

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

Обучающийся

И.С. Тарасов

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

канд. экон. наук, доцент О.М. Сярова

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

Тольятти 2024

Аннотация

Бакалаврскую работу выполнил студент: И.С. Тарасов

Тема работы: «Повышение эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций»

Научный руководитель: канд.экон.наук., доцент О.М. Сярдова

Цель бакалаврской работы – повышение эффективности транспортно-экспедиционной деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА»

Задачи: рассмотреть теоретические аспекты транспортно-экспедиционной деятельности; сформировать понятие транспортно-экспедиционной деятельности и рассмотреть ее виды, произвести анализ методик и показателей оценки эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций, провести анализ деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА» в сфере транспортно-экспедиционных услуг, разработать и внедрить инструменты, направленные на совершенствование транспортно-экспедиционной деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА».

Объектом исследования выступает общество с ограниченной ответственностью «САМТЭКВОЛГА».

Предметом исследования является транспортно-экспедиционная деятельность ООО «САМТЭКВОЛГА».

Источниками информации для проведения исследования послужили материалы научных конференций, семинаров, научные публикации, фактические данные предприятия и материалы сети «Интернет» по исследуемой тематике.

Работа состоит из введения, 3-х разделов, заключения, списка используемой литературы и приложений. Общий объем работы, без приложений 58 страниц машинописного текста, в том числе таблиц - 20, рисунков - 7.

Содержание

Введение.....	4
1 Теоретические аспекты транспортно-экспедиционной деятельности	6
1.1 Понятие транспортно-экспедиционной деятельности и ее виды.....	6
1.2 Оценка эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций: методики и показатели.....	11
2 Анализ деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА» в сфере транспортно-экспедиционных услуг.....	21
2.1 Организационно-экономическая характеристика ООО «САМТЭКВОЛГА»	21
2.2 Анализ транспортно-экспедиционной деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА»	29
3. Разработка рекомендаций по повышению эффективности деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА».....	41
3.1 Разработка мероприятий, улучшающих транспортно-экспедиционную деятельность ООО «САМТЭКВОЛГА»	41
3.2 Анализ эффективности мероприятий, улучшающих транспортно-экспедиционную деятельность ООО «САМТЭКВОЛГА».....	46
Заключение	54
Список используемой литературы	56

Введение

В современном мире транспортно-экспедиционные организации играют ключевую роль в обеспечении эффективной работы различных отраслей экономики. Транспортно-экспедиционные организации обеспечивают перемещение грузов между различными точками, что является необходимым условием для функционирования многих предприятий и учреждений. Однако, с ростом объемов грузоперевозок и увеличением требований к качеству и скорости доставки грузов, возникает необходимость в повышении эффективности деятельности таких организаций.

Одним из ярких примеров транспортно-экспедиционных организаций является ООО «САМТЭКВОЛГА». Компания успешно работает на рынке транспортных услуг уже несколько лет, предоставляя качественные услуги по перевозке грузов и предлагая своим клиентам оптимальные логистические решения. В связи с этим, изучение опыта данной организации и анализ путей повышения эффективности ее деятельности представляет большой интерес для развития отрасли в целом.

На основании вышеизложенных аргументов определяется значительность темы выпускной квалификационной работы.

Целью данной работы является повышение эффективности деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА»

Для достижения этой цели необходимо решить следующие задачи:

- рассмотреть теоретические аспекты транспортно-экспедиционной деятельности;
- провести анализ деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА» в сфере транспортно-экспедиционных услуг;
- разработать рекомендаций по повышению эффективности деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА».

Объектом исследования бакалаврской работы является общество с ограниченной ответственностью «САМТЭКВОЛГА».

Предметом исследования данной работы является транспортно-экспедиционная деятельность ООО «САМТЭКВОЛГА».

Для достижения поставленных целей были использованы следующие исследовательские методы: классификация, обобщение, анализ, синтез, наблюдение и статистическая обработка данных.

Исследование проводится на основе анализа данных о деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА» за последние несколько лет, изучения отчетов и статистических данных, а также проведения интервью с руководством и сотрудниками компании.

В результате работы будут предложены конкретные рекомендации по улучшению работы компании и повышению ее конкурентоспособности на рынке транспортных услуг.

Практическая значимость данной бакалаврской работы заключается в возможности применения полученных результатов и разработанных рекомендаций для повышения эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций в целом и ООО «САМТЭКВОЛГА» в частности.

Анализ опыта работы ООО «САМТЭКВОЛГА» позволит выявить наиболее успешные практики и стратегии, которые могут быть использованы другими компаниями для улучшения качества предоставляемых услуг и повышения конкурентоспособности на рынке.

Разработанные рекомендации по повышению эффективности деятельности могут быть внедрены в работу ООО «САМТЭКВОЛГА» для оптимизации процессов, снижения затрат и улучшения качества обслуживания клиентов. Это, в свою очередь, приведет к увеличению прибыли компании, расширению клиентской базы и укреплению позиций на рынке транспортно-экспедиционных услуг.

Работа состоит из введения, трёх разделов, заключения, списка используемых источников и приложений.

1 Теоретические аспекты транспортно-экспедиционной деятельности

1.1 Понятие транспортно-экспедиционной деятельности и ее виды

В современном мире транспортно-экспедиционная деятельность является одним из ключевых компонентов функционирования экономики, обеспечивая перемещение товаров и услуг на различные расстояния. Данная деятельность представляет собой комплекс организационных, консультационных и логистических услуг, направленных на оптимизацию процессов доставки грузов от производителя к потребителю [12].

В федеральном законе от 30.06.2012 № 87 «О транспортно-экспедиционной деятельности» понятие транспортно-экспедиционной деятельности определяется как: «Оказание услуг по организации перевозок грузов любыми видами транспорта и оформлению перевозочных документов, документов для таможенных целей и других документов, необходимых для осуществления перевозок грузов» [10]

Р.Н. Ковалев в своей работе также акцентирует внимание на том, что «Транспортные услуги – это не простая доставка груза из пункта А в пункт Б, а целый комплекс операций, цель которых – обеспечить качественную перевозку по самой экономичной, безопасной и быстрой схеме» [4].

Р.Н. Ковалев обобщает понятие транспортно-экспедиционной деятельности и определяет её как «деятельность в области перевозок, охватывающая весь комплекс операций и услуг по доставке товара от производителя продукции к потребителю» [4].

Н.А. Кузьмина в своей работе трактуя понятие транспортно-экспедиционной деятельности ссылается на федеральные законы Российской Федерации, утверждая, что «Транспортно-экспедиционная деятельность самодостаточна, самостоятельна и законодательно определена в основных государственных документах, начиная от конвенций и соглашений мировой

практики, Гражданского кодекса РФ, ряда Федеральных законов и заканчивая локальными нормативными актами регионов и предприятий» [5].

Е.О. Фроленкова определяет транспортно-экспедиционную деятельность как «деятельность в области перевозок, охватывающая весь комплекс операций и услуг по доставке товара от производителя продукции к потребителю» [11].

Рассмотрев мнения различных авторов касаясь понятия транспортно-экспедиционной деятельности можно прийти к выводу о схожести данных авторами определений и приверженности их к определению, данному в федеральном законе «О транспортно-экспедиционной деятельности», которое на мой взгляд является наиболее чётким и структурированным.

Таким образом, транспортно-экспедиционная деятельность представляет собой комплекс мероприятий, направленных на организацию перевозок грузов от отправителя к получателю с учетом всех этапов и особенностей логистического процесса. Этот процесс включает в себя планирование, организацию и контроль перемещения грузов, а также решение различных транспортно-логистических задач.

Транспортно-экспедиционные услуги охватывают все виды транспорта, включая автомобильный, железнодорожный, морской, воздушный и внутренний водный. Они включают в себя организацию перевозки, разработку оптимальных маршрутов, оформление необходимой документации, страхование грузов, выполнение погрузочно-разгрузочных работ и многое другое [14].

Виды транспортно-экспедиционных услуг могут быть классифицированы по различным признакам. Основные критерии классификации транспортно-экспедиционной деятельности будут представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Критерии классификации транспортно-экспедиционной деятельности

Вид критерия	Критерий
По виду транспорта	Автомобильная транспортно-экспедиционная деятельность
	Железнодорожная транспортно-экспедиционная деятельность
	Морская транспортно-экспедиционная деятельность
	Воздушная транспортно-экспедиционная деятельность
	Мультимодальная транспортно-экспедиционная деятельность, которая представляет собой сочетание различных видов транспорта для достижения оптимальной логистической эффективности.
По характеру деятельности	Экспедирование грузов
	Организация транспортных перевозок
	Оформление необходимых документов и разрешений
	Страхование грузов и транспортных средств
	Консолидация грузов и групповые перевозки
По масштабу деятельности	Погрузочно-разгрузочные работы и складирование
	Международная транспортно-экспедиционная деятельность, которая включает перевозки между различными странами и осуществляется с учетом международных правил и нормативов;
	Внутренняя транспортно-экспедиционная деятельность, ограниченная территорией одной страны или региона

Выбор вида транспортно-экспедиционной услуги зависит от множества факторов, таких как тип груза, его габариты, вес, стоимость, сроки доставки, расстояние перевозки и требования к условиям транспортировки. Для оптимизации процесса доставки и минимизации затрат на перевозку необходимо тщательно анализировать все возможные варианты и выбирать наиболее подходящий [13].

Рассмотрев понятие транспортно-экспедиционной деятельности, а также её виды и критерии классификации перейдём к рассмотрению функций транспортно-экспедиционных компаний.

Исходя из ранее рассмотренного определения транспортно-экспедиционной деятельностью можно предположить, что современные транспортно-экспедиционные компании выполняют множество функций, направленных на организацию и осуществление грузоперевозок.

Далее будут рассмотрены некоторые из множества функций, выполняемых транспортно-экспедиционной компанией.

Одной из первостепенных функций, выполняемых транспортно-экспедиционной компанией, является разработка и проработка маршрута. Транспортно-экспедиционные компании зачастую оказывают содействие своим клиентам в разработке оптимального логистического маршрута, кроме того, работниками транспортно-экспедиционной компании, разрабатывается наиболее эффективный вариант при формировании совмещённой либо мультимодальной перевозке. В ходе разработки наиболее оптимального маршрута учитываются такие факторы как: расстояние, время в пути, виды транспорта и их совместимость, а также требования к документам и таможенным процедурам [8].

Определив маршрут, происходит организация погрузочно-разгрузочных работ. Обычно погрузочно-разгрузочные работы осуществляются силами заказчика, но в зависимости от условий поставки, за перевозчиком закрепляются лишь обязательства в контроле осуществляемой погрузке и креплении груза. Но в зависимости от специфики деятельности транспортно-экспедиционной компании возможно формирование дополнительных услуг, таких как: дополнительная упаковка и маркировка груза [17].

Следующим немаловажным фактором является составление и оформление документов. Транспортно-экспедиционные компании формируют все необходимые документы для перевозки грузов, такие как транспортные накладные, экспортные и импортные лицензии, таможенные декларации и сертификаты качества.

В случае международных перевозок за транспортно-экспедиционной компанией сохраняется обязанность взаимодействовать с таможенными органами, производить все необходимые платежи и выполняют все процедуры, связанные с таможенным оформлением груза.

Кроме того, транспортно-экспедиционные компании предоставляют услуги по страхованию грузов на время перевозки, что позволяет минимизировать риски, связанные с порчей, утратой или задержкой груза [2].

В ходе осуществления грузоперевозки на транспортно-экспедиционную компанию возлагается обязанность отслеживать перемещение грузов на всем пути следования, предоставляя клиентам актуальную информацию о местоположении их грузов в режиме реального времени.

Также транспортно-экспедиционная компания решает, либо содействует в решении проблем и конфликтов, которые могут возникнуть в ходе оказания услуг. Наиболее частые проблемы, которые возникают в ходе логистической деятельности, являются: задержка в доставке, повреждение груза или нарушение таможенных процедур [5].

Некоторые транспортно-экспедиционные компании могут предоставлять консультационные услуги по оптимизации логистических процессов, выбору наиболее эффективных маршрутов и видов транспорта для конкретных грузов [9].

Завершающим этапом является поддержка связи с клиентом на протяжении всего процесса перевозки, предоставляя информацию о статусе груза, отвечая на возникающие вопросы и разрешая возникающие проблемы.

В целом, функции транспортно-экспедиционных компаний охватывают все аспекты организации и осуществления международных грузоперевозок, обеспечивая надежную и эффективную доставку грузов от отправителя к получателю с минимальными рисками и затратами. Также стоит уточнить, что совокупность предоставляемых услуг и выполнение тех или иных функций транспортно-экспедиционной компании зависит от специфики деятельности той или иной организации. Рассмотрев весь перечень основных функций транспортно-экспедиционной компании, перейдём к формированию представления об оценке эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций рассмотрим показатели и методики их расчёта.

1.2 Оценка эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций: методики и показатели

Оценка эффективности деятельности транспортно-экспедиционной организации включает в себя анализ и оценку различных показателей, которые характеризуют деятельность компании. В современной логистической компании существует множество направлений оценки её эффективности. В таблице 2 будут представлены направления оценки эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций, а также основные показатели каждого из направлений.

Таблица 2 – Показатели эффективности транспортно-экспедиционной деятельности

Направления оценки эффективности транспортно-экспедиционной деятельности	Показатель
Натуральные показатели эффективности транспортно-экспедиционной деятельности	Коэффициент использования грузоподъемности
	Коэффициент использования транспортных средств
	Производительность
	Среднее расстояние перевозки
	Коэффициент загрузки
	Себестоимость перевозки
Оценка качества предоставляемых услуг	Доля повторных заказов
	Процент потерь и повреждений груза
	Количество аварий и нарушений правил перевозки
	Скорость доставки груза
	Точность и своевременность доставки
	Широта ассортимента предлагаемых услуг
	Гибкость тарифной политики
	Удобство и простота оформления заказа

Далее подробно рассмотрим методики расчёта каждого из выше представленных показателей.

Коэффициент использования грузоподъемности характеризует степень загрузки транспортного средства или подъемного механизма определенным грузом. Он определяется как отношение фактической массы груза к номинальной грузоподъемности транспортного средства или механизма. Данный коэффициент рассчитывается по формуле 1 [16].

$$Y = Q_{\text{ф}} / Q_{\text{н}} \quad (1)$$

где Y — коэффициент использования грузоподъемности;

$Q_{\text{ф}}$ — масса фактически перевезенного груза;

$Q_{\text{н}}$ — номинальная грузоподъемность транспортного средства.

Данный показатель позволяет оценить эффективность использования транспорта или грузоподъемных механизмов и определить возможные резервы для увеличения объема перевозок. В логистике коэффициент использования грузоподъемности используется для оптимизации транспортных маршрутов, выбора наиболее подходящих транспортных средств и повышения эффективности перевозок в целом [7].

Коэффициент использования транспортных средств (КИТС) характеризует степень использования транспортных средств в процессе перевозки грузов или пассажиров. Он определяется как отношение фактического времени работы транспортного средства к общему календарному времени за определенный период. Данный коэффициент рассчитывается по формуле 2.

$$V = T_{\text{факт}} / T_{\text{календ}} \quad (2)$$

где V — коэффициент использования транспортных средств;

$T_{\text{факт}}$ — фактическое время работы транспортного средства;

$T_{\text{календ}}$ — календарное время за определенный период (например, за месяц, квартал или год).

Коэффициент использования транспортных средств позволяет оценить эффективность работы транспортных предприятий, определить потребность в дополнительных транспортных средствах и оптимизировать график их работы. Кроме того, КИТС может использоваться для анализа динамики изменения использования транспортных средств и выявления возможных резервов повышения их производительности [7].

Следующим рассматриваемым показателем является производительность логистической системы.

Данный показатель является одним из главных показателей эффективности логистической системы. «Производительность логистической системы отражает способность системы обрабатывать и перемещать товары и ресурсы в установленные сроки. Высокая производительность обеспечивает более быстрое выполнение задач и удовлетворение потребностей клиентов, что способствует повышению конкурентоспособности предприятия» [18].

Для расчета производительности логистической системы можно использовать формулу 3.

$$E = K_{от} / T_{о} \quad (3)$$

где E – производительность;

$K_{от}$ – это число товаров, которые были обработаны логистической системой за определенный период времени;

$T_{о}$ – это время, затраченное на обработку этих товаров.

Для расчета производительности в логистике также могут использоваться другие показатели, такие как стоимость обработанных товаров или количество обработанных заказов.

Также немаловажным показателем является среднее расстояние перевозки (СРП). Среднее расстояние перевозки играет важную роль в планировании работы транспортных компаний, помогая им разрабатывать алгоритмы работы в соответствии с государственными программами и долгосрочными планами по использованию различных ресурсов и оборудования. Чтобы вычислить среднее расстояние перевозки грузов, нужно разделить сумму тонно-километров на объем перевозок, выполненных за определенный промежуток времени. Этот показатель позволит определить среднюю дальность поездки, а также рассчитать нормы расхода топлива и другие параметры, необходимые для эффективного планирования перевозок и

управления ресурсами [20]. Расчёт данного показателя производится по формуле 4.

$$L = l / \sum Q \quad (4)$$

где L – Среднее расстояние перевозки;

Q – объем в тоннах;

l – километраж (пробег).

Коэффициент загрузки – это показатель, позволяющий оценить, насколько полностью используется вместимость транспортных средств [19]. Коэффициент загрузки (K_z) определяется по формуле 5.

$$D = M_{\text{пг}} / N_{\text{гтс}} \quad (5)$$

где D – коэффициент загрузки;

$M_{\text{пг}}$ – фактическая масса груза, перевезенного транспортным средством;

$N_{\text{гтс}}$ – максимально допустимая масса груза, которую может перевезти транспортное средство.

Себестоимость перевозок — это сумма всех затрат, связанных с организацией и осуществлением перевозок. Этот показатель позволяет определить эффективность использования транспортных средств, а также оценить экономическую целесообразность перевозок [8]. Себестоимость перевозок рассчитывается по формуле 6.

$$C_t = Z_{\text{атп}} / Q_{\text{общ}} \quad (6)$$

где C_t – себестоимость перевозок;

$Z_{\text{атп}}$ – общие затраты транспортной компании, руб.;

$Q_{\text{общ}}$ – общий объем транспортной работы.

Кроме натуральных показателей оценки эффективности транспортно-экспедиционной деятельности производится оценка качества предоставляемых услуг.

Оценка качества предоставляемых услуг включает в себя ряд критериев, которые позволяют клиентам и партнерам компании оценить уровень сервиса и качество исполнения обязательств. Важным аспектом является своевременность доставки грузов, а также сохранность их в процессе транспортировки [6].

Качество услуг также оценивается по таким параметрам, как гибкость и индивидуальный подход к потребностям каждого клиента, профессионализм сотрудников компании, предоставление полного спектра дополнительных услуг, таких как страхование грузов, оформление необходимых документов и т. д.

Особое внимание уделяется обратной связи с клиентами, анализу их претензий и предложений, что позволяет постоянно совершенствовать качество предоставляемых услуг. Также важным показателем является уровень удовлетворенности клиентов, который определяется с помощью опросов и анкетирования [6].

Оценка качества услуг позволяет транспортно-экспедиционным компаниям выявить слабые стороны своей работы, определить направления для развития и усовершенствования, а также улучшить свою репутацию на рынке и укрепить отношения с партнерами и клиентами.

Кроме натуральных показателей и оценки качества предоставляемых логистических услуг, Е.Н. Живицкая своей статье рассматривает методы оценки эффективности функционирования логистической системы, которые представлены на рисунке 1 [1].

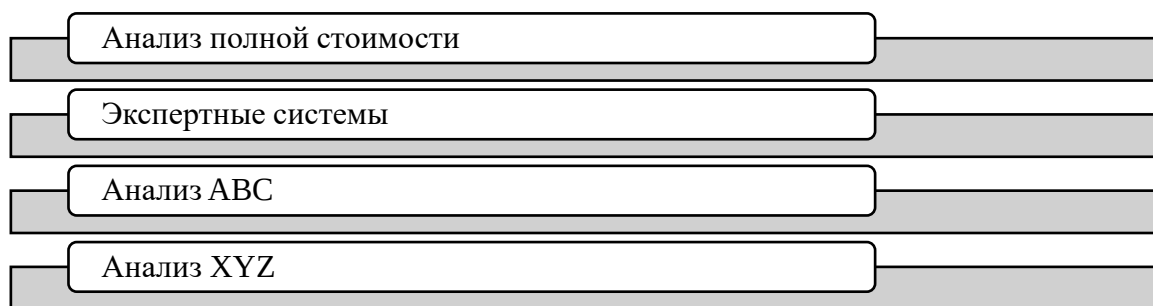


Рисунок 1 – Методы оценки эффективности функционирования логистической системы по Е.Н. Живицкой

Далее будут рассмотрены методы, представленные на рисунке 1.

Анализ полной стоимости логистической системы заключается в оценке эффективности логистических процессов, который учитывает все затраты, связанные с движением материального потока, включая затраты на транспортировку, хранение, упаковку, обработку заказов и другие виды деятельности, связанные с управлением запасами. Этот метод позволяет определить наиболее оптимальные маршруты и способы доставки товаров, а также выявить наиболее затратные звенья в цепи поставок и предложить пути их оптимизации.

«Применение анализа полной стоимости означает идентификацию всех затрат в логистической системе и такую их перегруппировку, которая позволяет снизить материальные затраты. Предполагается возможность варьировать ценой при поиске решения – повышение затрат в одной области может привести к их уменьшению в системе в целом» [1].

Помимо анализ полной стоимости предполагается применение метода экспертных систем.

Экспертные системы в логистике – это компьютерные программы, которые используют знания экспертов в определенной области для принятия решений. Они могут быть использованы для решения различных задач, таких как планирование маршрута, выбор оптимального поставщика или определение оптимального уровня запасов [14].

Помимо множества положительных качеств экспертных систем Е.Н. Живицкая выделяет их проблемы и ограничения.

Одной из проблем использования экспертных систем является необходимость наличия достаточного количества данных для обучения системы. Кроме того, экспертные системы могут быть дорогими в разработке и обслуживании, поэтому их использование может быть ограничено крупными компаниями [1].

Несмотря на многообразие методов оценки эффективности логистической системы, Е.Н. Живицкая утверждает, что «в концепции логистики на первое место ставится системный подход, являющийся методологической основой сквозного управления материальным и информационными потоками» [1].

Системный подход в логистике предполагает рассмотрение логистической системы как единого целого, состоящего из различных элементов, взаимодействующих между собой. Этот подход позволяет определить взаимосвязи между различными элементами системы, а также оценить их влияние на общую эффективность работы системы.

Автор выделяет следующие этапы формирования и оценки логистической системы при системном подходе. Этапы применения системного подхода будут представлены на рисунке 2.

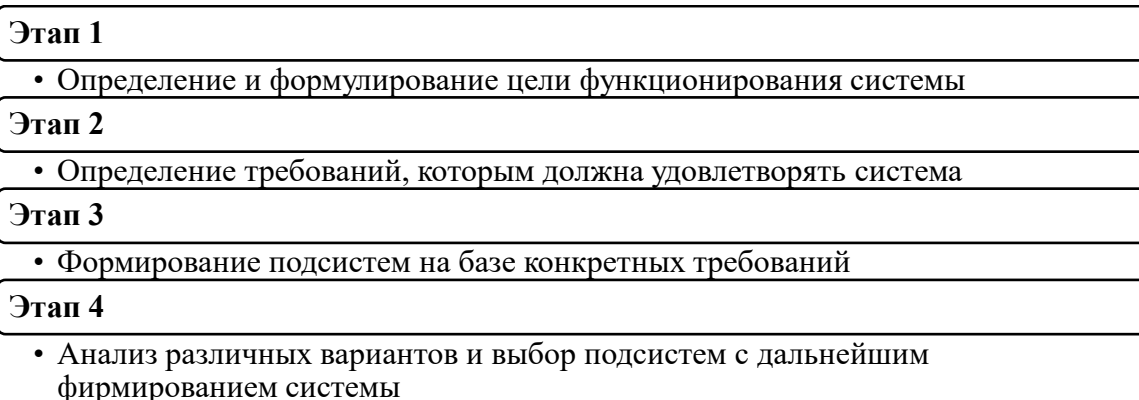


Рисунок 2 – Этапы формирования и оценки логистической системы при системном подходе

Системный подход может быть использован для анализа и оптимизации различных аспектов логистической деятельности, таких как управление запасами, планирование маршрутов, выбор поставщиков и т.д. Он позволяет выявить проблемы и найти оптимальные решения, которые могут улучшить работу всей системы в целом.

Однако следует отметить, что применение системного подхода требует значительных усилий и времени, так как необходимо учитывать множество факторов и взаимосвязей между ними. Кроме того, этот подход может быть сложным для понимания и применения, особенно для тех, кто не имеет опыта в области логистики.

Далее перейдём к следующему рассматриваемому методу оптимизации логистической системы, а именно «АВС анализ».

АВС-анализ – это метод, используемый для определения наиболее важных элементов в логистической системе. Он основан на принципе Парето, который гласит, что 80% результатов происходят из 20% причин.

АВС-анализ позволяет классифицировать элементы логистической системы по степени их важности. Обычно выделяют три группы: А – наиболее важные элементы, В – средние по важности элементы и С – наименее важные элементы.

Е.Н. Живицкая в своей работе структурировала алгоритм проведения АВС анализа деятельности транспортной компании. Алгоритм, предложенный Е.Н. Живицкой будет представлен на рисунке 3.

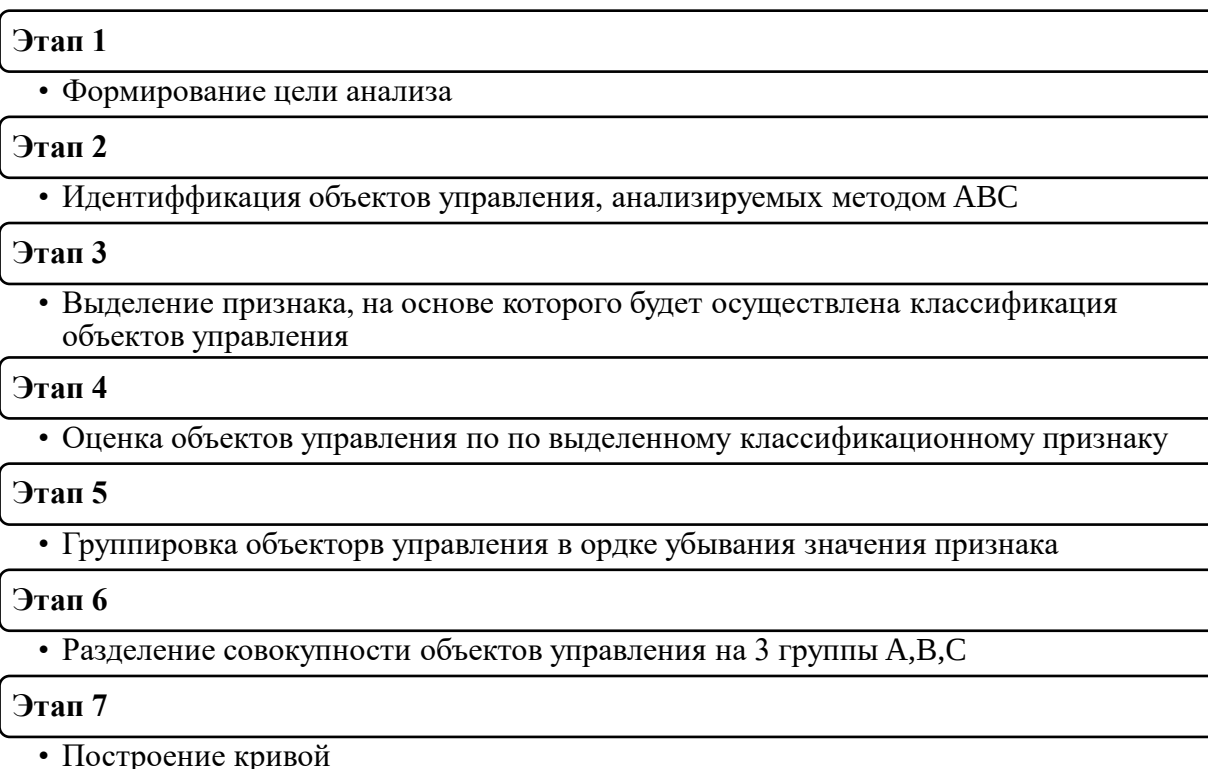


Рисунок 3 – Алгоритм проведения ABC анализа

Применение ABC-анализа может помочь определить, какие элементы логистической системы требуют наибольшего внимания и какие ресурсы следует направить на их улучшение. Например, можно сосредоточиться на улучшении качества работы с наиболее важными клиентами или на оптимизации процессов, связанных с наиболее затратными товарами.

Кроме ABC-анализа выделяется XYZ анализ.

XYZ-анализ – это метод, который позволяет определить стабильность спроса на товары или услуги. Он основан на анализе данных о продажах за определенный период времени и позволяет выявить товары с постоянной потребностью (X-товары), товары с сезонной потребностью (Y-товары) и товары с непредсказуемым спросом (Z-товары) [15].

XYZ-анализ помогает оптимизировать запасы товаров на складе и улучшить планирование закупок. Например, для товаров группы X можно планировать закупки на длительный период времени, а для товаров группы Z – делать более частые закупки небольшими партиями.

Кроме того, XYZ-анализ может использоваться для определения оптимальных условий поставки товаров. Например, для товаров с постоянным спросом можно использовать долгосрочные контракты с поставщиками, а для товаров с непредсказуемым спросом – заключать краткосрочные контракты или работать по предоплате [19].

Рассмотрев натуральные, качественные и другие различные показатели оценки эффективности деятельности транспортной организации стоит сказать, что при выборе показателей для оценки эффективности необходимо учитывать специфику деятельности конкретной транспортно-экспедиционной организации, ее положение на рынке, а также цели и задачи, которые стоят перед компанией.

Важным является также учет мнения и потребностей клиентов, так как именно они являются основными заказчиками и потребителями услуг транспортно-экспедиционных предприятий.

Основываясь на рассмотренных теоретических аспектах транспортно-экспедиционной деятельности, а также методах и показателей оценки её эффективности, будет произведён анализ и оценка транспортно-экспедиционной деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА» [3].

Анализ и оценка логистической компании будет представлена во втором разделе данной работы.

2 Анализ деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА» в сфере транспортно-экспедиционных услуг

2.1 Организационно-экономическая характеристика ООО «САМТЭКВОЛГА»

Прежде чем произвести анализ транспортно-экспедиционной деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА» в работе будет представлена организационно-экономическая характеристика объекта исследования.

Общество с ограниченной ответственностью «САМТЭКВОЛГА» было организовано 12.11.2018 г. с целью систематического получения прибыли за счёт предоставления услуг грузоперевозок.

Компания начинала свою деятельность с одной грузовой газелью, на сегодняшний день автопарк компании насчитывает: 2 малогабаритных грузовых транспортных средства, 1 тентованную еврофуру, 1 автовоз. Все вышеперечисленные транспортные средства находятся в лизинге и не числятся на балансе организации. Лизинг позволяет предпринимателям расширить автопарк или обновить устаревшую технику без значительных единовременных затрат. Также компания использует наёмный транспорт выступая в качестве экспедитора.

Полное юридическое наименование объекта исследования: Общества с ограниченной ответственностью «САМТЭКВОЛГА».

Сокращённое юридическое наименование объекта исследования: ООО «САМТЭКВОЛГА».

Основной вид деятельности исследуемой организации согласно коду ОКВЭД: 52.29 – Деятельность вспомогательная прочая, связанная с перевозками

Также компания осуществляет дополнительные виды деятельности, такие как:

- 49.20 – Деятельность железнодорожного транспорта: грузовые перевозки;
- 49.20.1 – Перевозка опасных грузов;
- 49.20.9 – Перевозка прочих грузов;
- 49.41 – Деятельность автомобильного грузового транспорта;
- 49.41.1 – Перевозка грузов специализированными автотранспортными средствами;
- 49.41.2 – Перевозка грузов неспециализированными автотранспортными средствами;
- 49.41.3 – Аренда грузового автомобильного транспорта с водителем;
- 49.42 – Предоставление услуг по перевозкам;
- 52.10 – Деятельность по складированию и хранению;
- 52.21 – Деятельность вспомогательная, связанная с сухопутным транспортом;
- 52.21.2 – Деятельность вспомогательная, связанная с автомобильным транспортом;
- 52.21.29 – Деятельность вспомогательная прочая, связанная с автомобильным транспортом;
- 52.24 – Транспортная обработка грузов;
- 52.24.1 – Транспортная обработка контейнеров;
- 52.24.2 – Транспортная обработка прочих грузов.

ООО «САМТЭКВОЛГА» определяет свою миссию в обеспечении надёжной и своевременной доставки грузов, оптимизации логистических процессов и удовлетворении потребности клиентов, создавая ценность и повышая эффективность их бизнеса.

Для осуществления своей миссии компания ставит перед собой следующие цели:

- предлагать индивидуальные и надёжные решения для каждого клиента;
- оптимизировать процесс доставки грузов;
- обеспечить своевременную и безопасную доставку грузов;
- поддерживать высокий уровень сервиса;
- стремиться к постоянному совершенствованию процессов и использованию современных технологий для улучшения качества услуг.

Рассматривая организационно-экономическую характеристику предприятия, стоит уделить внимание её организационной структуре. Организационная структура компании будет представлена на рисунке 4.

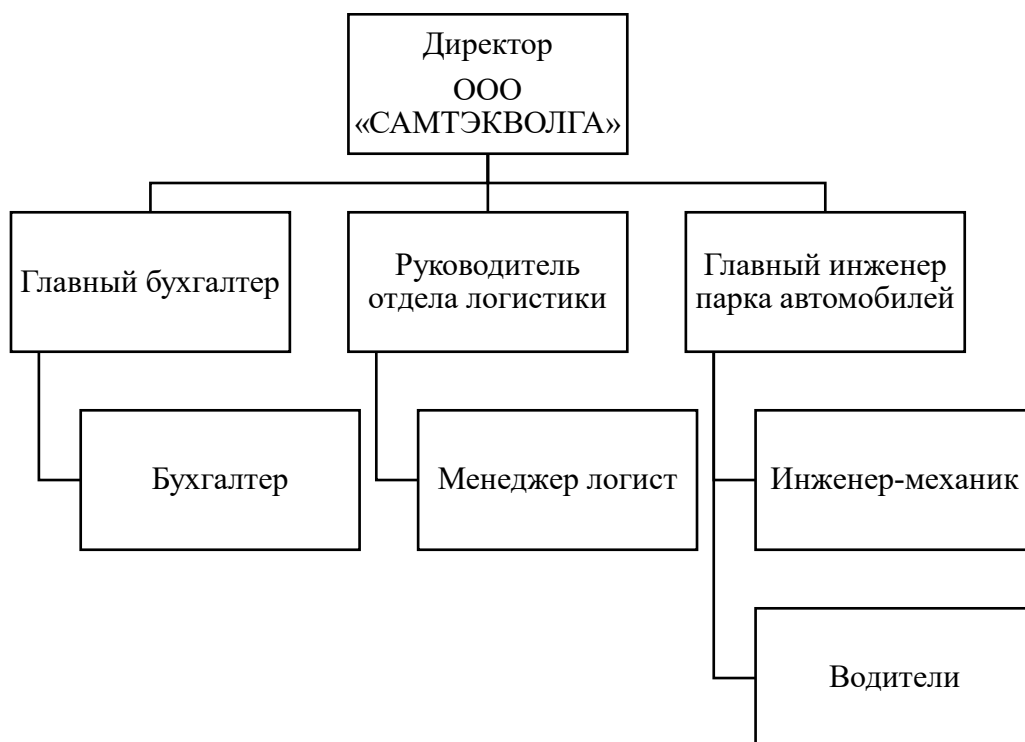


Рисунок 4 – Организационная структура ООО «САМТЭКВОЛГА»

Во главе организационной структуры находится директор ООО «САМТЭКВОЛГА» в лице Савельева Валентина Юрьевича, директору предприятия подчиняются:

- главный бухгалтер;
- руководитель отдела логистики;

– главный инженер парка автомобилей.

Главный бухгалтер осуществляет организацию и ведение бухгалтерского учёта, совместно с бухгалтером компании.

Руководителю отдела логистики подчиняются 3 менеджера логиста, отдел логистики выполняет функции, связанные с планированием, координацией и контролем транспортировки товаров, организацией складских операций и управлением транспортной и логистической инфраструктурой компании.

Главному инженеру парка автомобилей подчиняется один инженер-механик и 3 водителя. Инженер-механик отвечает за техническое обслуживание и ремонт автомобилей, а также за разработку программ и методик испытаний оборудования, в свою очередь водители осуществляют перевозку грузов.

Рассмотрев организационную структуру объекта исследования, перейдём к анализу основных технико-экономических показателей деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА». Анализ будет произведён на основе предоставленной информации главным бухгалтером организации и годовых отчётов компании за последние 3 года. Анализ технико-экономических показателей позволит сделать выводы об эффективности деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА», выявить сильные и слабые стороны, а также определить возможности для дальнейшего развития и оптимизации бизнес-процессов.

Расчёт Анализ технико-экономических показателей будет представлен в таблице 3.

Таблица 3 – Основные технико-экономические показатели деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА» за 2021–2023 гг.

Показатели	2021 г.	2022 г.	2023 г.	Изменение			
				2022–2021 гг.		2023–2022 гг.	
				Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %
Выручка ¹ , тыс. руб.	4562	17724	40516	13162	288,514	22792	128,594
Себестоимость продаж ¹ , тыс. руб.	4154	15432	40365	11278	271,497	24933	161,567
Валовая прибыль ¹ (убыток), тыс. руб.	408	2292	151	1884	461,765	-2141	-93,412
Управленческие расходы ¹ , тыс. руб.	134	147	226	13	9,701	79	53,741
Коммерческие расходы ¹ , тыс. руб.	144	156	161	12	8,333	5	3,205
Прибыль (убыток) от продаж, тыс. руб.	408	2292	151	1884	461,765	-2141	-93,412
Чистая прибыль ¹ , тыс. руб.	322	1746	42	1424	442,236	-1704	-97,595
Основные средства, тыс. руб.	-	-	-	-	-	-	-
Оборотные активы ² , тыс. руб.	234	2 498	8 565	2264	967,521	6067	242,874
Среднесписочная численность ППП, чел.	8	12	14	4	50,000	2	16,667
Фонд оплаты труда ППП, тыс. руб.	262,912	439,704	537,418	176,792	67,244	97,714	22,223
Среднегодовая выработка работающего, тыс. руб. (стр1/стр10)	570,25	1477	2894	906,75	159,009	1417	95,938
Среднегодовая заработная плата работающего, тыс. руб. (стр11/стр10)	32,864	36,642	38,387	3,778	11,496	1,745	4,762
Фондоотдача (стр1/стр8)	-	-	-	-	-	-	-
Оборачиваемость активов, раз (стр1/стр9)	19,496	7,095	4,730	-12,400	-63,606	-2,365	-33,330
Рентабельность продаж, % (стр6/стр1) × 100%	8,943	12,932	0,373	3,988	44,593	-12,559	-97,118
Рентабельность производства, % (стр6/(стр2+стр4+стр5)) × 100%	9,206	14,566	0,371	5,360	58,229	-14,196	-97,456
Затраты на рубль выручки, (стр2+стр4+стр5)/стр1*100 коп.)	91,057	87,068	99,627	-3,988	-4,380	12,559	14,424

Рассматривая динамику выручки организации, можно наблюдать её рост на всём исследуемом промежутке, данный показатель в период с 2021 по 20232 гг. увеличился на 35954 т.р. Совместно с ростом выручки организации

происходи рост себестоимости продаж, данный показатель возрос с 4154 т.р. в 2021 г. до 40365 т.р. в 2023 г. Высокая себестоимость продаж обуславливается значительными затратами на перевозку.

Валовая прибыль компании в 2021 г. составила 408 т.р. уже в 2022 году валовая прибыль увеличилась на 461,765% и достигла значения в 2292 т.р. из-за высокой себестоимости продаж в 2023 году, валовая прибыль организации сократилась до 151 т.р. Такая ситуация обусловлена увеличением стоимости грузоперевозок наёмным транспортом, увеличением затрат на топливо, а также увеличения стоимости ремонта и обслуживания транспортных средств.

Кроме того, ежегодно возрастают управленческие и коммерческие расходы компании, за 3 исследуемых года данные показатели увеличились на 92 т.р. и 17 т.р. соответственно.

Таким образом, в период с 2021 по 2022 гг. чистая прибыль организации увеличилась на 1424 т.р. с 322 т.р. в 2021 г. до 1746 т.р. в 2022 г. но в связи с ростом затрат и различных издержек компания теряет 97,595 % своей прибыли по сравнению с прошлым годом.

Для того чтобы наглядно рассмотреть движение денежных средств компании отразим динамику ранее рассмотренных показателей на рисунке 5.

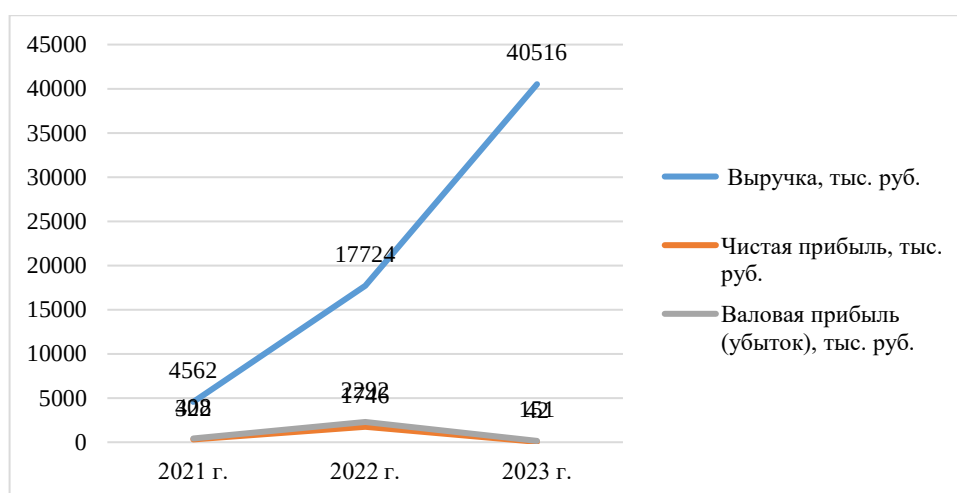


Рисунок 5 – Выручка ООО «САМТЭКВОЛГА»

Рассматривая бухгалтерскую отчётность организации, прослеживается отсутствие основных средств компании, данное явление объясняется тем, что компания берёт все транспортные средства в лизинг, либо пользуется услугами сторонних перевозчиков, поэтому транспортные средства на балансе организации не числятся.

Оборотные активы компании постоянно увеличиваются, данный показатель возрос с 234 т.р. в 2021 году до 8 565 т.р. в 2023 г. Динамика оборотных активов компании будет представлена на рисунке 6.

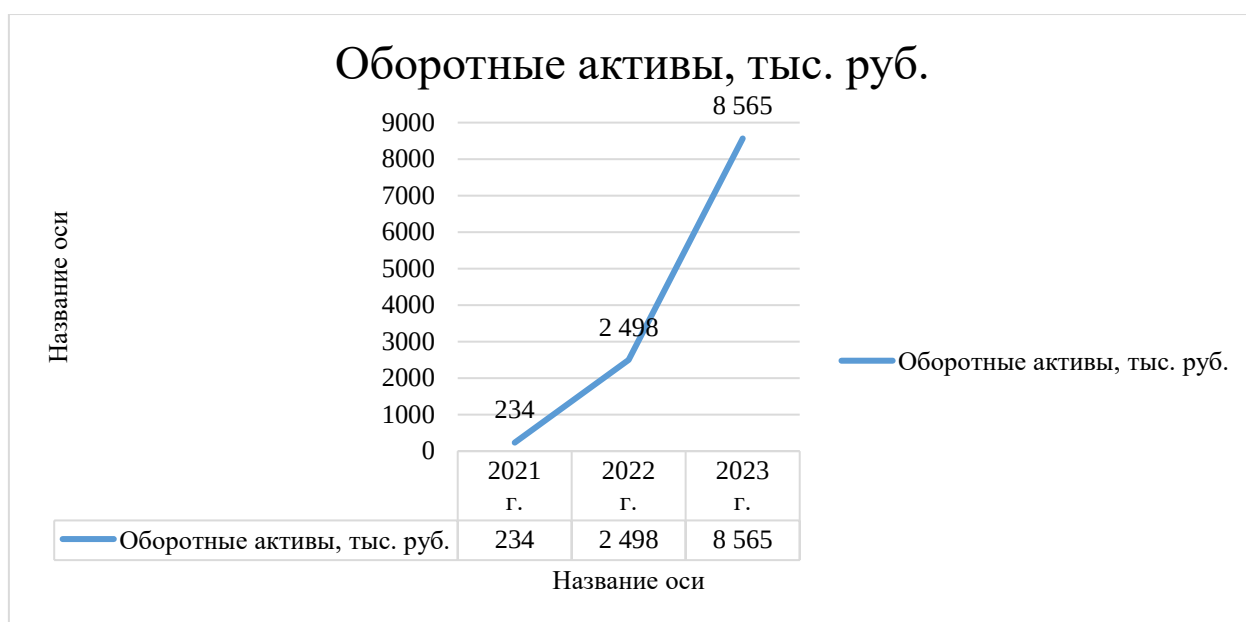


Рисунок 6 – Оборотные активы ООО «САМТЭКВОЛГА»

Численность персонала за весь исследуемый период увеличилась на 6 человек, на сегодняшний день в компании работают 14 сотрудников. Совместно с ростом численности сотрудников возрастает фонд оплаты труда. Данный показатель возрос с 262,912 т.р в 2021 г. до 537,418 т.р в 2023 г.

Исходя из произведённого расчёта среднегодовая выработка, работающего в 2021 году составляла 570,25 т.р. с ростом выручки организации данный показатель возрос до 2894 т.р. в 2023 г. Среднегодовая заработная плата работающего за 3 года увеличилась с 32,864 т.р. до 38,387 т.р.

Оборачиваемость активов уменьшилась с 19,496 в 2021 г. до 4,730 в 2023 г. Это указывает на то, что компания стала менее эффективно использовать свои активы для генерирования доходов. Несмотря на это данный показатель выше нормы, что положительно отражается на финансовой устойчивости фирмы.

В 2022 году компания показывает высокую рентабельность продаж, но в 2023 году в связи с ростом инфляции, повышением цен на топливо и другими экономическими факторами, влияющими на себестоимость услуг, данный показатель сократился до 0,373.

Совместно с падением рентабельности продаж снижается такой показатель как рентабельность производства данный показатель в период с 2022 по 2023 гг. сократился на 14,196 и принял значение равное 0,371. Динамика данного показателя означает, что компания тратит больше ресурсов на производство единицы продукции, чем в предыдущие годы, что негативно сказывается на общей прибыли.

Такой показатель как затраты на рубль выручки увеличился с 91,057 в 2021 г. до 99,627 данное значение является крайне высоким и отражает снижение общей эффективности деятельности компании.

Исходя из проведённого анализа становится возможным сделать следующий вывод, несмотря на существенный рос выручки компании за счёт увеличения объёмов предоставляемых услуг производит рост себестоимости продаж, это обусловлено значительными затратами на перевозку, что может негативно сказываться на валовой прибыли организации. Такая тенденция влечёт за собой снижение ряда показателей, характеризующих финансовое состояние фирмы, а также негативно сказывается на ликвидности, рентабельности и платежеспособности фирмы.

Вышесказанное наводит на то, что для обеспечения устойчивого развития необходимо принятие мер по оптимизации затрат, улучшению эффективности транспортно-экспедиционной и управлению ресурсами компании.

Для того чтобы выявить слабые стороны и пути оптимизации деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА» перейдём к анализу транспортно-экспедиционной деятельности объекта исследования.

2.2 Анализ транспортно-экспедиционной деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА»

Анализ транспортно-экспедиционной деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА» будет начат с анализа объёма перевозок как собственным транспортом, так и наёмным транспортом. Анализ объёма грузоперевозок будет произведён за 2021–2023 гг. и представлен в таблице 4.

Таблица 4 – Анализ объёма грузоперевозок ООО «САМТЭКВОЛГА»

Показатель	2021	2022	2023	Изменение			
				2022–2021 гг.		2023–2022 гг.	
				Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %
Перевозки собственным транспортом	16	72	152	56	341,911	80	111,111
Перевозки наёмным транспортом	47	186	431	139	297,523	245	131,720
Всего перевозок	63	258	561	195	308,988	303	117,442

Исходя из произведённого анализа грузоперевозок организации, виден рост количества выполненных заказов как собственным, так и наёмным транспортом.

Перевозки собственным транспортом возросли с 16 до 152 рейсов за исследуемый период. Также возрастают перевозки наёмным транспортом с 47 до 431. Рост объёма грузоперевозок обусловлен развитием предприятия, а также появлением постоянных клиентов.

При этом объём перевозок наёмным транспортом в разы преобладает над перевозками собственным транспортом. Динамика грузоперевозок будет отражена графически на рисунке 7.

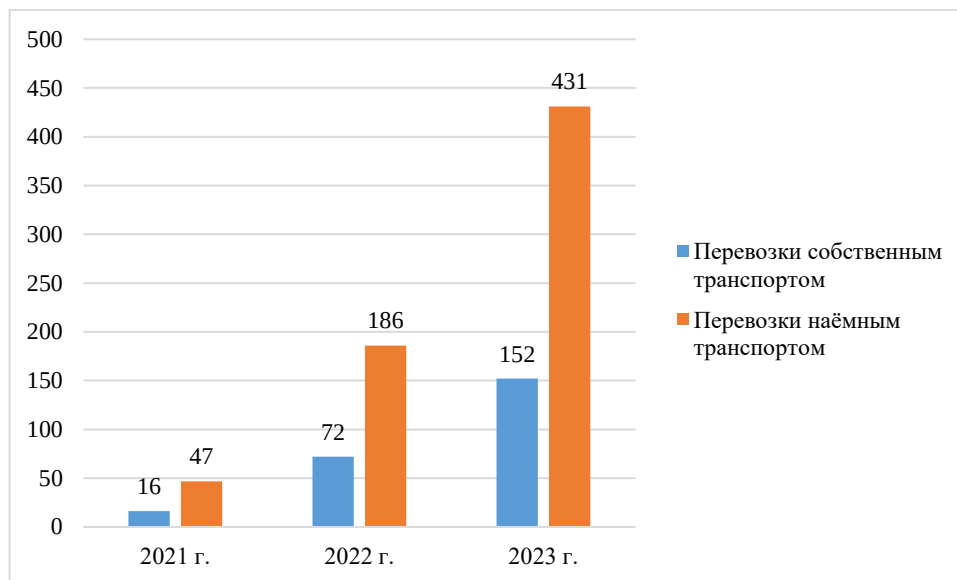


Рисунок 7 – Объём грузоперевозок ООО «САМТЭКВОЛГА»

Рассмотрев динамику грузоперевозок организации, можно прийти к выводу что спрос на перевозки наёмным транспортом через биржу грузоперевозок «ATI.SU» во много превосходит спрос на собственные автомобили компании, маршрут следования которых начинается от Самарской области.

Произведя анализ объёма грузоперевозок ООО «САМТЭКВОЛГА», перейдём к анализу рентабельности их осуществления. Прежде всего произведём анализ рентабельности грузоперевозок собственным транспортом, расчёт будет представлен в таблице 5.

Таблица 5 – Анализ рентабельности грузоперевозок собственным транспортом

Показатель	2021 г.	2022 г.	2023 г.	Изменение			
				2022-2021 гг.		2023-2022 гг.	
				Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %
Выручка от перевозок собственным транспортом, тыс.руб.	912,4	4464	15656	3551,600	389,259	11192,000	250,717
Затраты на перевозку, тыс.руб.	758,644	3434,054	12546,506	2675,410	352,657	9112,451	265,355
Чистая прибыль, тыс.руб.	128,756	518,946	10,494	390,190	303,047	-508,451	-97,978
Рентабельность грузоперевозок	16,972	15,112	0,084	-1,860	-10,960	-15,028	-99,446

Исходя из произведённого расчёта веден стремительный рост затрат на перевозку грузов, что существенно сказывается на чистой прибыли организации. Затраты на грузоперевозку в 2021 году составляли 758,644 т.р. при этом чистая прибыль от грузоперевозок собственным транспортом составила 128,756 т.р.

Рост объёма грузоперевозок в 2022 году повлиял на величину затрат на их осуществления, затраты на перевозку в 2022 году составили 3434,054 т.р. при этом рост затрат также обусловлен увеличением стоимости топлива, а также увеличением затрат на обслуживание автомобилей.

В 2023 году компания столкнулась с комплексным ремонтом ряда транспортных средств, при этом совместно с ростом топливных расходов компании существенно возросли затраты на обслуживание и запчасти автомобилей, из этого происходит сумма затрат на перевозку в размере 12546,506 т.р. Несмотря на высокую выручку в размере 15656 т.р. чистая прибыль компании от грузоперевозок собственным транспортом в 2023 году равнялась 10,494 т.р.

Увеличение затрат на перевозку грузов повлияло на снижение чистой прибыли организации и снижение рентабельности грузоперевозок.

Рентабельность грузоперевозок за исследуемый период сократилась с 16,972 до 0,084.

Произведя анализ рентабельности грузоперевозок собственным транспортом, перейдём к анализу рентабельности грузоперевозок через биржу грузоперевозок «ATI.SU». Расчёт рентабельности будет представлен в таблице 6.

Таблица 6 – Анализ рентабельности грузоперевозок наёмным транспортом

Показатель	2021 г.	2022 г.	2023 г.	Изменение			
				2022-2021 гг.		2023-2022 гг.	
				Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %
Выручка от перевозок наёмным транспортом	3649,6	13260	24860	9610,400	263,327	11600,000	87,481
Затраты на перевозку	3456,356	12032,946	24828,494	8576,590	248,140	12795,549	106,338
Чистая прибыль	193,244	1227,054	31,506	1033,810	534,976	-1195,549	-97,432
Рентабельность грузоперевозок	5,591	10,197	0,127	4,606	82,391	-10,071	-98,756

В период с 2021 по 2023 гг. возрастает выручка организации от перевозок наёмным транспортом с 3649,6 т.р. в 2021 г. до 24860 т.р. в 2023 г.

При этом увеличиваются затраты на перевозку с 3456,356 т.р. в 2021 г. до 24828,494 т.р. в 2023 г. Затраты на перевозку полностью состоят из оплаты исполнителю грузоперевозки, компания забирает себе лишь плату за посреднические услуги.

Чистая прибыль компании за осуществление посреднической деятельности в 2021 г. составила 193,244 т.р. а рентабельность грузоперевозок 5,591. В 2022 году прибыль компании увеличилась до 1227,054 т.р. что отразилось на росте рентабельности до 10,197. В связи с ростом затрат на перевозку, рентабельность грузоперевозок сократилась до 0,127 что является крайне низким показателем.

Произведя анализ рентабельности грузоперевозок как собственным транспортом, так и с помощью биржи грузоперевозок, можно прийти к выводу, что рентабельность перевозок собственным транспортом выше, чем наёмным, но данная деятельность включает в себя больше рисков и затрат на содержание собственного автопарка автомобилей, а также затрат на персонал компании.

Для того чтобы детально рассмотреть эффективность использования парка автомобилей произведём расчёт натуральных показателей эффективности транспортно-экспедиционной деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА». Расчёт натуральных показателей будет осуществлён на основе показателей использования собственного автопарка автомобилей, и представлен в таблице 7.

Таблица 7 – Расчёт натуральных показателей эффективности транспортно-экспедиционной деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА»

Показатель/вид транспорта	2021 г.	2022 г.	2023 г.	Изменение			
				2022-2021 гг.		2023-2022 гг	
				Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %
Газель БИЗНЕС Рефрижератор ФУРГОН							
Масса фактически перевезенного груза, тонн в день	1	1,2	1,1	0,200	20,000	-0,100	-8,333
Номинальная грузоподъемность транспортного средства, тонн.	1,5	1,5	1,5	0,000	0,000	0,000	0,000
фактическое время работы транспортного средства, дней	38,021	34,979	39,542	-3,042	-8,000	4,563	13,043
Календарное время за определенный период, 1 год	365	365	365	0	0	0	0
Объём в тоннах	247	296,4	271,7	49,40	20	-24,700	-8,333
Километраж	61750	56810	64220	-4940	-8	7410,000	13,043
Фактическая масса груза, тонн	1	1,2	1,1	0,200	20,000	-0,100	-8,333

Продолжение таблицы 7

Показатель/вид транспорта	2021 г.	2022 г.	2023 г.	Изменение			
				2022-2021 гг.		2023-2022 гг.	
				Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %
Максимально допустимая масса груза	1,5	1,5	1,5	0,000	0,000	0,000	0,000
Коэффициент использования грузоподъемности	0,667	0,800	0,733	0,133	20,000	-0,067	-8,333
Коэффициент использования транспортных средств	0,104	0,096	0,108	-0,008	-8,000	0,013	13,043
Среднее расстояние перевозки	250	191,666	236,363	-58,333	-23,333	44,697	23,320
Коэффициент загрузки	0,667	0,800	0,733	0,133	20,000	-0,067	-8,333
ГАЗ 2752							
Масса фактически перевезенного груза, тонн в день	0,67	0,74	0,71	0,070	10,448	-0,030	-4,054
фактическое время работы транспортного средства, дней.	22,81	25,85	26,61	3,042	13,333	0,760	2,941
Календарное время за определенный период, 1 год	365	365	365	0,000	0,000	0,000	0,000
Объем в тоннах	165,49	182,78	175,37	17,290	10,448	-7,410	-4,054
Километраж	25441	30628	23959	5187,000	20,388	-6669,0	-21,774
Фактическая масса груза, тонн	0,67	0,74	0,71	0,070	10,448	-0,030	-4,054
Максимально допустимая масса груза	0,91	0,91	0,91	0,000	0,000	0,000	0,000
Коэффициент использования грузоподъемности	0,736	0,813	0,780	0,077	10,448	-0,033	-4,054
Коэффициент использования транспортных средств	0,063	0,071	0,073	0,008	13,333	0,002	2,941
Среднее расстояние перевозки	153,731	167,568	136,620	13,836	9,000	-30,948	-18,469
Коэффициент загрузки	0,736	0,813	0,780	0,077	10,448	-0,033	-4,054

Продолжение таблицы 7

Показатель/вид транспорта	2021 г.	2022 г.	2023 г.	Изменение			
				2022-2021 гг.		2023-2022 гг	
				Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %
Еврофура MAN							
Масса фактически перевезенного груза, тонн в день	-	4	6	-	-	2	50
Номинальная грузоподъемность транспортного средства, тонн.	-	20	20	-	-	0	0
фактическое время работы транспортного средства, дней.	-	60,833	54,750	-	-	-6,083	-10
Календарное время за определенный период, 1 год	-	365	365	-	-	0	0
Объем в тоннах	-	988	1482	-	-	494	50
Километраж	-	98800	88920	-	-	-9880	-10
Фактическая масса груза, тонн	-	4	6	-	-	2	50
Максимально допустимая масса груза	-	20	20	-	-	0	0
Коэффициент использования грузоподъемности	-	0,20	0,3	-	-	0,1	50
Коэффициент использования транспортных средств	-	0,17	0,2	-	-	-0,0167	-10
Среднее расстояние перевозки		100	60			-40	-40
Коэффициент загрузки	-	0,20	0,30	-	-	0,1	50
Автовоз							
Масса фактически перевезенного груза, тонн в день	-	-	0,6	-	-	-	-
Номинальная грузоподъемность транспортного средства, тонн.	-	-	12	-	-	-	-
фактическое время работы транспортного средства, дней.	-	-	15,513	-	-	-	-

Продолжение таблицы 7

Показатель/вид транспорта	2021 г.	2022 г.	2023 г.	Изменение			
				2022-2021 гг.		2023-2022 гг.	
				Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %	Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %
Календарное время за определенный период, 1 год	-	-	365	-	-	-	-
Объем в тоннах	-	-	148,2	-	-	-	-
Километраж	-	-	39520	-	-	-	-
Фактическая масса груза, тонн	-	-	0,6	-	-	-	-
Максимально допустимая масса груза	-	-	12	-	-	-	-
Коэффициент использования грузоподъемности	-	-	0,05	-	-	-	-

Исходя из проведенного анализа наиболее эффективно задействуются две малогабаритные газели. Коэффициент использования грузоподъемности газели с рефрижератором колеблется от 0,667 до 0,8. Коэффициент использования транспортного средства при этом в среднем равен 0,104 это говорит о том, что автомобиль использовался лишь на 10,4% времени. Это указывает на низкую загруженность машины и свидетельствует о неэффективном использовании ресурсов.

Среднее расстояние, которое газель проходит за год, равняется 200 километров, а коэффициент загрузки равен 0,67.

Использование автомобиля ГАЗ 2752 сравнимо с эксплуатацией предыдущего транспортного средства, рассчитанный коэффициент использования грузоподъемности в среднем равен 0,7 это значит, что автомобиль загружается почти полностью, но его коэффициент использования равен 0,071 что говорит о редком использовании автомобиля. Среднее расстояние провозки автомобиля равно 153,731 км.

В 2022 году копания берёт в лизинг крытую еврофуру MAN, грузоподъемностью 20 т. при этом такой автомобиль из Самары на ближние

расстояния заказывают крайне редко, коэффициент использования транспортного средства равен 0,2, а автомобиль загружается не полностью коэффициент использования грузоподъемности равен 0,3.

Приобретённый в 2023 году автовоз также не пользовался популярностью коэффициент использования транспортных средств равен 0,04. При его нечастом использовании производилась неполная загрузка транспортного средства, коэффициент использования грузоподъемности равен 0,05.

Исходя из произведённого анализа натуральных показателей эффективности транспортно-экспедиционной деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА» можно сделать вывод о низкой частоте использования и загруженности транспортных средств компании. Большинство транспортных средств компании используются крайне редко и не полностью загружены, что свидетельствует о неэффективном использовании ресурсов и необходимости оптимизации автопарка.

Несмотря на хорошую загрузку при использовании малогабаритных газелей, необходимо увеличить частоту их использования. Возможно, стоит пересмотреть график маршрутов и повысить интенсивность их эксплуатации.

Для крупных транспортных средств необходимо либо увеличить спрос на их услуги, возможно, через активный маркетинг и расширение клиентской базы, либо рассмотреть возможность изменения ассортимента транспортных средств в зависимости от потребностей рынка.

Завершив анализ натуральных показателей эффективности транспортно-экспедиционной деятельности объекта исследования, проведём оценку качества предоставляемых услуг.

Оценка качества предоставляемых услуг будет проведена за 2023 год и представлена в виде таблицы 8.

Исходя из произведённого анализа ООО «САМТЭКВОЛГА» демонстрирует высокий уровень качества предоставляемых услуг, что отражается в высокой удовлетворенности клиентов, своевременности

доставок и надежности перевозок. Быстрое реагирование на запросы клиентов и высокий профессионализм персонала также являются сильными сторонами компании.

Однако, несмотря на высокие показатели, существуют области для дальнейшего улучшения, выявленные слабые стороны организации, а также направления совершенствования.

Исходя из выше представленных проблем компании возможно сформировать следующие направления совершенствования транспортно-экспедиционной деятельности организации:

- разработка и внедрение системы планирования и управления загрузкой транспортных средств, что позволит сократить время простоя и повысить коэффициент использования транспортных средств;
- внедрение системы контроля за движением транспортных средств;
- заключение договоров с новыми компаниями
- внедрение регулярного технического обслуживания и мониторинга состояния транспортных средств для предотвращения поломок и снижения эксплуатационных затрат.

Таблица 8 – Оценка качества предоставляемых услуг ООО «САМТЭКВОЛГА»

Аспект	Критерии оценки	Показатели / Метрики	Оценка	Комментарии
Удовлетворенность клиентов	Анкетирование клиентов	Уровень удовлетворенности (баллы от 1 до 10)	8	В целом клиенты довольны услугами, но есть области для улучшения
	Отзывы и рекомендации	Количество положительных отзывов, количество рекомендаций	50 отзывов, 30 рекомендаций	Клиенты положительно отзываются о компании
Своевременность доставки	Доля своевременных доставок	% доставок, выполненных вовремя	85%	Большинство доставок выполняются вовремя
	Среднее время доставки	Среднее время доставки (дни/часы)	1,5 дня	Время доставки соответствует заявленным срокам
Надежность и сохранность грузов	Статистика повреждений и потерь	Количество случаев повреждений или потерь	3 случая за год	Низкий уровень повреждений, необходимы дополнительные меры безопасности
	Меры безопасности	Наличие и эффективность мер безопасности	Высокая	Современные системы мониторинга и безопасности
Качество клиентского сервиса	Время ответа и решения проблем	Среднее время ответа на запросы, время решения проблем	2 часа	Быстрое реагирование на запросы клиентов
	Профессионализм персонала	Уровень компетенции и вежливости (баллы от 1 до 10)	9	Высокий уровень компетенции и вежливости персонала
Внутренние процессы и технологии	Автоматизация и ИТ-решения	Наличие и использование современных ИТ-решений	Нет	Не используются GPS, ПО для оптимизации маршрутов
	Координация и управление	Эффективность управления процессами	Высокая	Хорошая координация между подразделениями и эффективное управление

Недостатки транспортно-экспедиционной деятельности компании будут перечислены в таблице 9.

Таблица 9 – Недостатки транспортно-экспедиционной деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА»

Проблема	Обоснование
Низкая частота использования транспортных средств	Коэффициент использования транспортных средств: Газель БИЗНЕС Рефрижератор ФУРГОН – 0,1; ГАЗ 2752 – 0,073; Еврофура MAN – 0,2; Автовоз – 0,04
Высокие затраты на перевозку	Затраты на перевозку грузов собственным транспортом в 2023 году – 12546,506 т.р. при выручке 15656 т.р.
Низкая рентабельность грузоперевозок	Рентабельность грузоперевозок собственным транспортом – 0,084
Низкая оптимизация маршрутов	Отсутствует современное ИТ-обеспечение
Возникают повреждения грузов и поломки ТС	3 случая за год с повреждением грузов

Таким образом проведя анализ транспортно-экспедиционной деятельности исследуемой организации, были выявлены слабые места компании, а также возможности для её совершенствования, в дальнейшем будут предложены мероприятия, направленные на совершенствования транспортно-экспедиционной деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА».

3. Разработка рекомендаций по повышению эффективности деятельности ООО «САМТЭКВОЛГА»

3.1 Разработка мероприятий, улучшающих транспортно-экспедиционную деятельность ООО «САМТЭКВОЛГА»

Из проведённого анализа транспортно-экспедиционной деятельности выявлен ряд её недостатков, а также сформирован перечень мероприятий, направленных на их устранение.

Первым предложенным мероприятием является разработка и внедрение системы планирования и управления загрузкой транспортных средств. Внедрение данной системы позволит сократить время простоя и повысить коэффициент использования транспортных средств.

Для того чтобы реализовать предложенное мероприятие был проведён анализ систем мониторинга и управления транспортом. Анализ проводился на основе разработанной системы оценок выбранных TMS систем. Оценка TMS систем представлена в таблице 10.

Исходя из произведённого сравнения выбранных TMS систем был сделан вывод, что система «Махотра» не подходит исследуемой организации, данная система предназначена для распределения задач исключительно между сотрудниками компании, передвижение которых осуществляется на территории определённого города. Сравнивая другие TMS системы видно определённое сходство в их функционале, наибольшее количество полезных функции содержит в себе система «КиберЛог» кроме того данная система имеет наименьшую стоимость и приемлемые сроки внедрения. В связи с этим было принято внедрить TMS систему «КиберЛог».

Таблица 10 – Анализ TMS систем

Критерии анализа	TMS системы				
	Махoptra	Умная Логистика	КиберЛог	Мегалогист	4logist
Облачные технологии	нет	да	Да	да	да
Гибкость	да	да	да	да	да
Опции TMS системы	Планирование маршрутов; Система мониторинга; Мобильное приложение; Коммуникация с клиентом	Автоматизация всех бизнес-процессов в транспортной компании; Электронный обмен документами среди всех участников системы; Аналитические отчеты для принятия верных управленческих решений; Умный калькулятор; Блок HR и расчет зарплаты.	Формирование Заявок; Выбор заявки для перевозки; Работа с заказчиками; Электронный документооборот; Интеграция с интернет-банком, 1С; Модуль формирования электронных документов для передачи через операторов ЭДО; CRM модуль; Постановка задач и проектов; Интеграция с телеграмм. Бот для Менеджера, Клиента, Водителя; Отслеживание транспорта; Расчёт маршрута.	Автоматическое и ручное планирование рейсов; Работа в единой среде 1С; Контроль выполнения рейсов в онлайн режиме; Массовая печать всех документов для курьера; Закрытие рейса, взаиморасчёты с курьером.	Модуль управления финансами; Интеграция с транспортными биржами; Личный кабинет для Клиентов; Мультиязычное рабочее пространство; Уникальный редактор документов; Модуль контроля задач; BI аналитика; Модуль индивидуальных отчетов; Складской модуль; Мобильное приложение для водителей; Мобильное приложение для склада; Мобильное приложение для Заказчиков.
Работа с наемными сотрудниками	нет	да	да	да	да
Поддержка маршрутизации	да	да	да	да	да
Сроки внедрения	1 неделя	1 неделя	1 месяц	1 месяц	3 месяца
Стоимость	от 144 до 216 т.р. /год	от 143,88 до 359,88 т.р. /год	51,264 т.р. /год	360 тр.	от 119,88 до 359,88 т.р. /год

Далее подробно рассмотрим каждый из вышеперечисленных чек-листов, и начнём с чек-листа автоперевозок грузов, который будет представлен в таблице 11.

В таблице 11 представлен необходимый перечень вопросов необходимых для перевозки грузов по РФ.

Таблица 11 – Чек-лист автоперевозок грузов

Основные вопросы на перевозку по РФ	Ответ
Место погрузки	-
Наименование груза	-
Тип груза	-
Требуемый тип ТС (тент, изотерма, реф)	-
Кубатура ТС (газель (1,5 9м3), бычок 3 т 18м3, 5 тонн 18-20м3, 10 тонн 36м3, 20 тонн 82м3, 20 тонн 120м3)	-
Температурный режим (есть/нет)	-
Упаковка груза (паллеты/короба/навал)	-
Требуется ли крепление груза в кузове	-
Необходима ли растентовка кузова (бок, бок с обеих сторон, верх)	-
Требуется ли вооруженное сопровождение груза	-
Работа по ставке, почасовая	-
Сроки оплаты	-
Условия оплаты (возврат документов и пр.)	-
Доверенности (как происходит отгрузка: по оригиналам/копиям (факс, эл. почта)/ без доверенностей/ доверенности можно передать на склад/ прикладывание доверенностей к счету)	-
Требуется ли отгрузка в выходные дни	-
Сколько адресов загрузки/выгрузки (одна, две и т.д.)	-
За какое время до погрузки размещается заказ, заявка	-
Неоплачиваемое время простоя на погрузке/выгрузке	-
Стоимость дополнительных мест погрузки/разгрузки в пределах одного населенного пункта, в нескольких городах	-
Нужны ли услуги по экспедированию грузов (выкатка паллет на пандус, покоробочный прием/сдача товара, и т.д)	-
Какие штрафы предусмотрены клиентом за опоздание/неподачу ТС	-
Стоимость простоя ТС на погрузке/выгрузке	-
Механизм изменения тарифов (1 раз в год, 2 раза в год, 1 раз в 3 месяца)	-
Ориентировочная стоимость груза в одной машине	-
Необходимо ли страхование груза, как осуществляется	-
Ставка за перевозку	-
Срок действия ставки	-

Внедрение данной системы позволит не только оптимизировать планирования и управления загрузкой транспортных средств, но и выявлять и

устранять причины повышенных затрат на перевозку грузов на перевозку грузов собственным транспортом.

Вторым предложенным мероприятием, направленным на улучшение условий поставок и сокращения логистических расходов, является внедрение чек-листов для менеджеров-логистов. Для устранения выявленных недостатков было принято внедрить:

- чек-лист автоперевозок грузов;
- чек-лист международных перевозок грузов;
- чек-лист для предрейсовой проверки грузового автомобиля.

Таблица 12 – Чек-лист международных перевозок грузов

Основные вопросы на перевозку по РФ	Ответ
Наименование клиента.	-
Пункт загрузки	-
Квадрат/зип код насел.пункта	-
Таможня отправления	-
Нужна ли помощь в получении экспортной ГТД	-
Таможня назначения	-
Пункт выгрузки	-
Нужна ли помощь в таможенном оформлении	-
Тип транспортного средства	-
Кол-во транспортных единиц одновременно	-
ТИР/СМР	-
Наименование груза	-
Опасный/класс опасности	-
Код ТНЭВД	-
Вес, объем	-
Упаковка/паллеты	-
Вес паллет, размер паллет, кол-во паллет	-
Стоимость груза	-
Застрахован/требуется страховка	-
Требуется ли вооруж./таможенное сопровожд.	-
Предполагаемое кол-во перевозок в месяц	-
Сроки оплаты	-
Условия оплаты (возврат документов и пр.)	-
Ставка	-
Срок действия ставки	-

Таблица 12 отражает перечень вопросов, характеризующих условия международных перевозок грузов.

Кроме того, был введён чек-лист предрейсовой проверки грузового автомобиля, данный чек-лист позволит выявить неисправности и почти полностью устранить вероятность возникновения поломок автомобиля в дороге, чек-лист представлен в таблице 13.

Таблица 13 – Чек-лист предрейсовой проверки грузового автомобиля

Основные вопросы на перевозку по РФ	Ответ
Двигатель исправен	-
Пусковой подогреватель двигателя исправен	-
Аккумулятор исправен, держит заряд	-
Уровень масла и цвет в пределах нормы	-
Отсутствие течи ГСМ	-
Тормозная система исправна	-
Гидравлический тормоз-замедлитель исправен	-
Система ABS исправна	-
Система ESC исправна	-
Система рулевого управления исправна	-
Внешние световые приборы и светоотражатели исправны	-
Освещение в салоне исправно	-
Система обогрева и обдува в кабине водителя исправна	-
Шины целые, давление в норме	-
Запасное колесо исправно, в наличии	-
Воздушные баллоны исправны	-
Стеклоомыватели исправны, жидкость в наличие	-
Лобовое стекло без повреждений	-
Боковые зеркала исправны	-
Зеркало заднего вида исправно	-
Звуковой сигнал исправен	-
Дверные замки исправны	-
Отопитель салона, работающий от системы охлаждения двигателя исправен	-
Кондиционер исправен	-
Ручник исправен, страховочный трос в наличии	-
Устройство фиксации сидений исправно	-
Ремни безопасности исправны	-
Сцепное устройство в исправном состоянии	-
Крепление кабины в исправном состоянии	-
Устройство крепления запасных колес в исправном состоянии	-
Сигнализация в исправном состоянии	-
Автомобиль укомплектован медицинской аптечкой, медицинские препараты в пределах срока годности	-
Кабина водителя укомплектована огнетушителем, огнетушитель исправен, в пределах срока годности	-
Ремкомплект и инструменты в исправном состоянии	-
Жесткая тяга и страховочный трос в исправном состоянии	-

Введение трёх выше представленных чек листов позволит почти полностью сократить поломки транспортных средств, а также устранить нарушение целостности грузов.

Низкую частоту использования транспортных средств планируется устранить путём сотрудничества с такими компаниями как АО «АВТОВАЗ», «MFC Foods» и АО «ТОЛЬЯТТИМОЛОКО». Заключение договоров с данными организациями позволит полностью обеспечить загрузку собственных транспортных средств.

Далее в работе представлен анализ эффективности предложенных мероприятий.

3.2 Анализ эффективности мероприятий, улучшающих транспортно-экспедиционную деятельность ООО «САМТЭКВОЛГА»

В результате внедрения предложенных мероприятий удалось достичь сокращения времени на оформление заявки, выявить недобросовестных водителей, полностью устранить простой транспортных средств и частично устранить поломки автомобилей, а также наращение целостности перевозимого груза. Далее наиболее подробно рассмотрим каждый из положительных эффектов от внедрения предложенных мероприятий, а также произведём расчёт их эффективности.

Внедрения TMS системы «КиберЛог» позволило организации сократить время оформления отгрузочных документов и обработки заявки, позволило наиболее прозрачно рассмотреть договорные отношения с клиентом, а также повысить его лояльность.

Подробный анализ показателей деятельности сотрудников компании после внедрения TMS системы «КиберЛог» будет представлен в таблице 14.

Таблица 14 – Эффекты от внедрения TMS системы

Показатель	Было	Стало	Абс. отклон.
Время оформления заявки, мин.	12	7	5
Время оформления отгрузочных документов, мин.	46	21	25
Простои транспортных средств по вине водителя, мин./день	120	27	93
Пробег автопарка, км.	216619	208755	7864
Затраты на ГСМ, т.р.	19032,1453	18341,2143	690,931

Исходя из произведённого расчёта, после внедрения TMS системы практически в двое сократилось время формирования заявки, а время оформления отгрузочных документов сократилось на 25 минут, следовательно, сотрудник на оформление одного клиента будет экономить 30 минут.

Кроме того, при помощи данной системы были выявлены совокупные простои транспортных средств по вине водителей в сумме 2 часа в день, в ходе анализа рабочего дня водителя удалось сократить совокупное время простоев до 27 минут.

На основе таблицы 7 был рассчитан пробег автопарка организации за 2023 г. рассчитанное значение составило 216619 км. при работе со «smart картой» в TMS системе «КиберЛог» удалось выстроить наиболее оптимальные маршруты при совмещении отгрузок, что позволило сократить общий километраж на 7864 км.

В свою очередь сокращение пройденного километража позволило снизить затраты на ГСМ с 19032,1453 т.р. до 18341,214 т.р. Исходя из расчёта экономический эффект от внедрения предложенного мероприятия составил 690,931 т.р.

Исходя из вышеперечисленных показателей будет произведён расчёт рентабельности предложенного мероприятия. Расчёт рентабельности предложенного мероприятия представлен в таблице 15.

Таблица 15 – Рентабельность от внедрения TMS системы

Показатель	Значение
Экономия затрат на ГСМ т.р. /год	690,931
Стоимость использования программы, т.р. /год	51,264
Эконом эффект, т.р. /год	639,667
Рентабельность, %	1347,790
Срок окупаемости, лет	0,074

Исходя из рассчитанных значений можно с уверенностью сказать о рентабельности и эффективности внедрения TMS системы. С учётом первоначальных затрат в 51,264 т.р. компании удалось сократить свои затраты на сумму 690,931 т.р. экономический эффект от внедрения составляет 639,667 т.р. при этом срок окупаемости мероприятия менее месяца.

Внедрение чек листов позволило наиболее подробно и достоверно собирать информацию и заносить её в заявку, что сократило время простоя автомобилей на местах погрузки и разгрузки, позволило почти полностью устранить нарушение целостности груза, а также поломку и замену транспортных средств. Эффекты от внедрения чек листов будут перечислены в таблице 16.

Таблица 16 – Эффекты от внедрения чек листов

Показатель	Было	Стало	Абс. Отклон.
Нарушение целостности груза, т.р.	83,625	0	83,625
Время простоя, мин.	8640	2160	6480
Оплата времени простоя водителям, т.р.	263,52	65,88	197,64
Простой автомобиля в связи с поломкой, мин.	4320	432	3888
Упущенная выгода в связи с поломки автомобиля, т.р.	131,76	13,176	118,584

Вследствие внедрения чек листов получилось полностью устранить нарушение целостности груза, что экономит компании 83,625 т.р. неустойки

по сравнению с 2023 г. Было сокращено время простоя водителя на 6480 мин., а также его оплата на сумму 197,64 т.р.

Благодаря чек-листу предрейсовой проверки грузового автомобиля удалось почти полностью предотвратить внезапную поломку транспортного средства, что позволило сэкономить 3888 минут по сравнению с 2023 г. и 118,584 т.р. упущенной выгоды.

Исходя из представленных данных в таблице 17 представлен расчёт суммарного экономического эффекта от внедрения данного мероприятия.

Таблица 17 – Суммарный экономический эффект от внедрения чек листов

Показатель	Значение
Устранение потерь груза	83,625
Сокращение оплаты времени простоя водителя	197,64
Снижение упущенной выгоды от поломки автомобиля	118,584
Эконом эффект, т.р. /год	399,849

В итоге от внедрения чек-листов компании удалось сэкономить 399,849 т.р. по сравнению с 2023 годом. При этом данное мероприятие не требует финансовых затрат, что делает его полностью рентабельным.

Далее в работе будет рассмотрен предполагаемый вариант сотрудничества с такими компаниями как АО «АВТОВАЗ», «MFC Foods» и АО «ТОЛЬЯТТИМОЛОКО».

В связи с неполной загрузкой собственных транспортных средств исследуемая организация планирует заключение долгосрочного сотрудничества с вышеперечисленными компаниями.

Расчёт планируемых натуральных показателей эффективности внедрения данного предложения будет представлен в таблице 18.

Таблица 18 – Расчёт натуральных показателей эффективности заключения долгосрочного сотрудничества

Показатель/вид транспорта	2023 г.	2024 г.	Изменение	
			2023-2024 гг.	
			Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %
Газель БИЗНЕС Рефрижератор ФУРГОН				
Масса фактически перевезенного груза, тонн в день	1,1	1,5	0,400	36,364
Номинальная грузоподъемность транспортного средства, тонн.	1,5	1,5	0,000	0,000
Фактическое время работы транспортного средства, дней	39,542	82,667	43,125	109,062
Календарное время за определенный период, 1 год	365	365	0,000	0,000
Объем в тоннах	271,7	370,5	98,800	36,364
Километраж	64220	64480	260,000	0,405
Фактическая масса груза, тонн	1,1	1,5	0,400	36,364
Максимально допустимая масса груза	1,5	1,5	0,000	0,000
Коэффициент использования грузоподъемности	0,733	1,000	0,267	36,364
Коэффициент использования транспортных средств	0,108	0,226	0,118	109,062
Среднее расстояние перевозки	236,3636	174,0351	-62,329	-26,370
Коэффициент загрузки	0,733	1,000	0,267	36,364
Газель				
Масса фактически перевезенного груза, тонн в день	0,71	0,9	0,190	26,761
Номинальная грузоподъемность транспортного средства, тонн.	0,91	0,91	0,000	0,000
Фактическое время работы транспортного средства, дней.	26,61	82,67	56,052	210,607
Календарное время за определенный период, 1 год	365	365	0,000	0,000
Объем в тоннах	175,37	222,3	46,930	26,761
Километраж	23959	24056	97,000	0,405
Фактическая масса груза, тонн	0,71	0,9	0,190	26,761
Максимально допустимая масса груза	0,91	0,91	0,000	0,000
Коэффициент использования грузоподъемности	0,780	0,989	0,209	26,761
Коэффициент использования транспортных средств	0,073	0,226	0,154	210,607
Среднее расстояние перевозки	136,620	108,214	-28,406	-20,792
Коэффициент загрузки	0,780	0,989	0,209	26,761
Еврофура MAN				
Масса фактически перевезенного груза, тонн в день	6	12	6	100
Номинальная грузоподъемность транспортного средства, тонн.	20	20	0	0
Фактическое время работы транспортного средства, дней.	54,750	76,467	21,717	39,665
Календарное время за определенный период, 1 год	365	365	0	0
Объем в тоннах	1482	2964	1482	100
Километраж	88920	114080	25160	28,295
Фактическая масса груза, тонн	6	12	6	100
Максимально допустимая масса груза	20	20	0	0
Коэффициент использования грузоподъемности	0,3	0,6	0,3	100
Коэффициент использования транспортных средств	0,2	0,2	0,059	39,665
Среднее расстояние перевозки	60	38	-21,511	-35,852
Коэффициент загрузки	0,30	0,60	0,3	100

Продолжение таблицы 18

Показатель/вид транспорта	2023 г.	2024 г.	Изменение	
			2023-2024 гг.	
			Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %
Автовоз				
Масса фактически перевезенного груза, тонн в день	0,6	8	7,4	1233,333
Номинальная грузоподъемность транспортного средства, тонн.	12	12	0	0
Фактическое время работы транспортного средства, дней.	91,554	91,554	0	0
Календарное время за определенный период, 1 год	365	365	0	0

Газель БИЗНЕС Рефрижератор ФУРГОН будет обеспечивать транспортировку молочной продукции по розничным торговым сетям, газель будет использоваться при полной загрузке, а именно 1,5 т. в день, следовательно возрастает коэффициент использования грузоподъемности на 36,36 % Также существенно возрастает коэффициент использования транспортного средства, рост данного коэффициента составил 109 % В связи с тем, что провозки будут осуществляться по г. Тольятти и Самарской области, на 62 км. снижабется среднее расстояние перевозки. Коэффициент загрузки транспортного средства при этом принимает максимальное значение, что говорит об эффективности использования транспортного средства.

Вторая газель исследуемой организации будет предназначена для перевозки сырья, полуфабрикатов, а также готовой продукции компании «MFC Foods». Масса фактической загрузки планируется 0,9 т. в день. При данной загрузке транспортного средства объем перевозимой продукции увеличивается на 46,930 т. При этом пройденный километраж увеличивается не существенно, всего на 97 км. Но при этом увеличивается коэффициент использования транспортного средства, данный показатель увеличился до 0,226.

Еврофура MAN и Автовоз будут направлены на перевозку автомобилей и комплектующих по территории РФ. В обои случаях замечен рост

фактической массы перевезенного груза, рос километража и рост коэффициента использования транспортных средств.

Произведя анализ натуральных показателей эффективности заключения долгосрочного сотрудничества с новыми организациями, перейдём к анализу экономического эффекта от внедрения данного предложения. Расчёт показателей эффективности предложенного мероприятия будет представлен в таблице 19.

Таблица 19 – Расчёт показателей эффективности заключения долгосрочного сотрудничества

Показатель	2023 г.	2024 г.	Изменение	
			2023-2024 гг.	
			Абс. изм (+/-)	Темп прироста, %
Выручка от перевозок собственным транспортом, т.р.	15656	120084	104428,000	667,016
Затраты на перевозку, т.р.	12546,506	51744	39197,494	312,418
Чистая прибыль, т.р.	10,494	68340	68329,506	651104,452
Рентабельность грузоперевозок	0,084	132,073	131,990	157799,279

Исходя из рассчитанных прогнозных значений, после внедрения предложенного мероприятия возрастает выручка компании с 15656 т.р. в 2023 г. до 120084 т.р. в 2024 г. В связи с ростом периодичности и объёма грузоперевозок возрастает суммарный объём затрат, рост затрат прогнозируется в размере 39197,494 т.р. с 12546,506 т.р. в 2023 г. до 51744 т.р. в 2024 г. При это прогнозное значение чистой прибыли организации равна 68340 т.р., а рентабельность грузоперевозок возрастает до 132,073 %.

Исходя из рассчитанных прогнозных значений, данное мероприятие является экономически выгодным для компании, так как оно приводит к увеличению выручки, росту чистой прибыли и повышению рентабельности грузоперевозок. Это свидетельствует о том, что предложенное мероприятие способствует улучшению финансового положения компании и повышению её конкурентоспособности на рынке грузоперевозок. Для того чтобы оценить

суммарный экономический эффект от предложенных мероприятий произведём расчёт финансовых показателей и отразим их в таблице 20.

Таблица 20 – Суммарный экономический эффект от внедрения мероприятий

Показатель	Значение
Эконом эффект от внедрения TMS системы, т.р. /год	639,66704
Эконом эффект от внедрения чек-листов, т.р. /год	399,849
Эконом эффект от заключения долгосрочного сотрудничества, т.р. /год	68340
Суммарный экономический эффект, т.р. /год	69379,516

Реализация предложенных мероприятий позволит предприятию получить значительную экономическую выгоду и улучшить своё финансовое положение. Это обусловлено следующими факторами:

- снижение затрат на простые транспортные средства, в том числе и по вине водителя, позволит сократить издержки на ремонт и обслуживание техники, а также уменьшить потери от простоя;
- уменьшение расходов на ГСМ приведёт к экономии средств на закупку топлива и смазочных материалов, что положительно скажется на бюджете предприятия;
- оптимизация логистических процессов поможет устранить узкие места и оптимизировать маршруты движения транспорта, что сократит время доставки грузов и снизит транспортные расходы;
- повышение производительности труда обеспечит рост объёмов выполненных работ и услуг, что увеличит доходы предприятия;
- заключение договоров с новыми клиентами расширит клиентскую базу и позволит увеличить выручку от реализации услуг.

Таким образом, суммарный экономический эффект от предложенных мероприятий составит 69 379,516 тыс. рублей. Этот результат станет возможным благодаря комплексному подходу к оптимизации бизнес-процессов и использованию современных методов повышения эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций.

Заключение

В заключении можно сказать, что повышение эффективности деятельности транспортно-экспедиционных организаций является актуальной задачей в современных экономических условиях. Для этого необходимо разрабатывать и внедрять мероприятия, направленные на оптимизацию процессов, снижение временных затрат и улучшение качества предоставляемых услуг.

В рамках данной выпускной квалификационной работы было предложено внедрение системы планирования и управления загрузкой транспортных средств. Внедрение данной системы позволит сократить время простоя и повысить коэффициент использования транспортных средств. Кроме того, предложенная TMS система позволит осуществлять контроль за движением транспортных средств. Совокупным финансовым результатом внедрения данной системы является экономия 639,667 т.р. в год. Срок окупаемости данной системы менее месяца что говорит о её эффективности и рентабельности.

Следующим предложенным мероприятием является внедрение чек-листов регулярного технического обслуживания и мониторинга состояния транспортных средств для предотвращения поломок и снижения эксплуатационных затрат. В результате внедрения данного чек листа удалось почти полностью сократить издержки от простоя ТС в следствии неожиданной поломки, а также сократить репутационные затраты предприятия.

Внедрение чек-листов направленных на выявление особенностей грузоперевозок как по территории РФ, так и за рубежом позволило наиболее полно получать информацию о предстоящей заявке, что сократило время простоя ТС и возможное нарушение целостности груза. Внедрение чек-листов позволило сократить издержки на сумму 399,849 т.р. в год.

Следующим предлагаемым мероприятием является заключение договоров с новыми компаниями, такими как: АО «АВТОВАЗ», «MFC Foods»

и АО «ТОЛЬЯТТИМОЛОКО». Выбор новых клиентов обусловлен низкой загруженностью собственных транспортных средств организации. Предполагаемое сотрудничество позволит не только обеспечить работой водителей компании, но и увеличить прибыль организации на сумму 68340 т.р. в год.

Таким образом предполагаемая суммарная прибыль от внедрения предложенных мероприятий составляет 69379,516 т.р. в год. Однако стоит учесть, что внедрение предложенных мероприятий может потребовать определённых затрат на начальном этапе, включая разработку и внедрение новых систем, обучение персонала и изменение бизнес-процессов. Поэтому перед принятием окончательного решения о внедрении предложенных мер необходимо провести детальный анализ затрат и выгод, а также оценить возможные риски и препятствия.

Несмотря на предстоящие трудности положительный эффект от внедрения данным мероприятий имеет преобладающее значение, что говорит о их эффективности и рентабельности.

Список используемой литературы

1. Живицкая Е.Н. «Методы оценки логистической системы транспортно-экспедиционного комплекса» Белорусский государственный университет информатики и радиоэлектроники Беларусь г. Минск 2005 г.
2. Залукаева Н. Ю., Гавриков В. А., Гуськов А. А.. – Транспортно-экспедиционная деятельность [Электронный ресурс] : учебное пособие / Тамбов : Издательский центр ФГБОУ ВО «ТГТУ», 2023.
3. Информационная база «list-org» – URL: <https://www.list-org.com/company/12054554?ysclid=lte9pr6vf8702849542> (дата обращения: 27.04.2024). – Яз. рус. – Режим доступа: свободный. – Текст: электронный.
4. Ковалев Р.Н., А.В. Яценко Транспортно-экспедиционная деятельность: учеб. пособие. Ч. I. – Екатеринбург: Урал. гос. лесотехн. ун-т, 2016. – 87 с. 946 Кб.
5. Кузьмина Н.А. Организация работы экспедиторских фирм: учебное пособие / Н.А. Кузьмина, Т.А. Одуденко. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2019.– 90 с. : ил.
6. Мальцева М.В. «Управление качеством транспортно-экспедиционного обслуживания внешнеторговых перевозок» Москва 2007 г. 11 с.
7. Менухова Т.А. «Унификация понятий «коэффициент технической готовности», «коэффициент выпуска» и «коэффициент использования автомобилей» с учетом применения новых временных показателей» Транспортное дело России 2013 г. с. 89
8. Наумова В.С. «Логистические функции транспортно-экспедиционных предприятий» Восточно-Европейский журнал передовых технологий // Москва 2009 г. – 33 с.
9. Потапов И.В. «Введение в транспортно-экспедиционное обслуживание»: учеб. пособие / г. Самара: Издательство Самарского университета, 2018 г.

10. Федеральный закон от 30.06.2003 N 87-ФЗ (ред. от 18.03.2020) "О транспортно-экспедиционной деятельности" ст. 1

11. Фроленкова Е.О. «Роль транспортно-экспедиционного обслуживания в логистической цепочке» Белорусский государственный университет транспорта, Гомель 2013 г.

12. Электронный журнал «Логистика» – URL: <https://logistics.by/blog/kak-povysit-effektivnost-logisticheskoy-sistemy-i-uluchshit-biznes-pokazateli#:~:text=Один%20из%20главных%20показателей%20эффективности,что%20способствует%20повышению%20конкурентоспособности%20предприятия> (дата обращения: 17.03.2024). – Яз. рус. – Режим доступа: свободный. – Текст: электронный.

13. Электронный журнал «Логистика» – URL: [https://logistics.by/blog/professionalnye-rekomendaczii-dlya-povysheniya-effektivnosti-transportnoj-logistiki-optimizacziya-proцessov-sokrashhenie-zatrat-i-uluchshenie-obshhih-pokazatelej-uspeha#:~:text=Коэффициент%20загрузки%20–%20это%20показатель%20С,быть%20перевезен%20данным%20транспортным%20средством](https://logistics.by/blog/professionalnye-rekomendaczii-dlya-povysheniya-effektivnosti-transportnoj-logistiki-optimizacziya-proცessov-sokrashhenie-zatrat-i-uluchshenie-obshhih-pokazatelej-uspeha#:~:text=Коэффициент%20загрузки%20–%20это%20показатель%20С,быть%20перевезен%20данным%20транспортным%20средством) (дата обращения: 26.02.2024). – Яз. рус. – Режим доступа: свободный. – Текст: электронный.

14. Электронный журнал Ecoshp – URL: <https://ecoshp.ru/blog/kak-opredelit-rasstoyanie-perevozki-gruzov/?ysclid=lsvf2k67aq623144238> (дата обращения: 19.3.2024). – Яз. рус. – Режим доступа: свободный. – Текст: электронный.

15. Электронный журнал компании «lobanov logist» – URL: https://www.lobanov-logist.ru/library/all_articles/64326/?ysclid=lte9nruom1481993314 (дата обращения: 23.04.2024). – Яз. рус. – Режим доступа: свободный. – Текст: электронный.

16. Электронный журнал компании «Severtrans» – URL: <https://www.severtrans.ru/blog/effektivnost-transportnoy-logistiki/?ysclid=lte9lrbqmk256787577> (дата обращения: 26.05.2024). – Яз. рус. – Режим доступа: свободный. – Текст: электронный.
17. Alan Rushton, Phil Croucher, Peter Baker « The Handbook of Logistics and Distribution Management: Understanding the Supply Chain» Kogan Page, 2021 г. 912 стр.
18. Jeremy Black « Logistics: The Key to Victory» Pen and Sword Military, 2021 г. 256 стр.
19. Jerry Rudd «A Practical Guide to Logistics: An Introduction to Transport, Warehousing, Trade and Distribution» Kogan Page Publishers, 2019 г. 384 стр.
20. Pierre A. David «International Logistics: The Management of International Trade Operations» Cicero Books, 2013 г. 695 стр.