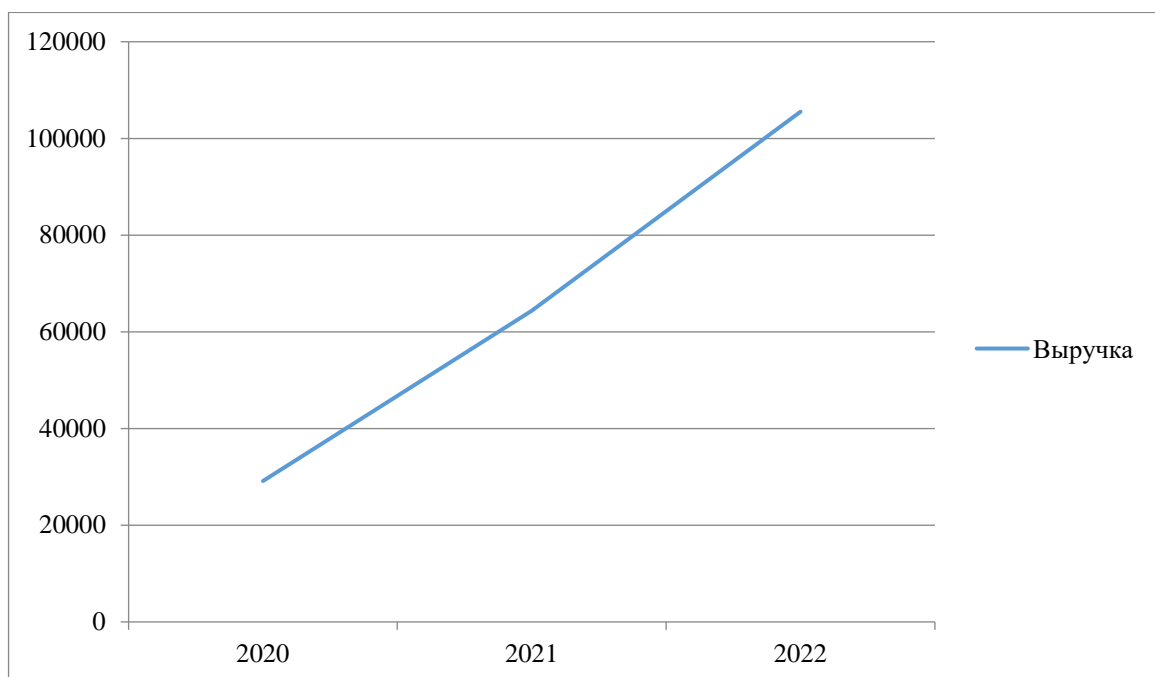


Рисунок 5 – Динамика изменения выручки 2020-2022 гг.

В 2022 году себестоимость продаж составила 102559 т. р., что означает, что компания начала использовать ресурсы для производства и продажи своих продуктов.

В 2022 году компания получила валовую прибыль в размере 2969 т. р., что меньше, чем в 2021 году. Это может быть связано с увеличением себестоимости продаж.

Управленческие расходы: В 2022 году управленческие расходы составили 0 т. р., что означает, что компания успешно сократила затраты на управление.

Коммерческие расходы: В 2022 году компания потратила на коммерческие расходы 2969 т. р., что на 160,40% больше, чем в 2021 году. Динамику изменения управленческих и коммерческих расходов представим на рисунке 6.

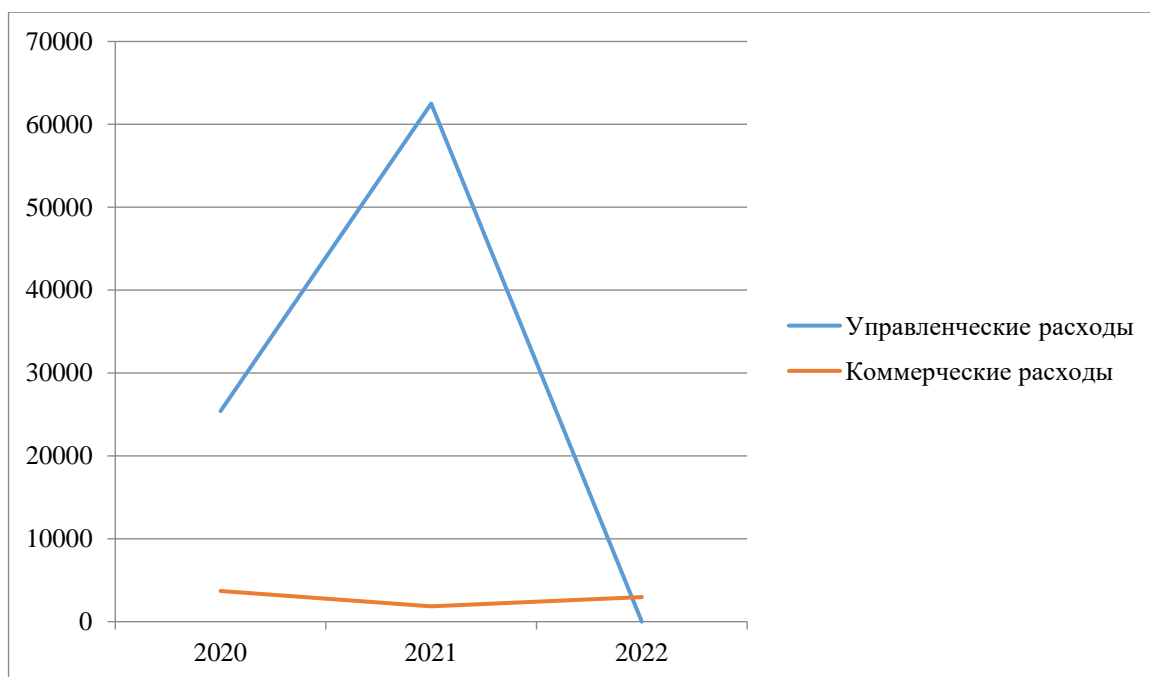


Рисунок 6 – Динамика изменения управленческих и коммерческих расходов 2020-2022 гг.

В 2022 году компания получила прибыль от продаж в размере 3266 т. р., что на 233,12% больше, чем в 2021 году.

Чистая прибыль (убыток): Чистая прибыль компании в 2022 году составила 10607 т. р., что на 326,87% больше, чем в 2021 году. Динамику изменения чистой прибыли представим на рисунке 7.

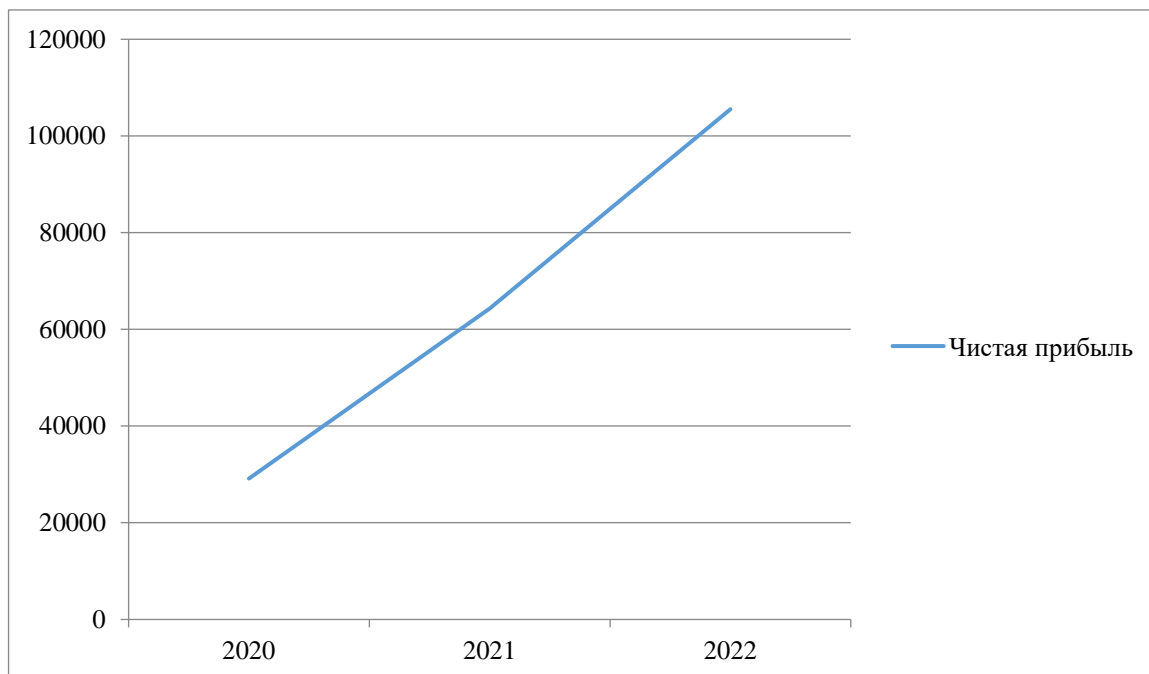


Рисунок 7 – Динамика изменения чистой прибыли 2020-2022 гг.

Сумма основных средств у компании увеличилась с 18392 т. р. в 2021 году до 45146 т. р. в 2022 году, что соответствует темпу роста в 245,47%.

Оборотные активы: Оборотные активы уменьшились в 2022 году на 9,88% по сравнению с 2021 годом.

Абсолютное отклонение от предыдущего периода по численности ППП выросло на 2 человека в 2021 году и на 5 человек в 2022 году. Темп роста численности ППП составил 111,76% в 2021 году и 126,32% в 2022 году.

Абсолютное отклонение от предыдущего периода по фонду оплаты труда ППП выросло на 136 тыс. руб. в 2021 году и на 467 тыс. руб. в 2022 году. Темп роста фонда оплаты труда ППП составил 101,42% в 2021 году и 104,81% в 2022 году.

Абсолютное отклонение от предыдущего периода по производительности труда работающего уменьшилось на 52 тыс. руб. в 2021 году и на 87 тыс. руб. в 2022 году. Темп роста производительности труда работающего составил 90,76% в 2021 году и 82,97% в 2022 году.

Абсолютное отклонение от предыдущего периода по среднегодовой заработной плате работающего уменьшилось на 52 тыс. руб. в 2021 году и на 87 тыс. руб. в 2022 году. Темп роста среднегодовой заработной платы составил 90,76% в 2021 году и 82,97% в 2022 году.

Фондоотдача отражает, сколько денег компания получает на каждый рубль вложенных средств в активы. В данном случае фондоотдача выросла с 5,89 руб. в 2020 году до 19,83 руб. в 2021 году, но снизилась до 9,95 руб. в 2022 году. Это может свидетельствовать о неэффективном использовании активов компании в 2022 году, что потенциально может снизить ее доходность. Динамику изменения фондоотдачи представим на рисунке 8.

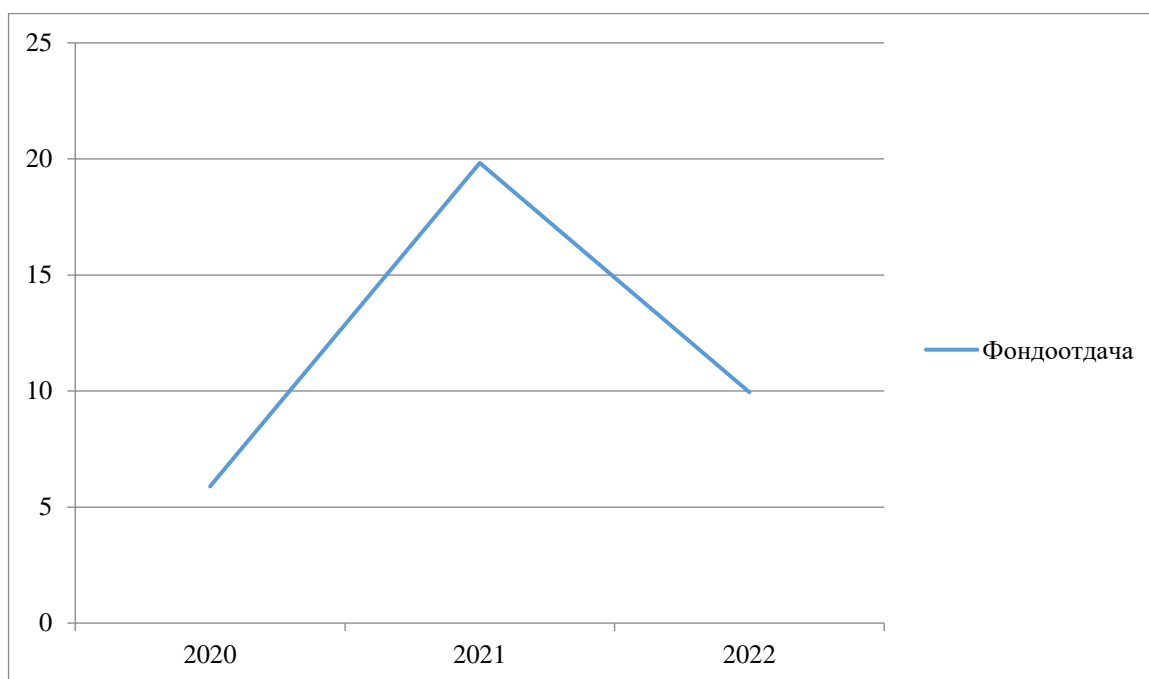


Рисунок 8 – Динамика изменения фондоотдачи 2020-2022 гг.

Оборачиваемость активов показывает, сколько раз за отчетный период оборотный капитал компании превращается в выручку. Оборачиваемость активов снизилась с 7,03 раз в 2020 году до 3,50 раз в 2021 году, и далее до 2,34 раз в 2022 году. Это может свидетельствовать о неэффективном использовании активов компании, что может отрицательно повлиять на ее доходность.

Рентабельность продаж отражает, какой процент прибыли компания получила от реализации продукции. Рентабельность продаж в 2020 году составила 12,69%, в 2021 году - 2,88%, а в 2022 году - 2,81%. Это существенное снижение рентабельности продаж, что может говорить о низкой эффективности производства и продаж компании.

Рентабельность производства отражает, какой процент прибыли компания получила от производства и реализации продукции. Рентабельность производства в 2020 году составила 14,56%, в 2021 году - 2,96%, а в 2022 году - 2,89%. Это существенное снижение рентабельности производства, что может говорить о неэффективности производственного процесса компании.

Затраты на рубль выручки отражают, сколько копеек компания тратит на каждый рубль выручки. Затраты на рубль выручки увеличились с 87,17 коп. в 2020 году до 97,12 коп. в 2021 году и оставались на уровне 97,19 коп. в 2022 году. Это свидетельствует о росте затрат компании на производство.

Проанализировав основные технико-экономические показатели ООО «Велес» можно сделать вывод, что предприятие имеет положительную тенденцию в развитии, поскольку показатели выручки, чистой прибыли и основных средств постоянно растут с каждым годом. Темп роста прибыли от продаж и чистой прибыли также высокий. Однако стоит обратить внимание на отрицательное изменение оборотных активов и производительности труда работающих. Существенное изменение в составе расходов также может требовать внимания для оптимизации и увеличения прибыли. Кроме того,



рост численности ППП и фонда оплаты труда являются положительными факторами для предприятия.

## 2.2 Анализ процесса транспортных перевозок ООО «Велес»

Предприятие ООО «Велес» занимается перевозкой грузов специализированными автотранспортными средствами. В своей собственности организация имеет собственный автопарк. В таблице 2 представим структуру автомобильного парка ООО «Велес».

Таблица 2 – Структура автомобильного парка ООО «Велес»

Наименование	2020 г.	2021 г.	2022 г.
HYUNDAI HD78	5	7	8
ISUZU-CYZ52M	10	12	14
МАЗ-6303А5	15	18	20
ГАЗ-3310	20	23	25
Итого	50	60	63

Ниже приведены ориентировочные характеристики грузоподъемности и расхода топлива указанных автомобилей:

а) HYUNDAI HD78:

- 1) грузоподъемность до 4 тонн;
- 2) расход топлива от 14 до 17 литров на 100 км.

б) ISUZU-CYZ52M:

- 1) грузоподъемность до 30 тонн;
- 2) расход топлива от 20 до 25 литров на 100 км.

в) МАЗ-6303А5:

- 1) грузоподъемность до 10 тонн;
- 2) расход топлива от 24 до 28 литров на 100 км.

г) ГАЗ-3310:

- 1) грузоподъемность до 3 тонн;

2) расход топлива от 12 до 15 литров на 100 км.

По данным таблицы видно, что в 2022 году преобладают автомобили грузоподъемностью до 3 тонн. Представим структуру автомобильного парка ООО «Велес» за 2022 год на рисунке 9.

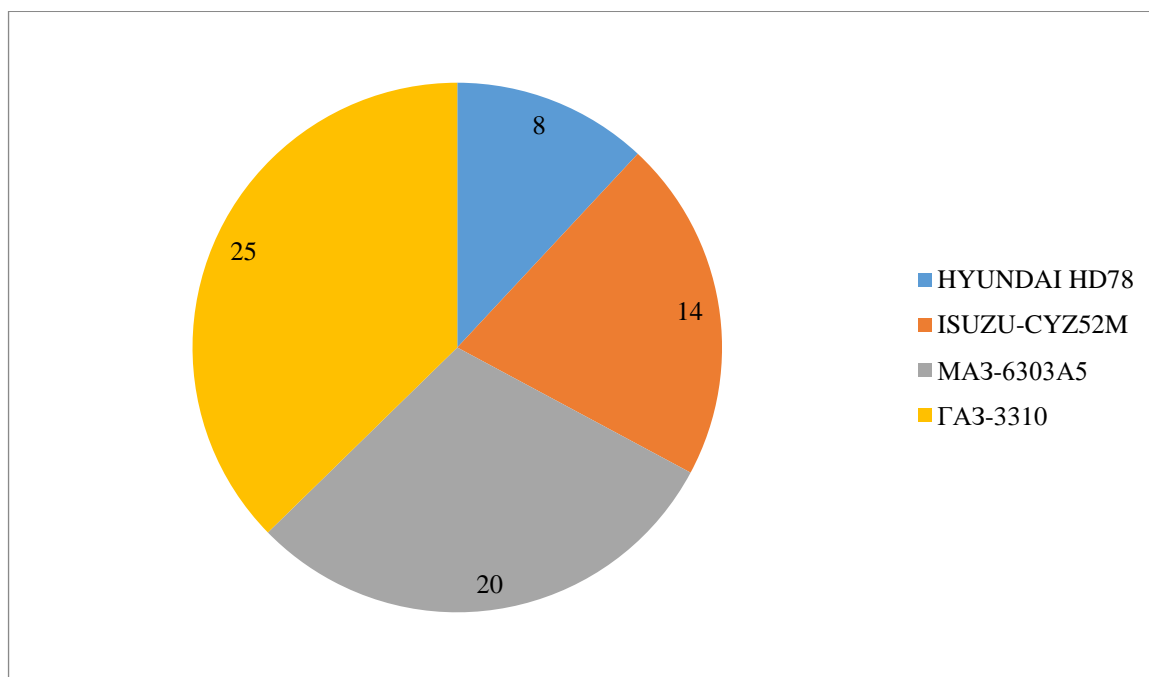


Рисунок 9 – Структура автомобильного парка ООО «Велес» за 2022 г.

Анализ возраста автомобильного парка позволяет оценить его состояние и необходимость замены устаревших моделей на новые, более производительные и экономичные. В таблице 3 представлен возраст автомобильного парка предприятия ООО «Велес»

Таблица 3 – Возраст автомобильного парка ООО «Велес» за 2022 год

Наименование	Год выпуска	Возраст
HYUNDAI HD78	2016-2019	4-7
ISUZU-CYZ52M	2014-2017	6-9
MAZ-6303A5	2011-2015	8-12
GAZ-3310	2008-2012	11-15

Из таблицы видно, что автомобильный парк состоит из автомобилей, возраст которых колеблется от 4 до 15 лет. При этом наибольшее количество автомобилей представлено моделями МАЗ-6303А5 и ГАЗ-3310, возраст которых составляет от 8 до 15 лет. Это может говорить о необходимости замены данных моделей на новые, более современные и экономичные.

Также стоит обратить внимание на модели HYUNDAI HD78 и ISUZU-CYZ52M, возраст которых составляет от 4 до 9 лет. Эти модели относительно новые и могут продолжать использоваться на предприятии, если они находятся в хорошем техническом состоянии и обладают достаточной производительностью.

Проведем анализ эксплуатационных для каждого автомобиля ООО «Велес» за 2022 год.

#### HYUNDAI HD78.

Согласно информации от производителя, HYUNDAI HD78 имеет средний расход топлива в размере 11.5 литров на 100 километров. При ежегодном пробеге в 15 000 километров, этот автомобиль будет потреблять около 1725 литров топлива в год, что, учитывая стоимость бензина около 50 рублей за литр, составляет примерно 86 250 рублей в год на расходы на топливо.

Расходы на обслуживание HYUNDAI HD78 будут составлять около 60 000 рублей в год, если проводить ТО каждые 10 000 километров, средняя стоимость которого варьируется от 10 000 до 15 000 рублей в зависимости от объема работ и региона.

Стоимость страховки для этого автомобиля составляет примерно от 30 000 до 40 000 рублей в год, в зависимости от региона и условий страхования.

Таким образом, годовые эксплуатационные расходы на HYUNDAI HD78 составляют примерно от 176 000 до 186 000 рублей в год.

#### ISUZU-CYZ52M.

Согласно информации от производителя, средний расход топлива для этого автомобиля составляет 25 литров на 100 км. Если пробег составляет 15

000 км в год, то годовой расход топлива будет составлять 3750 литров. При средней стоимости дизельного топлива в России около 50 рублей за литр, расходы на топливо для ISUZU-CYZ52M составят приблизительно 187 500 рублей в год.

Расходы на ТО для этой модели автомобиля обычно составляют от 20 000 до 25 000 рублей в зависимости от объема работ и региона. Если проводить ТО каждые 10 000 км, то расходы на обслуживание составят около 75 000-100 000 рублей в год.

Стоимость страховки для ISUZU-CYZ52M в среднем составляет около 50 000-60 000 рублей в год, в зависимости от региона и условий страхования. Таким образом, годовые эксплуатационные расходы на ISUZU-CYZ52M составляют примерно от 312 500 до 347 500 рублей в год.

#### МАЗ-6303А5:

Согласно производителю, средний расход топлива для этого автомобиля составляет 30 литров на 100 километров. При годовом пробеге в 15 000 километров, расход топлива будет составлять 4500 литров в год. С учетом средней стоимости дизельного топлива в России в размере около 50 рублей за литр, годовые расходы на топливо составят около 225 000 рублей.

Средняя стоимость ТО для МАЗ-6303А5 варьируется от 30 000 до 35 000 рублей в зависимости от объема работ и региона. Если проводить ТО каждые 10 000 км, то расходы на обслуживание составят около 90 000-105 000 рублей в год.

Стоимость страховки для этого автомобиля составляет примерно 40 000-50 000 рублей в год, в зависимости от региона и условий страхования.

Таким образом, годовые эксплуатационные расходы на МАЗ-6303А5 будут составлять примерно 305 000-340 000 рублей в год..

#### ГАЗ-3310.

При использовании автомобиля ГАЗ-3310 с пробегом в 15 000 км в год, годовые расходы на топливо составят примерно 135 000 руб. при среднем

расходе топлива в 20 л/100 км и средней стоимости бензина в России в 45 руб. за литр.

Годовые расходы на обслуживание могут составить около 45 000-60 000 руб., если проводить ТО каждые 10 000 км, с учетом средней стоимости ТО в 15 000-20 000 руб. в зависимости от объема работ и региона.

Расходы на страховку составят около 30 000-40 000 руб. в год, в зависимости от региона и условий страхования.

Таким образом, на основании анализа возраста автомобильного парка можно сделать вывод о необходимости замены устаревших моделей на новые и современные, что позволит повысить эффективность работы и снизить эксплуатационные расходы.

Проведем анализ технического состояния автомобильного парка ООО «Велес» за 2022 год.

Средний возраст автомобильного парка составляет около 10 лет.

Доля автомобилей старше 10 лет. Определяется количество автомобилей, возраст которых превышает 10 лет, и делится на общее количество автомобилей в парке. В данном случае доля составляет примерно 53%.

Чтобы определить частоту поломок оборудования необходимо проанализировать историю поломок и ремонтов каждого автомобиля и определить частоту поломок в год. Это позволит оценить надежность и состояние техники. Для этого также можно использовать информацию о количестве произведенных ремонтов и замене деталей за последние 12 месяцев. Частоту поломок автомобильного парка ООО «Велес» за 2022 год представим в таблице 4.

Таблица 4 – Частота поломок автомобильного парка ООО «Велес» за 2022 год

Наименование	Количество автомобилей	Количество поломок
HYUNDAI HD78	8	7
ISUZU-CYZ52M	14	4

Продолжение таблицы 4

Наименование	Количество автомобилей	Количество поломок
МАЗ-6303А5	20	12
ГАЗ-3310	25	5

По предоставленным данным можно вычислить частоту поломок для каждого автомобиля и среднюю частоту поломок для всего парка:

- HYUNDAI HD78:  $7 / 8 = 0,875$  поломок на автомобиль;
- ISUZU-CYZ52M:  $4 / 14 = 0,2857$  поломок на автомобиль;
- МАЗ-6303А5:  $12 / 20 = 0,6$  поломок на автомобиль;
- ГАЗ-3310:  $5 / 25 = 0,2$  поломки на автомобиль.

Таким образом, наибольшая частота поломок наблюдается у МАЗ-6303А5, в то время как ГАЗ-3310 имеет наименьшую частоту поломок. Средняя частота поломок для всего автопарка составляет:

$$(7 + 4 + 12 + 5) / (8 + 14 + 20 + 25) = 28 / 67 = 0,42$$

Таким образом, средняя частота поломок для всего автопарка составляет примерно 0,42.

Далее определим средний пробег автомобильного парка ООО «Велес» за 2022 год в таблице 5.

Таблица 5 – Средний пробег автомобильного парка ООО «Велес» за 2022 год

Наименование	Количество автомобилей	Общий пробег
HYUNDAI HD78	8	210000 км
ISUZU-CYZ52M	14	252000 км
МАЗ-6303А5	20	312000 км
ГАЗ-3310	25	402500 км

Для проведения анализа среднего пробега автомобильного парка можно вычислить средний пробег на один автомобиль каждой модели. Для этого нужно разделить общий пробег на количество автомобилей каждой модели:

- HYUNDAI HD78:  $210000 \text{ км} / 8 = 26250 \text{ км/авто}$ ;

- ISUZU-CYZ52M:  $252000 \text{ км} / 14 = 18000 \text{ км/авто}$ ;
- MAZ-6303A5:  $312000 \text{ км} / 20 = 15600 \text{ км/авто}$ ;
- ГАЗ-3310:  $402500 \text{ км} / 25 = 16100 \text{ км/авто}$ .

Из полученных результатов видно, что у автомобилей HYUNDAI HD78 и ISUZU-CYZ52M средний пробег на один автомобиль выше, чем у автомобилей MAZ-6303A5 и ГАЗ-3310. Это может свидетельствовать о более интенсивном использовании первых двух моделей, либо о более высокой надежности и меньшей вероятности поломок, что позволяет им проходить большие расстояния без необходимости ремонта.

Рассмотрим проблемы, с которыми предприятие ООО «Велес» сталкивается во время доставки груза до заказчика.

Отсутствие системы слежения за автомобильным парком. Это создает проблемы в доставке груза до заказчика. Без такой системы компания не имеет полной информации о местонахождении своих транспортных средств в режиме реального времени, что приводит к задержкам и неэффективности доставки.

Также установлено, что предприятие ООО «Велес» использует только путевые листы для учета расхода топлива и не предусмотрен альтернативный контроль. В связи с этим возможно предположить о хищении топлива или использовании служебного транспорта водителями для личных нужд. Также существует вероятность того, что водители могут заправляться более дешевым видом топлива, что отрицательно сказывается на транспортных средствах.

Подводя итог второго раздела можно сделать вывод, что в ходе анализа процесса транспортных перевозок были рассмотрены различные аспекты, такие как структура автомобильного парка, его возраст, техническое состояние, частота поломок и средний пробег автомобилей.

Было установлено, что автомобильный парк предприятия состоит из 4 моделей автомобилей: HYUNDAI HD78, ISUZU-CYZ52M, MAZ-6303A5 и ГАЗ-3310. Большинство автомобилей имеют возраст от 4 до 15 лет. В целом,

техническое состояние автомобильного парка оценивается как удовлетворительное, хотя есть небольшой процент поломок, особенно у автомобилей МАЗ-6303А5.

Средний пробег автомобилей также оказался на достаточно высоком уровне, однако он не превышает нормативных показателей. Исходя из анализа, можно сделать вывод, что предприятие в целом обеспечивает стабильный и эффективный процесс транспортных перевозок. Однако для повышения эффективности работы необходимо уделить внимание обслуживанию и ремонту автомобильного парка, а также контролю за частотой поломок.

Также были выявлены проблемы, возникающие во время доставки груза до заказчика. К наиболее частым из них относятся: несвоевременная доставка груза, ущерб или потеря груза во время доставки и недостаточная коммуникация с заказчиком.

Установлено, что предприятие ООО «Велес» использует только путевые листы для учета расхода топлива и не предусмотрен альтернативный контроль.



### **3 Разработка мероприятий по совершенствованию процесса транспортных перевозок ООО «Велес»**

#### **3.1 Совершенствование процесса транспортных перевозок ООО «Велес»**

Во втором разделе бакалаврской работы было установлено, что предприятие ООО «Велес» имеет проблемы, связанные с процессом транспортных перевозок. Выделим основные из них:

- устаревание автомобильного парка;
- отсутствие системы слежения за автомобильным парком
- отсутствие контроля использования топлива.

Для устранения этих недостатков планируется разработать соответствующие меры;

- внедрение системы GPS-мониторинга;
- списание устаревших автомобилей и приобретение новых.

Для контроля расхода топлива на предприятии было предложено внедрение системы GPS-мониторинга, которая позволит логистам и диспетчерам организации в режиме реального времени отслеживать перемещение автомобиля.

Для сокращения расходов на ремонт автотранспорта было предложено второе мероприятие – списание устаревших автомобилей и приобретение новых, более совершенных моделей.

В организации ООО «Велес» эффективному управлению процессом транспортных перевозок мешают следующие проблемы: неожиданные расходы на ремонт автомобилей, сложность в определении местоположения автомобиля в реальном времени и сложность в определении реального пробега и объема израсходованного топлива транспортных средств.

Каждая транспортная организация с собственным автопарком сталкивается с проблемой контроля использования транспорта сотрудниками в личных целях.

В современной экономике вопрос сокращения нецелесообразных затрат на использование транспорта становится все более актуальным. В этой связи, появляется необходимость в использовании GPS-мониторинга, который позволит получать своевременную информацию о местонахождении и использовании автотранспорта, что в свою очередь поможет сократить издержки и время.

Сегодня существующие системы спутникового мониторинга транспорта являются совокупностью элементов, отвечающих за навигацию, организацию и анализ автоперевозок. Широкое распространение GPS-мониторинга наблюдается в корпоративном секторе, где сначала крупные компании внедряли системы навигации, а затем мелкие.

Подключение к системе мониторинга позволяет организациям повысить качество и объем автоперевозок благодаря быстрому доступу к информации о местоположении транспорта, его остановках и маршруту. Также система способствует рациональному составлению маршрута и долгосрочному планированию перевозок, что в свою очередь увеличивает срок эксплуатации транспортных средств.

GPS-мониторинг также способен повысить безопасность транспортных перевозок, поскольку водитель может отправить тревожное сообщение в любой момент, а система позволяет моментальный контроль за отклонением от заданного маршрута и отслеживание различных состояний автомобиля, например, открытия грузового отсека, дверей или включения/выключения зажигания.

Введение системы GPS-мониторинга также позволяет снизить операционные затраты, включая исключение использования транспорта для личных целей водителя, снижение холостого пробега, экономию топлива,

снижение аварийных ситуаций и повышение дисциплинированности персонала.

Эксперты оценивают, что внедрение системы спутникового мониторинга автотранспорта может позволить организациям экономить до 25% затрат на свой автопарк.

В современном мире мониторинг транспорта имеет большое значение для транспортных компаний. Получение и обработка своевременной информации – это экономия денег. В целях контроля за движением транспортных средств на маршруте, предлагается внедрить систему GPS-мониторинга, которая позволит усилить контроль над расходом топлива, отслеживать путь автомобиля и обеспечить безопасность доставки грузов.

Статистика показывает, что система спутникового мониторинга благоприятно сказывается на бюджете транспортных организаций и может снизить их расходы на содержание автопарка, что позволит выделить дополнительные средства на другие цели, такие как расширение штата сотрудников, рекламное продвижение или обновление парка автомобилей.

Система мониторинга транспорта предоставляет возможность контроля за всеми важными параметрами, включая пройденный путь, время в пути и количество остановок, и может предотвратить угоны автомобилей благодаря возможности отслеживания и блокировки двигателя в случае угрозы угона.

Система спутникового мониторинга транспорта использует спутниковую навигацию для отслеживания положения транспортных средств. Однако, ее недостатком является возможность потери сигнала и задержки в получении данных. Факторы, влияющие на точность GPS-трекера, включают орбиты спутников, помехи, атмосферные условия и отражение радиоволн.

Система GPS-мониторинга транспорта предоставляет возможности для отслеживания, управления и анализа состояния транспортных средств, контроля режимов работы, повышения эффективности использования техники, предотвращения хищения топлива, снижения затрат на ремонт,

выявления недобросовестных работников и повышения безопасности грузоперевозок. Также система позволяет сохранять информацию в базе данных и составлять различные отчеты.

Система контроля движения транспорта позволяет отображать маршруты и положение транспортных средств в реальном времени, сохранять информацию в локальной базе данных и составлять различные отчеты, включая путевые листы и отчеты о посещении объектов. Также система позволяет составлять табличные и графические отчеты по различным показателям для каждого транспортного средства или водителя.

GPS-мониторинг транспорта с помощью спутниковой системы значительно упрощает контроль за движением водителя по заданному маршруту для компаний, занимающихся грузоперевозками. Точное измерение расхода топлива также помогает снизить затраты на ненужные расходы. Для отслеживания движения транспорта устанавливается специальный бортовой прибор (GPS-терминал или GPS-трекер), который подключен к Интернету.

В целом, GPS-мониторинг обеспечивает компаниям всесторонний контроль за использованием транспорта, что особенно важно в условиях нестабильной экономической ситуации.

Рассмотрим второе мероприятие – списание устаревших автомобилей и приобретение новых.

На транспортном предприятии ООО «Велес» имеется собственный автопарк, который сталкивается с такими проблемами, как старые автомобили, отсутствие систем мониторинга местоположения транспорта и ручная погрузка/разгрузка. Эти проблемы приводят к высоким затратам на ремонт и топливо, а также к длительным перерывам в перевозках.

На данный момент рекомендуется списать два устаревших автомобиля, которые часто ломаются, и заменить их на один более емкий автомобиль.

Это позволит снизить затраты на ремонт и топливо автомобилей, сократить время простоя и длительности погрузочно-разгрузочных работ, а также повысить производительность автопарка в целом. Это также поможет сократить расходы на содержание и обслуживание техники и улучшить качество услуг, что в свою очередь может привести к повышению удовлетворенности клиентов и увеличению прибыли предприятия.

Списание устаревших транспортных средств и замена их на новые также позволит улучшить качество перевозок, поскольку новый автомобиль будет иметь более надежные системы безопасности и меньше вероятность поломок во время работы. Кроме того, установка GPS-системы позволит контролировать местонахождение транспорта, что упростит планирование маршрутов и повысит эффективность использования транспорта. Все это может привести к снижению расходов на ремонт и топливо автомобилей, уменьшению времени простоя и увеличению доходности транспортного предприятия.

### **3.2 Оценка эффективности предложенных мероприятий**

Чтобы обеспечить более эффективный контроль за расходом топлива и маршрутом транспорта в организации ООО «Велес», предложено установить систему GPS-навигаторов. Это позволит отслеживать точный маршрут транспорта и контролировать расход топлива, а также оптимизировать маршруты.

Кроме того, логисты организации смогут контролировать процесс доставки грузов, обеспечивая более безопасную доставку. Для установки на автомобили предприятия рекомендуется GPS-трекер Ruptela FM-ECO4+.

В таблице 6 представим затраты на установку GPS-трекеров на 41 автомобиль.

Таблица 6 – Расчет затрат на установку GPS-трекеров ООО «Велес»

Наименование показателя	Сумма
Установка GPS-трекера на один автомобиль	11000
Установка GPS-трекера на весь автомобильный парк	693000
Обслуживание GPS-системы за один месяц	15000
Обслуживание GPS-системы за один год	180000
Итого затраты за один год	873000

По данным таблицы видно, что затраты на установку GPS-трекеров на предприятии ООО «Велес» и годовое обслуживание составляют 642 т. р.

В среднем, внедрение системы GPS-мониторинга снижает расход топлива на 5%. В таблице 7 рассчитаем имеющийся расход топлива всего автопарка.

Таблица 7 – Расход топлива автомобильного парка ООО «Велес»

Наименование автомобиля	Количество автомобилей	Расход топлива на 1 автомобиль	Итого
HYUNDAI HD78	8	86250	690000
ISUZU-CYZ52M	14	187500	2625000
МАЗ-6303А5	20	225000	4500000
ГАЗ-3310	25	135000	3375000
Итого	67	633750	11190000

По данным таблицы видно, что расход топлива автомобильного парка ООО «Велес» составил 11190 т. р.

Рассчитаем экономию после внедрения системы GPS-мониторинга:

$$11190000 * 0,05 = 559,5 \text{ т. р.}$$

Экономия после внедрения системы GPS-мониторинга составляет 559,5 т. р.

Рассчитаем срок окупаемости внедрения системы GPS-мониторинга:

$$873000 / 559500 = 1,56 \text{ года}$$

Срок окупаемости внедрения системы GPS-мониторинга составит 1,56 года.

Внедрение системы GPS для мониторинга транспорта приводит к экономическим выгодам благодаря следующим причинам: уменьшению пробега на 8-14% благодаря эффективному управлению перевозками и использованию логистических преимуществ; уменьшению расхода топлива благодаря контролю за количеством заправленного и слитого топлива, а также предотвращению несанкционированного слива; сокращению затрат на услуги связи, так как не требуется постоянной связи с водителем для контроля за передвижением и доставкой груза.

Предполагаемый эффект от внедрения системы включает сокращение затрат на топливо, оптимизацию маршрутов доставки груза и улучшение контроля за безопасностью доставки груза, а также сокращение затрат на услуги связи.

Вторым мероприятием в улучшении процесса транспортных перевозок было предложено списание устаревших автомобилей и приобретение новых. Оценим экономический эффект от внедрения этой меры.

За счет списания устаревших и не надежных автомобилей предприятие сможет сэкономить на ремонте транспортных средств.

Самую высокую частоту поломок составляет HYUNDAI HD78 – 0,875 поломок на автомобиль. Предлагается купить новый автомобиль ISUZU NPR75LL-510 стоимостью 6800 т. р.

Предлагается приобрести только один автомобиль, который будет постоянно использоваться вместо двух устаревших. Общая стоимость покупки нового автомобиля составляет 6800 тысяч рублей.

Эффект заключается в уменьшении затрат на ремонт автомобилей предприятия.

Внедрение мероприятия по замене старых автомобилей приводит к экономическому эффекту, который достигается за счет снижения затрат на ремонт автомобилей. Для достижения этого результата необходимо регулярно обновлять автопарк и внедрять новые системы, которые

способствуют снижению затрат на обслуживание транспортных средств и сокращению времени простоев и погрузки/разгрузки.

В целом, оптимизация процесса транспортных перевозок позволяет ООО «Велес» экономить на транспортных расходах и расходах на ремонт автомобилей, что позволяет совершенствовать транспортно-логистический отдел данной организации.

Подводя итог третьего раздела можно сделать вывод, что для устранения выявленных проблем предложено внедрить систему GPS-мониторинга и списать устаревшие автомобили.

GPS-мониторинг транспорта с помощью спутниковой системы значительно упрощает контроль за движением водителя по заданному маршруту для компаний, занимающихся грузоперевозками. Точное измерение расхода топлива также помогает снизить затраты на ненужные расходы. Экономия после внедрения системы GPS-мониторинга составляет 559,5 т. р.

Также рекомендовано списать два устаревших автомобиля, которые часто ломаются, и заменить их на один более емкий автомобиль. Эффект заключается в уменьшении затрат на ремонт автомобилей предприятия.



## Заключение

В данной бакалаврской работе было проведено исследование процесса транспортных перевозок, проводимых ООО «Велес».

Первый раздел работы посвящен рассмотрению теоретических аспектов организации транспортных перевозок.

В результате анализа был сделан вывод, что эффективность процесса транспортных перевозок играет важную роль в логистической цепочке организации, поскольку она влияет на множество аспектов, а также непосредственно влияет на успех организации на рынке.

Во втором разделе бакалаврской работы был рассмотрен процесс транспортных перевозок ООО «Велес». Также проведен анализ основных технико-экономических показателей ООО «Велес» за 2020-2022 гг.

Анализ основных технико-экономических показателей ООО «Велес» показал, что предприятие имеет положительную тенденцию в развитии, поскольку показатели выручки, чистой прибыли и основных средств постоянно растут с каждым годом. Темп роста прибыли от продаж и чистой прибыли также высокий.

Во втором разделе бакалаврской работы был проведен анализ процесса транспортных перевозок ООО «Велес», а также основных технико-экономических показателей предприятия за период 2020-2022 гг.

Анализ этих показателей показал, что ООО «Велес» демонстрирует положительную тенденцию в своем развитии. Выручка, чистая прибыль и объем основных средств постоянно увеличиваются с каждым годом, а темп роста прибыли от продаж и чистой прибыли является высоким.

Из анализа процесса транспортных перевозок стало известно, что автопарк ООО состоит из четырех моделей автомобилей: HYUNDAI HD78, ISUZU-CYZ52M, MAZ-6303A5 и ГАЗ-3310. Большинство автомобилей имеют возраст от 4 до 15 лет. Были изучены техническое состояние автомобилей, частота поломок и средний пробег. В целом, техническое

состояние автопарка может быть охарактеризовано как удовлетворительное, но есть небольшой процент поломок, особенно у МАЗ-6303А5.

Выводом из второго раздела работы является то, что ООО «Велес» столкнулось с проблемами, связанными с транспортировкой своей продукции. Одной из таких проблем является достаточно низкий коэффициент использования пробега автомобилей. Было установлено, что предприятие ООО «Велес» использует только путевые листы для учета расхода топлива и не предусмотрен альтернативный контроль.

Третий раздел бакалаврской работы содержит в себе разработку мероприятий по улучшению организации транспортных перевозок ООО «Велес».

ООО «Велес» имеет проблемы, связанные с процессом транспортных перевозок:

- устаревание автомобильного парка;
- отсутствие системы слежения за автомобильным парком
- отсутствие контроля использования топлива.

Для устранения этих недостатков планируется разработать соответствующие меры;

- внедрение системы GPS-мониторинга;
- списание устаревших автомобилей и приобретение новых.

GPS-мониторинг транспорта с помощью спутниковой системы значительно упрощает контроль за движением водителя по заданному маршруту для компаний, занимающихся грузоперевозками. Точное измерение расхода топлива также помогает снизить затраты на ненужные расходы. Экономия после внедрения системы GPS-мониторинга составляет 559,5 т. р.

Также рекомендовано списать два устаревших автомобиля, которые часто ломаются, и заменить их на один более емкий автомобиль. Эффект заключается в уменьшении затрат на ремонт автомобилей предприятия.

## Список используемой литературы

1. Бауэрсокс Дональд Дж., Клосс Дэйвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Пер. с англ. М.: ЗАО «Олимп—Бизнес», 2019. – 843 с.
2. Внешнеторговые транспортные операции и логистика: Учеб. пособие / Д.С. Николаев и др. М.: «Анкил», 2019. – 732 с.
3. Гаджинский А.М. Практикум по логистике. М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2018. – 352 с.
4. Голиков Е.А. Маркетинг и логистика. М. ИД «Дашков и К»°, 2019.
5. Костоглодов Д.Д., Саввиди И.И., Стаханов В.Н. Маркетинг и логистика фирмы М.: ПРИОР, 2017. – 244 с.
6. Леншин И.А., Юрченко А.В. Практикум по логистике. М.: Машиностроение, 2019. – 598 с.
7. Линдерс М.Р., Фирон Х.Е. Управление снабжением и запасами: Логистика / Пер. с англ. СПб.: Полигон, 2019. – 366 с.
8. Логистика: Учеб. пособие / Под ред. Б.А. Аникина. М.: Инфра-М, 2017.
9. Миротин Л.Б., Тышбаев Ы.Э. и др. Транспортная логистика: Учеб. пособие. М.: Брандес, 2016. – 391 с.
10. Нагловский С.Н. Логистика. Ретроспектива. Прогнозирование. Управление. Эффективность. Надежность. Ростов н/Д., 2018. – 112 с.
11. Новиков О.А., Уваров С.А. Логистика: Учеб. пособие. СПб.: ИД «Бизнес-пресса», 2019. – 499 с.
12. Основы логистики: Учеб. пособие / Под ред. Л.Б. Миротин и В.И. Сергеева. М.: Инфра-М, 2019. – 277 с.
13. Основы логистики: Учеб. пособие/ Под ред. Л.Б. Миротина и В.И. Сергеева. М.: ИНФРА-М, 2017. – 236с.

14. Плоткин Б.К. Введение в коммерцию и коммерческую логистику: Учеб. пособие. СПб.: Изд-во С.-Петербург, ун-та экономики и финансов, 2016. – 396 с.
15. Практикум по логистике: Учеб. пособие / Под ред. Б. А. Аникина. М.: Инфра — М, 2019. – 485 с.
16. Родкина, Т.А. Информационная логистика. М.: «Экзамен», 2018.– 274 с.
17. Рынок и логистика /Под ред. М.П. Гордона. М.:Экономика, 2015.–388 с.
18. Саркисов, С.В. Управление логистикой: Учеб. пособие. М.: Бизнес-школа «Интел-Синтез», 2018. – 583 с.
19. Семененко А.И. Предпринимательская логистика. СПб: Политехника,2018. – 251 с.
20. Семененко, А.И. Предпринимательская логистика. СПб.: Политехника,2017. – 482 с.
21. Сергеев В.И. Логистика в бизнесе: Учебник. М.: Инфра-М, 2019.
22. 31. Смехов, А.А. Логистика и транспорт. М.: Транспорт, 2015. – 266 с.
23. Современная логистика: Пер. с англ. — 7-е изд./Джонсон Дж., Вуд Д. Ф., Вордлоу Д. Л., Мерфи-мл. П. Р.Вильямс, М.: ИНФРА-М 2019. – 379 с.
24. Стаханов, В.Н., Саввиди, И.И., Костоглодов, Д.Д. Маркетинг и логистика фирмы: Учеб. пособие. Ростов-на-Дону, 2018. – 374 с.
25. Транспортная логистика: Учеб. пособие/Миротин Л.Б., Тышбаев Ы.Э. и др. М.: Брандес, 2016. – 362 с.
26. Чудаков А.Д. Логистика: Учебник. М: Изд-во РДЛ, 2019.
27. Шумаев, В.А. Логистика товародвижения. М.: Издательский дом «Новый век», 2018. – 228 с.
28. Экономические проблемы развития транспорта/ Под ред. А.А. Митаишвили. М.: Издательство «Транспорт», 2018. – 471 с.