

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

А.Е. Яблоков

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

канд. экон. наук, доцент О.М. Сярдова

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

Тольятти 2025

Аннотация

Бакалаврская работа выполнена студентом группы МЕНбп-2006а 5 курса Яблоковым Александром Евгеньевичем.

Тема выпускной квалификационной работы: «Совершенствование процесса транспортных перевозок организации».

Научным руководителем бакалаврской работы является Сярдова Оксана Михайловна, кандидат экономических наук, доцент.

Предмет исследования – процесс транспортных перевозок организации.

Для исследования выбрано ООО «ДС «Веста», специализирующееся на перевозках грузов с помощью различных транспортных средств, а также оказывающее услуги хранения.

Цель исследования заключается в разработке рекомендаций по улучшению процесса транспортных перевозок для ООО «ДС «Веста».

Чтобы выполнить поставленные задачи, использовались разнообразные подходы, включая исследование производственной активности компании, обработку статистических данных и другие.

В итоговой части выпускной работы представлены общие выводы по результативности предлагаемых нововведений в производственный процесс.

Предложенные в рамках исследования методы оптимизации логистических операций в компании ООО «ДС «Веста» имеют практическую пользу, так как направлены на увеличение эффективности деятельности предприятия и улучшение качества оказываемых услуг в сфере транспортировки грузов

Работа состоит из введения, трёх разделов, заключения, списка использованной литературы.

Содержание

Введение.....	4
1 Теоретические аспекты транспортных перевозок	6
1.1 Сущность и виды транспортных перевозок	6
1.2 Основные направления совершенствования транспортных перевозок	12
2 Анализ процесса транспортных перевозок ООО «ДС «Веста»	19
2.1 Организационно-экономическая характеристика организации	19
2.2 Оценка процесса транспортных перевозок ООО «ДС «Веста»	24
3 Разработка мероприятий по совершенствованию процесса транспортных перевозок ООО «ДС «Веста».....	34
3.1 Совершенствование процесса транспортных перевозок ООО «ДС «Веста»	34
3.2 Оценка эффективности предложенных мероприятий.....	39
Заключение	45
Список используемой литературы	47

Введение

В современном обществе происходит постоянное развитие и совершенствование транспортной отрасли, благодаря чему растет роль и распространение данной отрасли логистики, представляющей собой услуги по качественной и быстрой доставке грузов. Во многих развитых странах мира наблюдается тенденция к усилению роли подобных услуг. Расширение сферы применения логистики является одной из характерных тенденций современной экономики. Транспорт принимает участие на всех стадиях логистики – снабжении, производстве, распределении. Задачи транспортной логистики могут быть распространены на процесс любого перемещения груза [9].

Применение логистических принципов и методов управления в области транспорта способно преобразовать всех участников транспортной цепи из конкурирующих сторон в партнеров, которые решают единые задачи транспортной логистики.

Применение транспортной логистики дает реальную возможность оптимизировать затраты при погрузке и разгрузке товаров, при согласовании определенных вопросов с отправителем и получателем груза. Эффективность транспортной логистики является одним из важнейших показателей успешной работы компании.

Целью выпускной квалификационной работы является совершенствование процесса транспортных перевозок ООО «ДС «Веста».

Для достижения поставленной цели необходимо выполнить следующие задачи:

- исследовать теоретические основы транспортных перевозок в организации;
- провести технико-экономический анализ компании ООО «ДС «Веста»;
- оценить процесс транспортных перевозок в ООО «ДС «Веста»;

- разработать меры по оптимизации всех составляющих процессов транспортных перевозок ООО «ДС «Веста»;
- рассчитать экономическую эффективность предложенных мероприятий.

В качестве объекта исследования в рамках бакалаврской работы было выбрано ООО «ДС «Веста». Предметом исследования в работе выступает процесс транспортных перевозок ООО «ДС «Веста».

Информационной базой для проведения исследования послужили преддипломная практика, пройденная на данном предприятии, законодательные документы, труды отечественных ученых, учебники и учебные пособия, интернет-источники, представленные в списке использованных источников.

Предложенные в рамках исследования методы оптимизации логистических операций в компании ООО «ДС «Веста» имеют практическую пользу, так как направлены на увеличение эффективности деятельности предприятия и улучшение качества оказываемых услуг в сфере транспортировки грузов.

1 Теоретические аспекты транспортных перевозок

1.1 Сущность и виды транспортных перевозок

В последние десятилетия в экономике развитых стран произошли существенные изменения. Эти изменения затрагивают и Россию. Дело в том, что в хозяйственную практику предприятий и фирм стали внедряться новые методы и технологии доставки товаров, базирующиеся на концепции интеграции транспорта и материально-технического обеспечения, на развитии новейшей техники в области информатики и коммуникаций. Новое восприятие транспорта как важнейшего звена логистической цепочки обуславливает необходимость его комплексного изучения. В первую очередь, транспортные компании должны ориентировать свою коммерческую и производственную активность на глубокое понимание, анализ и удовлетворение запросов общества во всем спектре транспортных услуг.

«Как правило, доля транспортных услуг растет по мере развития рыночной экономики и ее инфраструктуры, что наблюдается практически во всех странах. В связи с применением принципов логистики в странах с рыночной экономикой происходит переосмысление транспортной политики. Транспорт становится ключевым звеном в системе движения товаров»[14].

«Ключевыми сферами логистики на всех предприятиях являются складирование и организация отправки (часть сбыта). Кроме того, сфера действия логистики распространяется на внепроизводственный транспорт, материально-техническое снабжение, внутрипроизводственный транспорт, распределение, поставку, выполнение заказов, покупку, сбор и утилизацию отходов, возвраты товаров от клиентов, планирование производства и управление производством, на информационные системы, электронную обработку данных, а также на управление запасами»[10].

«Логистическое управление может обеспечить существенный экономический эффект не только вследствие концептуального рассмотрения всего финансово-производственного процесса как единого целого, но и

вследствие характерных для него технологических методов управления отдельными элементами этого процесса. Это становится особенно очевидным при организации и техническом воплощении различного рода операций по транспортировке и складированию. Такие операции являются необходимым атрибутом современной производственно-хозяйственной и коммерческой деятельности. Подход к различным операциям и стадиям транспортировки с общих методологических позиций позволяет эффективно решать такие вопросы, как выбор вида транспорта и типа транспортного средства, рациональное распределение загрузки между различными видами транспорта, определение целесообразности применения смешанных перевозок и расчет и оптимизация маршрутов»[16].

В современном мире логистика все чаще фокусируется на управлении потоками сервисов, поскольку многие компании помимо производства товаров предлагают и дополнительные услуги. Логистический подход оказывается полезным и действенным даже для компаний, специализирующихся исключительно на услугах, включая транспортные. Востребованность транспортных услуг тесно связана с развитием транспортной инфраструктуры в регионе, уровнем их взаимосвязи, ценовой политикой, а также разнообразием и качеством предлагаемых услуг.

В настоящее время особенно остро стоит вопрос о наращивании объемов транспортировки грузов, а также о повышении рентабельности работы многочисленных российских компаний, занимающихся грузовыми перевозками, а также экспедированием. Причем это касается не только внутренних маршрутов. Как показывает международная практика, значительного прогресса в транспортной отрасли можно добиться только путем внедрения инновационных технологий управления транспортными процессами, соответствующих современным требованиям и высоким международным стандартам, в частности, за счет более широкого применения логистического подхода и логистических принципов. Ведь по своей сути транспортная логистика как новая методология оптимизации и организации

рациональных грузопотоков, их обработки в специализированных логистических центрах позволяет обеспечивать повышение эффективности таких потоков, снижение непроизводительных издержек и затрат, а транспортникам — быть современными, максимально соответствовать запросам все более требовательных клиентов и рынка [15]. Специфика условий перевозки грузов, совершенствование технологии производства в отраслях с каждым днем предъявляют все более высокие требования к качеству транспортного процесса, обеспечению ритмичности (регулярности) перевозок. Поэтому одним из главных направлений деятельности автотранспортных предприятий является создание для обслуживаемых предприятий такой системы транспортного обеспечения, которая позволила бы не только полностью удовлетворить потребности в перевозках, но и гарантировать их качество, особенно ритмичность [5].

Транспортные компании могут владеть собственным автопарком или прибегать к помощи независимых транспортных подрядчиков.

В нынешних экономических условиях создание собственной транспортной инфраструктуры дает компании весомое конкурентное преимущество. Такой подход способствует оптимизации расходов на логистику, ускоряет оборачиваемость капитала и, как следствие, увеличивает общую прибыльность бизнеса.

В то же время, организация собственного автопарка требует значительных первоначальных и последующих финансовых вливаний для поддержания его в рабочем состоянии. Формирование обособленных транспортных отделов значительно осложняет структуру предприятия и систему управления. Так же это связано с различными рисками, нуждающимися в детальном изучении и прогнозировании на этапе утверждения решения о необходимости данного мероприятия.

Вне зависимости от специфики, компаниям необходимо создавать и внедрять подходы к контролю над транспортными потоками, дающие возможность эффективно распоряжаться имеющимися средствами,

гарантировать оперативную и надежную транспортировку продукции, а также отвечать запросам потребителей [1].

Транспортная логистика в сфере доставки грузов – это организационно-технологическая деятельность по физическому перемещению продукции от производителя до потребителя в соответствии с требованиями заказчика, осуществляемая субъектами транспортного рынка. Основным средством, с помощью которого осуществляются перевозки грузов и реализуется движение материального потока в пространстве является транспорт, занимающий определенное место в структуре общественного производства [8].

Россия располагает мощной транспортной системой, в которую входят железнодорожный, водный, автомобильный, авиационный и трубопроводный транспорт. Каждый из этих видов транспорта имеет свои особенности и сферы рационального использования (Рисунок 1) [12].

Транспортировка грузов может осуществляться различными путями, определяемыми типом используемого транспортного средства (далее – ТС):

- автомобильный,
- железнодорожный,
- водный,
- авиационный,
- трубопроводный,
- смешанный.

Выбор конкретного вида транспорта для перевозки груза определяется рядом ключевых факторов:

- специфика груза, включая его классификацию как опасного, требующего особых температурных условий, нестандартного размера, живого или имеющего большую длину;
- размеры и число грузовых единиц, учитывая их массу, объем и тип упаковки;
- общее количество отправляемых партий товара;
- необходимость оперативной доставки товара конечному потребителю;

- географическое расположение пунктов отправления и назначения груза;
- требования к обеспечению безопасности и надежности доставки груза в пункт назначения;
- общая стоимость транспортировки, которая является важным фактором при выборе.



Рисунок 1 – Основные виды транспорта

В таблице 1 представлены все преимущества и недостатки рассматриваемых способов транспортировки [3], [10]. Трубопроводный вид транспорта не будем включать в рассмотрение в связи с его узконаправленностью.

Мультимодальные, или смешанные, перевозки используются, когда необходимо транспортировка на значительные расстояния, и доставка одним видом транспорта не представляется возможной.

Таблица 1 – Преимущества и недостатки основных видов транспорта

Вид транспорта	Преимущества	Недостатки
Автомобильный	Подходит для перевозки груза на небольшие расстояния; Высокая гибкость и динамичность; Возможность доставки «от двери до двери»; Регулярность поставки; Возможность поставок малыми партиями; Наименее жесткие требования к упаковке товара	Относительно высокая стоимость при перевозке на большие расстояния; Срочность погрузки/разгрузки; Сравнительно малая грузоподъемность; Зависимость от погодных и дорожных условий.
Железнодорожный	Перевозка больших партий товаров/ негабаритный груз; Сравнительно высокая скорость доставки груза на дальние расстояния; Регулярность перевозок; Удобство ПРР; Независимость от погодных условий.	Низкая скорость передвижения; Ограниченное кол-во перевозчиков; Хищения и потери; Невозможность доставки «от двери до двери»;
Водный	Относительно низкая стоимость перевозки; Высокая провозная способность; Возможность межконтинентальной перевозки	Низкая скорость; Ограниченная возможность доставки к пунктам назначения; Жесткие требования к упаковке и креплению.
Авиационный	Наиболее высокая скорость перевозки; Возможность доставки в отдаленные районы; Высокая сохранность груза.	Высокая стоимость перевозки; Ограниченность размера партий; Зависимость от погодных условий.

«При этом есть возможность произвести консолидацию логистических посредников в лице одного оператора, которым может выступать транспортно-экспедиционная компания. Она полностью курирует перевозку груза от начальной до конечной точки назначения, самостоятельно заключая договоры с другими транспортными фирмами (в зависимости от типа ТС)» [18].

Для руководителей транспортных организаций критически важно досконально изучить целевую аудиторию и её ожидания от сервиса.

Параллельно целесообразно акцентировать внимание на одном из ключевых конкурентных преимуществ, превратив его в приоритетную задачу.

Например:

- быстрая обработка запросов и оперативное выполнение заказов;
- обеспечение безопасной транспортировки (это всегда актуально, особенно при перевозке дорогостоящих, антикварных или легко повреждаемых грузов);
- минимизация сроков доставки (например, при организации международной перевозки или мультимодальной транспортировки);
- увеличение собственного парка транспортных средств или установление партнерских связей с другими компаниями, располагающими автопарком (для оперативного поиска необходимого транспорта) [19].

Эффективность транспортной системы напрямую влияет на конкурентоспособность предприятий, доступность товаров для потребителей и общие темпы экономического роста. Оптимизация логистических цепочек, снижение издержек и повышение скорости доставки являются ключевыми задачами в сфере транспортных перевозок [7].

1.2 Основные направления совершенствования транспортных перевозок

Транспортные перевозки играют ключевую роль в экономике любой страны, обеспечивая связь между производителями и потребителями, а также способствуя интеграции различных регионов и стран в единую экономическую систему. В последние годы мир сталкивается с новыми вызовами и изменениями, актуальность совершенствования транспортных перевозок становится особенно заметной [21]. Глобализация, рост объемов грузоперевозок, изменения в потребительских предпочтениях и технологические инновации требуют от транспортной отрасли гибкости и

способности к быстрой адаптации. Изучение основных направлений совершенствования транспортных перевозок становится не только актуальным, но и необходимым для обеспечения устойчивого развития экономики, как всей страны в целом, так и отдельной организации в частности [13].

В настоящее время вопросы транспортной логистики в Российской Федерации представляют собой стратегическую важность. Причин тому несколько: большая протяженность пространства страны, сохраняющаяся зависимость от экспорта, изменение направлений внешнеторговой деятельности [4].

В условиях глобализации производства, ускоренного развития экономик стран Юго-Восточного региона и в первую очередь Китая, а также сложной экологической обстановки в промышленно развитых странах важнейшее значение в сфере совершенствования транспортной деятельности имеет выработка единой транспортной политики, предусматривающей изменение соотношений между видами транспорта. Перераспределение в пользу какого-либо вида транспорта должно происходить на протяжении достаточно продолжительного временного промежутка. В то же время необходимо постепенно уменьшить зависимость между экономическим ростом и ростом количества транспорта. Следует учитывать, что экономический рост всегда предполагает увеличение потребности в мобильном транспорте, открытие новых транспортных потоков, интенсификацию движения по магистральным направлениям в сочетании с доступностью перевозок на периферийные участки, что потребует значительных капитальных вложений [11].

Рассмотрим общие направления совершенствования транспортных перевозок в России:

а) развитие инфраструктуры:

- 1) строительство и модернизация дорог. Расширение сети автомагистралей, улучшение качества дорожного покрытия, строительство обходов городов для снижения пробок и

- повышения скорости доставки;
- 2) модернизация железнодорожной инфраструктуры. Обновление подвижного состава, электрификация участков, строительство новых железнодорожных линий, в том числе высокоскоростных магистралей;
 - 3) развитие портовой инфраструктуры. Увеличение пропускной способности портов, строительство новых терминалов, углубление акваторий для приема судов большего тоннажа;
 - 4) развитие авиационной инфраструктуры. Модернизация аэропортов, увеличение количества взлетно-посадочных полос, обновление парка воздушных судов;
 - 5) развитие мультимодальных перевозок. Создание логистических центров, обеспечивающих перегрузку грузов с одного вида транспорта на другой, что позволяет оптимизировать маршруты и снизить затраты;
- б) внедрение цифровых технологий:
- 1) автоматизация процессов. Внедрение систем управления транспортом (TMS), автоматизированных систем управления складами (WMS), систем отслеживания грузов (GPS);
 - 2) электронный документооборот. Переход на электронные накладные, путевые листы, счета-фактуры для ускорения обработки документов и снижения бумажной волокиты;
 - 3) развитие онлайн-сервисов. Предоставление клиентам возможности отслеживать грузы в режиме реального времени, заказывать перевозки онлайн, получать информацию о тарифах и сроках доставки;
- в) повышение эффективности и снижение затрат:
- 1) оптимизация логистических цепочек. Анализ и оптимизация маршрутов, выбор оптимальных видов транспорта, консолидация грузов;

- 2) снижение простоев. Минимизация времени погрузки/разгрузки, оптимизация работы складов, внедрение системы управления очередями;
 - 3) повышение топливной эффективности. Использование более экономичных транспортных средств, внедрение технологий энергосбережения, оптимизация маршрутов для снижения расхода топлива;
 - 4) снижение аварийности. Внедрение систем контроля соблюдения правил дорожного движения, обучение водителей, использование систем помощи водителю (ADAS);
- г) устойчивое развитие и экологичность:
- 1) использование экологически чистого транспорта. Переход на электромобили, газомоторный транспорт, использование альтернативных видов топлива;
 - 2) снижение выбросов парниковых газов. Оптимизация маршрутов, использование более эффективных транспортных средств, внедрение технологий энергосбережения;
- д) развитие кадрового потенциала:
- 1) обучение и повышение квалификации. Проведение тренингов для водителей, логистов, диспетчеров, направленных на повышение профессиональных навыков и знаний в области современных технологий;
 - 2) привлечение и удержание квалифицированных специалистов. Создание привлекательных условий труда, конкурентоспособной заработной платы, возможностей для карьерного роста;
 - 3) совершенствование образовательной сферы. Оказание помощи специализированным учебным заведениям, взаимодействие с ними для подготовки кадров, соответствующих потребностям современной транспортной сферы;

- е) государственное регулирование и поддержка:
- 1) разработка и реализация стратегий развития. Формирование долгосрочных стратегий развития транспортной системы, учитывающих интересы всех участников рынка;
 - 2) создание благоприятных условий для бизнеса. Снижение административных барьеров, упрощение процедур лицензирования, предоставление налоговых льгот и субсидий;
 - 3) поддержка инноваций. Финансирование научных исследований и разработок, направленных на внедрение новых технологий и решений в транспортной отрасли [6].

Транспортная логистика оказывает значительное влияние на состояние экономики, определяя скорость операций, удовлетворенность клиентов и конкурентоспособность компаний. Современные тенденции в этой области включают в себя внедрение цифровых технологий, применение различных социальных систем и расширение мультимодальных перевозок [2].

В настоящее время транспортная логистика способна выполнять объединяющую роль. В нынешних условиях оптимизация транспортных маршрутов и получение экономической выгоды могут стать связующим звеном между различными участниками национального внутреннего рынка. Применение логистики в транспорте так же, как и в производстве или торговле, превращает контрагентов из конкурирующих сторон в партнеров, взаимодополняющих друг друга в транспортном процессе [17].

Рассмотрев общие направления развития транспортных перевозок в России, важно понять, как эти тенденции могут быть адаптированы и реализованы в рамках отдельной организации. Это требует детального анализа текущей деятельности, выявления слабых мест и определения приоритетных направлений для совершенствования:

- а) анализ текущей ситуации:
- 1) оценка существующей инфраструктуры. Анализ используемых транспортных средств, складов, логистических

центров, оценка их соответствия современным требованиям и потребностям бизнеса;

- 2) анализ логистических процессов. Изучение маршрутов, сроков доставки, затрат на перевозки, выявление узких мест и возможностей для оптимизации;

б) определение приоритетных направлений:

Выбор наиболее актуальных направлений для совершенствования, исходя из специфики деятельности компании, ее целей и задач. Это может быть, например:

- внедрение TMS (Transportation Management System). Автоматизация процессов управления транспортом, оптимизация маршрутов, снижение затрат на перевозки;
- оптимизация логистических цепочек. Анализ и оптимизация маршрутов, выбор оптимальных видов транспорта, консолидация грузов;
- внедрение электронного документооборота. Ускорение обработки документов, снижение бумажной волокиты, повышение прозрачности;
- обновление парка транспортных средств. Замена устаревших транспортных средств на более экономичные и экологичные;
- обучение персонала. Повышение квалификации водителей, логистов, диспетчеров;

в) разработка плана действий:

Составление детального плана реализации выбранных направлений, включающего:

- определение конкретных задач и сроков их выполнения;
- распределение ресурсов (финансовых, человеческих, технических);
- выбор поставщиков услуг и оборудования;
- разработка системы контроля и оценки результатов;
- реализация плана и мониторинг:

Внедрение запланированных мероприятий, постоянный мониторинг результатов и внесение корректировок в план при необходимости. Важно регулярно оценивать эффективность предпринятых мер, анализировать полученные данные и адаптировать стратегию в соответствии с изменяющимися условиями рынка и потребностями компании.

г) интеграция с внешней средой:

- 1) взаимодействие с поставщиками, клиентами и партнерами. Обмен информацией, интеграция систем, совместная работа над оптимизацией логистических процессов;
- 2) использование государственных программ поддержки. Участие в программах субсидирования, льготного кредитования, направленных на развитие транспортной отрасли.

Совершенствование транспортных перевозок в России – это сложный и многогранный процесс, требующий комплексного подхода. Для компаний важно не только следовать общим тенденциям развития отрасли, но и адаптировать их к своим конкретным потребностям и задачам. Тщательный анализ, определение приоритетов, разработка детального плана действий и постоянный мониторинг результатов – вот ключевые факторы успеха в этом направлении. Только так можно добиться повышения эффективности, снижения затрат, улучшения качества обслуживания клиентов и повышения конкурентоспособности на рынке.

2 Анализ процесса транспортных перевозок ООО «ДС «Веста»

2.1 Организационно-экономическая характеристика организации

Объектом исследования выпускной квалификационной работы является Общество с ограниченной ответственностью «Диспетчерская Служба «Веста» (ООО «ДС «Веста»). Юридический адрес предприятия: 183052, г. Мурманск, пр. Кольский, д. 51, офис 4.

Основными видами деятельности организации являются:

- деятельность вспомогательная прочая, связанная с перевозками (52.29);
- деятельность по складированию и хранению (52.10);
- деятельность автомобильного грузового транспорта и услуги по перевозкам (49.4).

Весь персонал, задействованный в решении непрофильных задач организации, переведен на аутсорс.

Аутсорсинг (аутсорс) — это передача определенных задач или функций, которые традиционно осуществлялись внутри организации, стороннему поставщику услуг, специализирующемуся на их выполнении. Главная цель аутсорсинга — сократить расходы, повысить эффективность и позволить компании-заказчику концентрироваться на своих ключевых задачах.[19]

Генеральный директор осуществляет всестороннее руководство компанией и занимается выработкой стратегического курса. В его обязанности входит расширение клиентской базы и поддержание прочных связей с существующими заказчиками. Кроме того, он уполномочен решать ключевые вопросы, касающиеся планирования и организации грузоперевозок, а также оптимизации затрат.

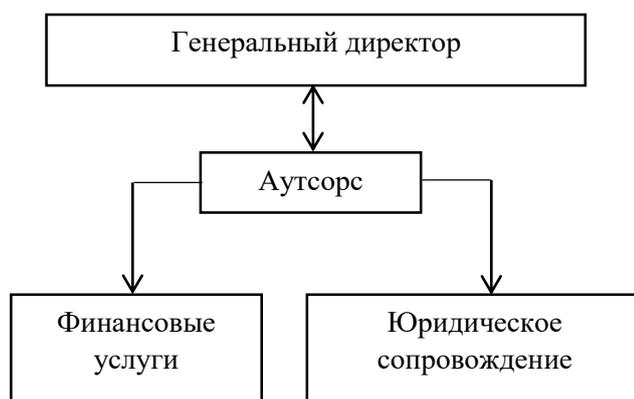


Рисунок 2 – Организационная структура ООО «ДС «Веста»

Рассмотрим основные технико-экономические показатели деятельности ООО «Диспетчерская служба «Веста» за 2022-2023 гг., представленные в таблице 2.

Таблица 2 - Основные технико-экономические показатели деятельности ООО «ДС «Веста» за 2022-2023 гг

Наименование показателя	Период		Абсолютное отклонение	Темп роста
	2022 г.	2023 г.		
Выручка, т. р.	13090	30320	17230	231,63%
Себестоимость продаж, т.р.	12010	25800	13790	214,82%
Валовая прибыль, т.р.	1080	4520	3440	418,52%
Управленческие расходы, т.р.	0	0	0	-
Коммерческие расходы, т.р.	24600	54783	30183	222,70%
Прибыль от продаж, т.р.	37690	85103	47413	225,80%
Чистая прибыль, т.р.	445	1288	843	289,44%
Основные средства, т.р.	0	0	0	-
Оборотные активы, т.р.	766	1883	1117	245,82%
Численность ППП, чел.	1	1	0	100,00%
Фонд оплаты труда ППП, т.р.	324	324	0	100,00%
Производительность труда работающего, т.р.	13090	30320	17230	231,63%

Продолжение таблицы 2

Наименование показателя	Период		Абсолютное отклонение	Темп роста
	2022 г.	2023 г.		
Среднегодовая заработная плата работающего, т.р.	27	27	0	100,00%
Среднегодовая стоимость активов, т.р	766	1883	1117	245,82%
Оборачиваемость активов, раз	17,09	16,10	-0,99	94,23%
Рентабельность продаж	3,40%	4,25%	0,85%	124,96%
Рентабельность затрат	8,99%	17,52%	8,53%	194,82%
Рентабельность имущества	58,02%	68,40%	10,38%	117,90%
Рентабельность производства, %	58,09%	68,40%	10,31%	117,74%
Затраты на рубль выручки, коп.	0,92	0,85	-0,07	92,74%

В 2022 году выручка составляла 13 090 т.р., в 2023 году – 30 320 т.р., что соответствует темпу роста в 231,63%. Это свидетельствует об эффективном наращивании объемов реализации продукции компанией. Изменение динамики выручки представим на рисунке 3.

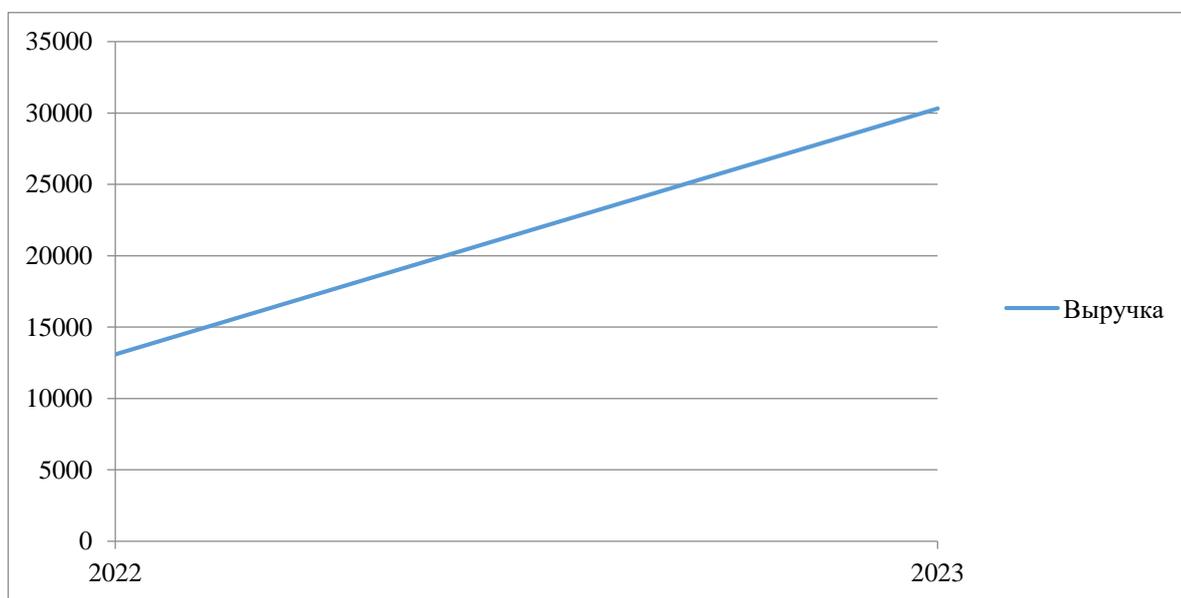


Рисунок 3 – Динамика изменения выручки 2022-2023 гг.

В 2022 году себестоимость продаж составила 12 010 т.р. Это означает, что компания использует собственные ресурсы для продажи своих услуг.

В 2022 году валовая прибыль компании составила 1 080 т.р., что существенно меньше, чем в 2023 году. Это может быть связано с увеличением себестоимости продаж.

В 2023 году компания потратила на коммерческие расходы 54 783 т.р., что на 222,70% больше, чем в 2022 году. Динамику изменения коммерческих расходов представим на рисунке 4.

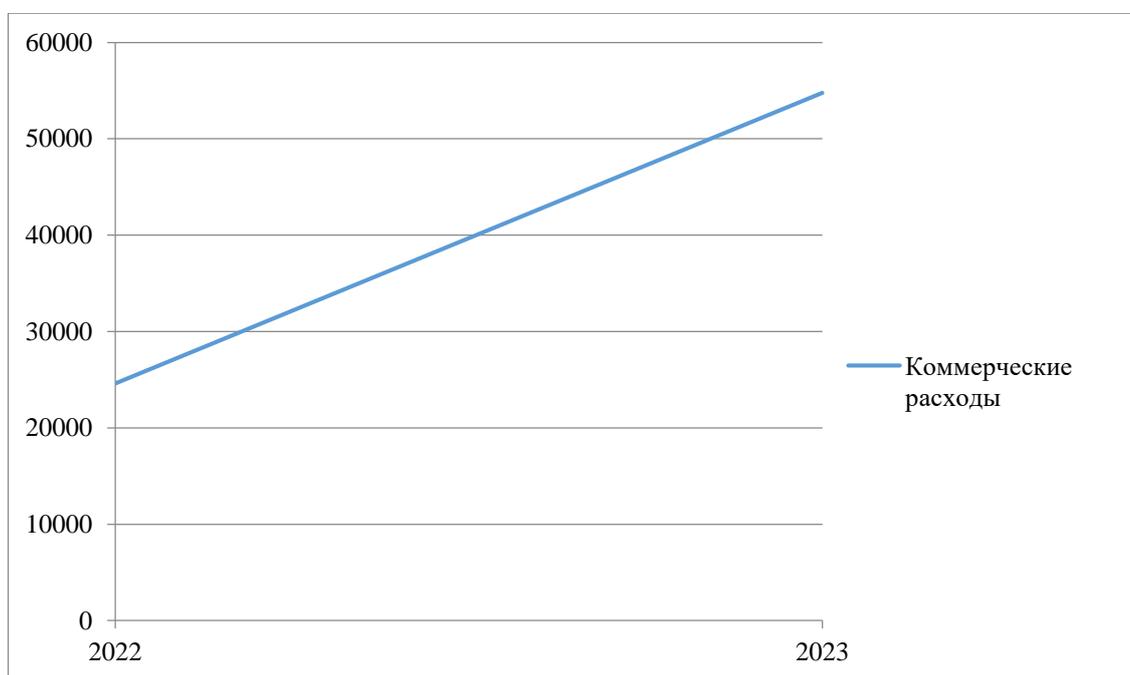


Рисунок 4 – Динамика изменения коммерческих расходов 2022-2023

В 2023 году компания получила прибыль от продаж в размере 85 103 т.р., что на 225,80% больше, чем в 2022 году.

Чистая прибыль компании в 2023 году составила 1 288 т.р., что на 289,44 % больше, чем в 2022 году. Динамику изменения чистой прибыли представим на рисунке 5.

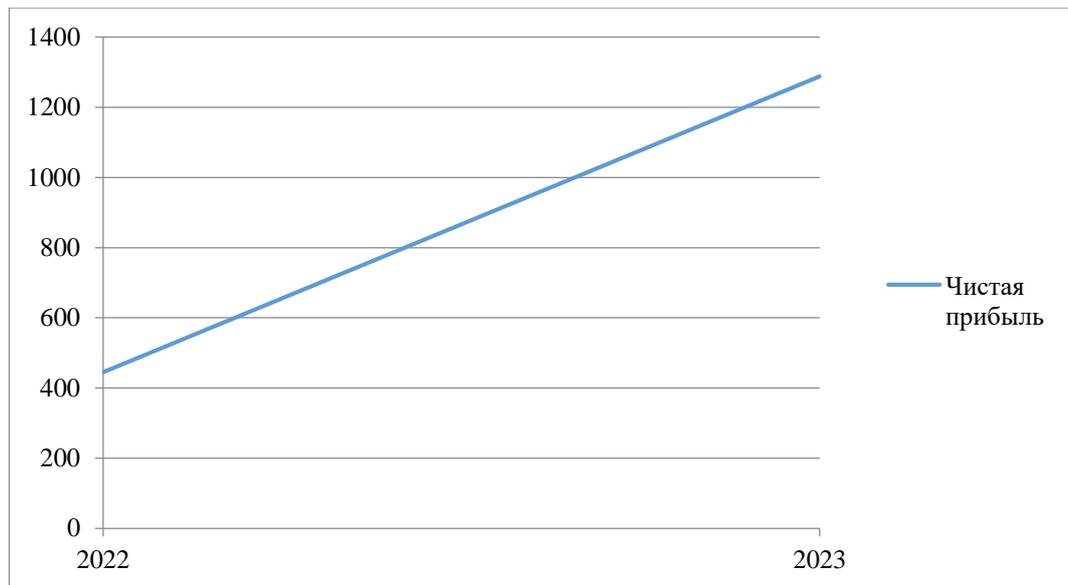


Рисунок 5 – Динамика изменения чистой прибыли 2022-2023 гг.

Оборотные активы увеличились в 2023 году на 245,82% по сравнению с 2022 годом.

Оборачиваемость активов снизилась с 17,09 раз в 2022 году до 16,10 раз в 2023 году. Анализ данных может указывать на неэффективное использование активов компании, что может негативно сказаться на ее прибыльности.

Рентабельность производства показывает, какую долю прибыли компания извлекла из производства и продажи своей продукции. Рентабельность производства в 2022 году составила 58,09%, в 2023 году – 68,40%. Увеличение рентабельности производства говорит об эффективности производственного процесса компании.

Рентабельность продаж это показатель того, насколько эффективно предприятие превращает свои продажи в доход, учитывая все понесенные затраты. Рентабельность продаж в 2022 году составила 3,40%, в 2023 году – 4,25%. Увеличение рентабельности продаж отражает высокую эффективность производства и продаж компании.

Затраты на рубль выручки отражают количество потраченных копеек

компании на каждый рубль выручки. Затраты на рубль выручки уменьшились с 0,92 к. в 2022 году до 0,85 к. в 2023 году. Это свидетельствует о снижении затрат компании на производство.

Изучение ключевых финансово-хозяйственных данных ООО «ДС «Веста» свидетельствует об устойчивом прогрессе компании. Наблюдается последовательный рост таких показателей, как доход, чистая прибыль и основные активы, в динамике за несколько лет. Кроме того, высокие темпы увеличения прибыли от реализации и чистой прибыли подчеркивают эффективность деятельности предприятия.

2.2 Оценка процесса транспортных перевозок ООО «ДС «Веста»

ООО «ДС «Веста» специализируется на мультимодальных грузоперевозках по всей стране. Мультимодальные перевозки - это прямые смешанные перевозки по меньшей мере двумя различными видами транспорта и, как правило, внутри страны [6]. Для доставки в труднодоступные регионы часто используются водные суда. Когда это целесообразно, для перемещения тяжеловесных и негабаритных грузов прибегают к железнодорожным перевозкам. В подобных логистических схемах, ООО «ДС «Веста», выступая логистическим оператором, несет ответственность за сохранность и своевременную доставку груза. Однако, при использовании железнодорожного, воздушного или морского транспорта, фактическим перевозчиком выступает владелец транспортного средства, что затрудняет оценку эффективности всего процесса.

В данной главе основной акцент будет сделан на автомобильных перевозках с промежуточными этапами перегрузки, которые играют ключевую роль в обеспечении своевременной доставки груза Получателю.

Проведем анализ договоров услуг на предоставление автотранспорта, задействованного при выполнении заказов ООО «ДС «Веста» на территории РФ, представленных в таблице 3.

Таблица 3 - Количество ед. техники в рамках договоров услуг по РФ

Наименование ФО РФ	Кол-во ед. техники	% от общего числа
Центральный	154	21
Северо-Западный	204	28
Южный	81	11
Северо-Кавказский	42	6
Приволжский	93	13
Уральский	56	8
Сибирский	62	9
Дальневосточный	32	4
Итого:	724	100

По представленным данным видно, что основной акцент на выполнение заказов сделан на Центральный и Северо-Западный федеральные округа. Это обусловлено территориальным расположением организации и высоким спросом на оказание услуг в указанных регионах страны.

В таблице 4 представлен количественный показатель распределения заявок по округам за 2022-2023 гг согласно учетной документации организации.

Таблица 4 – Кол-во выполненных заявок за 2022-2023 гг по округам

Наименование ФО РФ	2022 г	2023 г	Всего за период	% от общего числа заявок
Центральный	94	132	226	34
Северо-Западный	112	176	288	43
Южный	21	22	43	6
Северо-Кавказский	20	23	43	6
Приволжский	22	28	50	8
Уральский	0	8	8	1
Сибирский	1	2	3	0
Дальневосточный	0	2	2	0
Итого:	270	393	663	

Как видно из таблицы 4, 77% всех выполненных заявок за период 2022-2023гг относятся к заявкам в Северо-Западном и Центральном округах.

Анализируя данные таблиц 3 и 4 можно сделать вывод, что общее географическое направление заключения договоров для предоставления автотранспорта пропорционально соответствует кол-ву заявок по регионам. Это говорит об успешной проводимой договорной работе.

Однако удаленные округа практически не задействованы в работе, около 1% суммарно, что фактически является потенциально утраченной прибылью организации.

Для возможности обрабатывать и сопровождать заказы в большем кол-ве по всей территории страны, необходимо организовать внутри предприятия диспетчерскую деятельность.

Диспетчерская деятельность – это целый комплекс услуг, результатом которого должно стать качественное перемещение груза из одного пункта в другой с соблюдением оговоренных сроков и целостности товара.[21] Квалифицированные диспетчерские услуги непосредственно влияют на эффективность выполнения заказа и всех взятых компанией обязательств. Поскольку транспортировка грузов является многоэтапным, специфическим процессом, при активном и непосредственном участии различных контрагентов, перед ООО «ДС «Веста» поставлен целый ряд задач, выполнение которых в значительной степени обуславливает конечный результат деятельности предприятия.

Согласно организационной структуре ООО «ДС «Веста» в штате отсутствуют диспетчера, которые должны решать большой объем задач относительно организации перевозки, взаимодействия с контрагентами, координирования работы водителей. Также диспетчер может вести отчет по документообороту, что значительно снизит нагрузку на генерального директора.

В связи с тем, что транспортные перевозки – круглосуточная работа, то в штате необходимо 2 человека на период выполнения заказов.

Экономический рост ООО «ДС «Веста» в 2023 году связан с участием компании в проекте «Восток Ойл».

В 2020 году «Роснефть» приступила к реализации крупнейшего в современной мировой нефтегазовой отрасли проекта по добыче углеводородов – «Восток Ойл». Ресурсная база проекта на севере Красноярского края составляет свыше 6 млрд. тонн премиальной малосернистой нефти.

Эффективность проекта будет обеспечена благодаря заключенному с ПАО «ГМК «Норильский никель» соглашению по совместному использованию инфраструктуры горно-металлургической компании и созданию сервисного центра для обслуживания авиатехники.[23]

Для реализации данного проекта «Роснефть» планирует построить на Таймыре крупнейший порт за полярным кругом «Бухта Север» — ключевая часть проекта «Восток Ойл». Порт станет отправной точкой для вывоза нефти с новых месторождений в Арктике. В связи с этим номенклатура и объем груза, необходимый к перевозке, очень велики.

Одним из центров размещения, хранения и обработки груза для его дальнейшей транспортировки является база берегового обеспечения (ББО) компании, входящей в группу компаний «Роснефти», расположенной на берегу Кольского залива в Мурманской области.

В середине 2022 года сотрудники ББО, при приемке и размещению груза на своих складских территориях столкнулись с серьезной проблемой. Отсутствие плана поставок с характеристиками и перечнем груза привело к непланируемому сокращению свободных площадей, неправильному размещению на длительное хранение груза и перемешиванию грузов различных характеристик на площадках. Это стало причиной значительного замедления скорости обработки входящих машин с ТМЦ, которые вынуждены были стоять в ожидании очереди разгрузки за территорией ББО.

Все это привело к нарушениям договорных обязательств и срывам сроков поставки транспортных компаний, в том числе и ООО «ДС «Веста».

Для предотвращения дальнейших проблем такого характера, на ББО была организовано адресное хранение груза. Вся территория была условно разделена на площадки, каждая из которых была поделена на сектора. За каждым сектором был закреплен определенный груз. Данные мероприятия позволили структурировать всю складскую территорию, упростить процесс приемки груза и оформление сопроводительных документов, а так же увеличить скорость обработки машин.

Существенное увеличение объемов и номенклатуры груза привело к необходимости формировать планы по доставке ТМЦ со складов, расположенных по всей территории страны, в г. Мурманск. На основании заявок от Заказчика стало возможным планировать деятельность организации в рамках действующих договоров услуг с автоперевозчиками.

В таблице 5 рассмотрим выполнение плана доставки груза в г. Мурманск во время проекта в 2023-2024 гг.

Таблица 5 – Анализ выполнения плана доставки груза в г. Мурманск в 2023-2024 гг

Месяц	План доставки, т	Фактически доставлено, т	Отклонение фактического уровня от планового, %	Причины невыполнения плана
Май	320	320	0,00	-
Июнь	300	300	0,00	-
Июль	300	310	+3,33	-
Август	350	320	-8,57	Отсутствие груза на складе отправки
Сентябрь	380	330	-13,16	Отсутствие груза на складе отправки
Октябрь	420	420	0,00	-
Ноябрь	480	510	+6,25	-
Декабрь	510	490	-3,92	Погодные условия
Январь	540	500	-7,41	Погодные условия
Февраль	520	520	0,00	-
Март	480	460	-4,17	Погодные условия
Апрель	480	520	+8,33	-
Май	360	380	+5,56	-

Как видно из представленных данных, основными проблемами своевременной доставки груза подрядными организациями являлись погодные условия. Так же одной из причин невыполнения плана доставки стала отсутствие груза на складах Заказчика. Это обусловлено плохо налаженной работой логистических служб собственников груза и Заказчика.

При осуществлении всего комплекса логистических услуг от Заказчика до Получателя, учитывая специфику груза, объем и последовательность погрузки, ООО «ДС «Веста», на основании заявок Заказчика, перешла к активной эксплуатации своих складских территорий.

Склад открытого хранения представляет собой открытую, огражденную асфальтированную площадку, площадью 400 м².

Крытый склад отвечает всем требованиям складского помещения. Высота до потолка составляет 6 метров. Поверхность пола выровнена и обработана антипылевым составом. Предусмотрены системы климат-контроля и противопожарной безопасности. Общая площадь складского пространства – 216 м².

Безопасность складов обеспечивается круглосуточным видеонаблюдением как внутри помещения, так и по внешнему периметру. Доступна парковочная зона для легкового и большегрузного транспорта.

Все складские площади, используемые компанией в городе Мурманск, арендуются.

В здании склада для приема грузов обустроены ворота без пандуса. ПРР выполняются посредством использования ручных вилочных тележек и дизельного вилочного погрузчика DOOSAN D30NX 3т.

Руководство ООО «ДС «Веста», при выполнении больших объемов перевозки в адрес ББО, стало регулярно использовать в работе систему кросс-докинг.

Кросс-докинг включает в себя операции по логистической перевозке грузов. При этом не происходит отправки на хранение на территории склада компании. Груз будет на его территории минимум времени. Фактически - это

сквозное складирование, доставляется Получателю без посредников и всяких задержек. Иногда в него входит пересортировка с одного транспорта на другой, с применением других необходимых операций. Главной задачей является передача материалов между Получателями грузов с минимальной отдачей времени и денег.

С экономической точки зрения кросс-докинг обеспечивает удовлетворение разных категорий клиентов, кому важна быстрота.

В качестве дополнительной услуги ООО «ДС «Веста» предлагает погрузочно-разгрузочные работы на складах погрузки и выгрузки ТМЦ.

Все процессы, связанные с погрузкой и разгрузкой на складской территории, условно классифицируются по способу выполнения на две категории: ручная и механизированная обработка.

Для определения максимально подходящего способа погрузки, оценивается вес, габариты, объем и степень хрупкости груза. Выбор спецтехники производится с учетом особенностей партии товара. На этом этапе выбирается: погрузка будет вручную или с использованием автопогрузчиков, манипуляторов или кранов. Далее следует подготовка плана предоставления услуги ПРР. Планирование всех нюансов, в зависимости от выбранного метода погрузки, включая особенности закрепления груза в транспортном средстве.

В общем виде транспортировку груза до места назначения можно представить в виде схемы на рисунке 6.



Рисунок 6 – Схема транспортировки груза ООО «ДС «Веста»

При осуществлении процесса транспортных перевозок в активный период проекта, ООО «ДС «Веста» столкнулась с проблемой срыва сроков доставки груза.

Рассмотрим в таблице 6 детальный анализ процесса транспортировки ТМЦ с использованием собственных складских территорий в зимний период 2023-2024 гг.

Таблица 6 – Анализ работы ООО «ДС «Веста» доставки груза в зимний период 2023-2024 гг

Период	Транспортировка до г. Мурманск				Перегрузка на складах ООО «ДС «Веста»				Транспортировка до Получателя			
	План, ч	Факт, ч	Отклонение от плана		План, ч	Факт, ч	Отклонение от плана		План, ч	Факт, ч	Отклонение от плана	
			ч	%			ч	%			ч	%
Декабрь	1714	1806	92	-5,37	60	98	38	-63,33	78	76	2	2,56
Январь	1926	1954	28	-1,45	74	102	28	-37,84	81	80	1	1,23
Февраль	1810	1842	32	-1,77	68	114	46	-67,65	80	81	1	-1,25

Рассматривая транспортную доставку ООО «ДС «Веста» как процесс, состоящий из 3х этапов, а также, проанализировав данные таблицы 6 можно сделать вывод, что основной причиной срыва сроков доставки служит простой автотранспорта во время перегрузочных работ. Это говорит о плохой организации работ на данном этапе процесса транспортировки груза.

В связи с тем, что весь груз, при необходимости временного хранения на складах ООО «ДС «Веста», прибывает на специализированном автотранспорте, то имеются значительные затраты по времени и человеко-часам при разгрузке транспорта. При отсутствии возможности производить «боковую выгрузку», в кузов автотранспорта необходимо разместить несколько человек с гидравлической тележкой, которые будут помогать погрузчику брать груз.

Таким образом, одной из существенных проблем при складской обработке автотранспортных средств является отсутствие гидравлических

пандусов для возможности погрузчику самостоятельно заезжать в кузов разгружаемого автомобиля.

В аренде у ООО «ДС «Веста» имеется дизельный вилочный погрузчик DOOSAN D30NX, грузоподъемностью 3т. Он имеет постоянное место работы на территории склада, техническое обслуживание отдано на аутсорсинг.

Эксплуатируется вилочный погрузчик не только в закрытых складских территориях, но и на открытых площадках. Выбор грузоподъемности погрузчика был обусловлен частой необходимостью производить погрузку/выгрузку ТМЦ в морские контейнера с последующим креплением внутри

Еще одной проблемой быстрой обработки автотранспорта стало отсутствие крупнотоннажного вилочного погрузчика, грузоподъемностью 16т.

При доставке на открытую площадку хранения крупногабаритного груза, весом свыше 3т, например опломбированных контейнеров, которые необходимо выгрузить с автомобиля, рабочие, осуществляющие ПРР, сталкиваются с проблемой отсутствия подходящей техники для осуществления данного вида работ.

В рамках договора оказания услуг заказывается автомобильный кран 25т. Наличие погрузчика 16т существенно снизило бы затраты компании ООО «ДС «Веста» на эти работы, как финансовые, так и временные, в условиях договора услуг. Проанализируем трудности, возникающие у компании ООО «ДС Веста» в процессе транспортировки товара до Получателя.

Отсутствие круглосуточной работы диспетчеров на период предоставления комплекса логистических услуг, которые включают в себя отгрузка ТМЦ со склада хранения, обеспечение транспортировки товара до конечного адресата или на склад предприятия для временного складирования. Это влечет за собой трудности в отслеживании груза до момента его получения. Отсутствие ответственного сотрудника приводит к тому, что руководство, в частности генеральный директор, не обладает актуальной

информацией о дислокации транспортных средств в данный момент времени. Это, в свою очередь, вызывает задержки и снижает эффективность процесса доставки.

Кроме того, было определено, что ООО «ДС «Веста», производя работы по обработке автотранспортных средств у себя на складе, имеет значительные потери времени, следовательно, увеличиваются финансовые расходы, в связи с отсутствием пандусов для обработки машин.

И еще одной проблемой при оперативной обработке машин, при необходимости произвести промежуточную перегрузку крупнотоннажного, габаритного груза, в частности, опломбированные морские контейнера, является отсутствие вилочного автопогрузчика, грузоподъемностью 16т.

В заключение второго раздела следует отметить, что в рамках анализа деятельности компании были изучены разнообразные стороны функционирования ООО «ДС «Веста», такие как имеющиеся производственные мощности компании (склады и спецтехника), участие в проекте «Восток Ойл», оказываемые услуги и имеющиеся сложности.

На основании проведенного анализа, можно утверждать, что компания демонстрирует устойчивый и результативный механизм осуществления транспортных операций. Оперативно реагирует на текущую производственную ситуацию и принимает правильные соответствующие меры для предотвращения нарушений договорных обязательств. В то же время, для сокращения затрат на логистику и увеличения эффективности работы, важно сосредоточиться на совершенствовании организационной и технической инфраструктуры, необходимой для выполнения задач.

3 Разработка мероприятий по совершенствованию процесса транспортных перевозок ООО «ДС «Веста»

3.1 Совершенствование процесса транспортных перевозок ООО «ДС «Веста»

В результате проведенного анализа установлено, что компания ООО «ДС «Веста» испытывает определенные затруднения, обусловленные организацией и осуществлением транспортных операций, в том числе из-за длительных складских работ. Выделим основные из них:

- отсутствие круглосуточной диспетчерской службы;
- отсутствие гидравлических пандусов для разгрузки машин;
- отсутствие автопогрузчика грузоподъемностью 16т.
- В целях решения указанных проблем предполагается разработка комплекса мер, направленных на оптимизацию системы организации транспортных перевозок и обработки автотранспортных средств, путём решения следующих задач:
 - определение необходимости наличия диспетчеров;
 - определение потребности наличия пандуса для обработки машин;
 - анализ преимуществ наличия автопогрузчик 16т.

Для более детального контроля получения груза, передвижения специализированных автотранспортных средств, прибытия их и убытия в промежуточные точки, а так же для формирования полноценной информационной базы по выполнению заказа, на предприятии было предложено в активный период выполнения заявок сформировать круглосуточную диспетчерскую службу.

Для сокращения времени и расходов при проведении промежуточных складских работ было предложено два мероприятия – приобретение гидравлического пандуса и автомобильного погрузчика грузоподъемностью 16т.

«К услугам диспетчера прибегают организации, которые эксплуатируют транспортные средства, выполняют коммерческие или личные грузоперевозки. В штате предприятия может числиться один или несколько диспетчеров. Количество сотрудников зависит от направления предприятия и наличия региональных филиалов. Такие работники нужны заводам, фабрикам, магазинам, ресторанам, аптекам, др.»[2]

Согласно ЕКС, в его обязанности входит выбор подходящего транспортного средства, планирование оптимального пути следования и управление деятельностью водительского состава. Кроме того, диспетчеру необходимо контролировать перемещение автомобиля, улаживать спорные вопросы и оперативно исправлять возникающие проблемы. В перечень задач данного специалиста также включено оформление необходимой документации, сопровождающей процесс доставки. В своей работе «диспетчер может использовать только последние нормативно-правовые акты, поэтому в его служебные обязанности входит и изучение действующих законов.»[7]

Для эффективной организации перевозок диспетчеру необходимо глубокое понимание транспортной логистики и процедур погрузки/разгрузки. Знание и понимание этих процессов позволяет обеспечивать качественную доставку грузов.

Важно наличие у сотрудника необходимого набора компетенций и навыков. В противном случае, несоблюдение договорных обязательств диспетчером повлечет за собой финансовые потери для компании.

Вне зависимости от конкретной организации, диспетчер грузоперевозок должен уметь:

- осуществлять координацию действий водительского состава;
- проводить обязательные инструктажи по безопасности дорожного движения;
- оптимизировать и разрабатывать маршруты передвижения автотранспорта;

- выбирать подходящие транспортные средства и обеспечивать наличие резервного транспорта;
- подготавливать и оформлять необходимую документацию;
- координировать взаимодействие наземного транспорта между собой.

В беспокойной экономической обстановке, служба диспетчеризации предоставляет организациям полный спектр возможностей для отслеживания исполнения заказов, что является критически важным. Так же наличие данной службы значительно снизит нагрузку на руководителя организации, что поспособствует переориентированию деятельности генерального директора в область поиска новых заказчиков и контрагентов.

Рассмотрим второе мероприятие – определение потребности наличия пандуса для обработки машин.

Пандус - наклонная пологая плоскость, устраиваемая в зданиях вместо лестниц для входа и въезда.[3]

Пандусы на складе упрощают и ускоряют погрузку и разгрузку разного вида объектов. Складские пандусы можно разделить на две группы:

- мобильные пандусы, которые могут перемещаться по всему помещению;
- стационарные пандусы, не имеющие возможности свободного перемещения, зафиксированные на одном участке склада.

Однако, оптимальный вариант для склада – мобильный пандус с гидравлической системой, выполненный из прочного металла. Преимущества выбора такого пандуса: долговечность, удобство, мобильность, оперативность работы.

Главным преимуществом гидравлического пандуса является то, что для разгрузки или погрузки груза не нужно большое количество сотрудников, а так же он позволяет гораздо быстрее производить ПРР при необходимости.[20]

Рассмотрим заключительное мероприятие – анализ преимуществ наличия автопогрузчик грузоподъемностью 16т.

Как было указано ранее, в связи изменением специфики перевозимого груза, при проведении работ по разгрузке/погрузке автомобилей, сотрудники сталкиваются с проблемой отсутствия специализированной техники, способной произвести ПРР с крупногабаритным или тяжеловесным грузом. Это приводит к потере времени при ожидании прибытия в зону работ автомобильных кранов, а так же, с целью соблюдения требований безопасности, влечет увеличение количества людей, задействованных в операциях.

В таких случаях, с экономической точки зрения, а так же для исключения временных простоев крупные логистические компании, оказывающий весь спектр услуг, используют автопогрузчики с большой грузоподъемностью (от 16т и выше).

Рассмотрим область применения погрузчиков, а так же их плюсы и минусы.

Области использования автопогрузчиков:

- в цехах и на производственных складах крупных заводов и фабрик, выпускающих габаритную, массивную продукцию;
- на складских площадках под открытым небом или навесами, в ангарах, просторных складах;
- в морских портах, на товарных ж/д станциях, перевалочных пунктах, в аэропортах.

В связи с тем, что все работы, которые предполагается проводить погрузчиком, планируется на открытой складской площадке, то недостатки не являются основательными.

Так как приобретение в собственность вилочного погрузчика достаточно серьезная статья затрат, то многие организации пользуются данной спецтехникой в рамках договора аренды или оказания услуг.

В связи с сезонностью работ, отсутствием профильных специалистов, а так же оборудованным местом стоянки данной единицы, ООО «ДС «Веста» рекомендуется воспользоваться договором предоставления услуг автопогрузчика с оператором по разовым заявкам.

Такой вид использования спецтехники имеет несколько преимуществ:

- моментальное обеспечение спецтехникой, при условии соблюдения сроков подачи заявки
- экономия средств. Заказ в рамках договора услуг позволяет избежать крупных инвестиций в покупку оборудования, которое может быть не нужно постоянно.
- предсказуемые расходы. Оплата времени работы по заявке без неожиданных расходов на обслуживание.
- гибкость по количеству и срокам. Есть возможность заказать дополнительное оборудование по мере необходимости и на нужный вам срок.
- вычеты из налогооблагаемой базы: Платежи по договору услуг могут быть списаны как операционные расходы, что позволяет сэкономить на налогах.
- сокращение расходов в неактивные периоды. Отсутствие необходимости постоянного заказа техники, что поможет сократить издержки вашего бизнеса.
- обслуживание и ремонт. В рамках договора услуг содержание и ремонт техники остается за собственником погрузчика.

Главным минусом такой формы взаимодействия на текущий момент является малое количество предложений на рынке услуг. Это связано с тем, что в настоящее время на территории Мурманской области выполняется реализация ряда крупных проектов в различных областях строительства (угольный терминал «Лавна», Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений (ЦСКМС) и др.), а так же реализация проектов крупнейших нефтегазодобывающих предприятий страны по исследованию и

разработке месторождений в Арктическом регионе. В связи с этим рынок оказания услуг специализированной техникой в области стал дефицитным.

3.2 Оценка эффективности предложенных мероприятий

Чтобы обеспечить более эффективный контроль маршрута транспорта, а также процесса производства погрузочно-разгрузочных работ в местах перегрузки контрагентами ООО «ДС «Веста», было предложено сформировать на активный период выполнения заявок круглосуточную диспетчерскую службу, состоящую минимум из 2х человек.

В сфере грузоперевозок диспетчер занимает центральное место. Его задача – постоянное отслеживание перемещения грузов. В его обязанности входит оперативный прием и анализ данных, поступающих от водителей, поставщиков и заказчиков, а также активное участие в разработке маршрутов и согласовании графиков перевозок.

Важнейшими показателями, характеризующими работу диспетчерской службы, являются параметры перевозок, в частности, объем грузовых потоков и число задействованных транспортных средств. Рациональное и квалифицированное управление перевозками способствует снижению издержек, ускорению доставки товаров и повышению общей производительности логистических процессов.

Дополнительно, диспетчеры могут выполнять часть работы по оформлению договоров и документообороту на предоставление услуг с клиентами, владельцами грузов и другими участниками процесса транспортировки.

Следовательно, диспетчер играет значимую роль в организации перевозок, гарантируя эффективное функционирование логистических цепочек и надежность доставки грузов. Компетентность и опыт диспетчера – это необходимые составляющие успешной деятельности компаний,

занимающихся грузоперевозками, и других организаций, работающих в сфере транспорта и логистики.

Формирование диспетчерской службы несет положительный эффект в организационном и экономическом плане, так как:

- происходит консолидация информации и документооборота по выполнению заявок в одних руках;
- появляется возможность обрабатывать заявки отдаленных округов страны;
- руководитель организации, делегируя полномочия в этой сфере, занимается решением других задач на уровне руководителей.

Чтобы обеспечить более эффективную обработку машин для приемки груза на склад, что особенно актуально в режиме кросс-докинг, организации ООО «ДС «Веста» предложено приобрести гидравлический мобильный пандус, а также, в рамках договора услуг, заказывать погрузчик грузоподъемностью 16т, вместо автомобильного крана 25т.

Это позволит сократить время погрузки и выгрузки ТМЦ, сократить потребность в рабочем персонале, а также оптимизировать ПРР. Более быстрая обработка машин позволит быстрее доставлять груз в пункты назначения, не допуская срывов сроков транспортной доставки.

В таблице 7 рассмотрим затраты на разгрузку одного автомобиля с помощью погрузчика 3т без пандуса.

Таблица 7 - Затраты на разгрузку одного автомобиля без пандуса

Наименование	Кол-во	Ед. измерения
Рабочий персонал	3	чел
Стоимость чел/час	350	руб/час
Время обработки АТС	1,5	ч
Такелаж	500	руб

По формуле 1 рассчитаем затраты на разгрузку одного автомобиля с помощью погрузчика 3т без пандуса:

$$P_{\text{пол}} = Q_{\text{п}} \cdot P_{\text{п}} \cdot t_{\text{п}} + Q_{\text{т}} \cdot P_{\text{т}} \cdot t_{\text{т}} + P_{\text{д}}, \quad (1)$$

где, $P_{\text{пол}}$ - полная стоимость затрат, руб;

$Q_{\text{п}}$ - кол-во персонала, чел;

$P_{\text{п}}$ - стоимость чел/час, руб;

$t_{\text{п}}$ - время работы персонала, ч;

$Q_{\text{т}}$ - кол-во техники, ед;

$P_{\text{т}}$ - стоимость работы 1 часа работы техники, руб;

$t_{\text{т}}$ - время работы техники, ч;

$P_{\text{д}}$ - дополнительные затраты, руб.

$$P_{\text{пол1}} = 3 \cdot 350 \cdot 1,5 + 500 = 2075 \text{ руб.}$$

Учитывая скорость обработки одной машины – 1,5 часа, можем рассчитать, что в сутки будет обрабатываться около 14 автомобилей.

В таблице 8 представим затраты на разгрузку одного автомобиля с помощью погрузчика 3т при наличии пандуса.

Таблица 8 - Затраты на разгрузку одного автомобиля без пандуса

Наименование	Кол-во	Ед. измерения
Рабочий персонал	2	чел
Стоимость чел/час	350	руб/час
Время обработки АТС	1	ч
Такелаж	400	руб

Используя формулу (1), рассчитаем затраты на разгрузку одного автомобиля с помощью погрузчика 3т при наличии пандуса:

$$P_{\text{пол2}} = 2 \cdot 350 \cdot 1 + 400 = 1100 \text{ руб.}$$

Учитывая скорость обработки одной машины – 1 час, делаем вывод, что в сутки будет обрабатываться около 22 автомобилей.

Из расчетов $P_{\text{пол1}}$ и $P_{\text{пол2}}$ видно, что затраты на обработку автомобиля погрузчиком при наличии пандуса ($P_{\text{пол2}}$) ниже на 975 руб., что в среднем составляет около 47%. Так же значительно уменьшается время обработки машины за счет исключения лишних трудоемких операций людьми по строповке груза или перемещению его гидравлической тележкой.

При полноценной загруженности работой и постоянном потоке автомобилей, кол-во разгруженных машин в сутки увеличивается с 14 до 22, а расходы на персонал сократятся, так как необходимо на 1 сотрудника меньше.

Экономия расходов на персонал за сутки составляет 7 700 руб.

Проанализировав узкопрофильный рынок предоставления услуг гидравлических пандусов в аренду, было определено, что средняя стоимость аренды в месяц составляет 70 тыс. рублей. С учетом доставки данного оборудования из г. Москвы в г. Мурманск и обратно (расходы на доставку и возврат имущества несет арендатор), среднемесячная стоимость аренды в год составит 90 тыс. рублей.

По формуле 2 рассчитаем срок окупаемости аренды пандуса для проведения ПРР:

$$T = \frac{K \cdot 12}{\varepsilon}, \quad (2)$$

где, T – срок окупаемости, лет;

K – объем производственных капиталовложений в месяц, руб;

ε – годовая экономия расходов, руб.

$$T = \frac{90\,000 \cdot 12}{2\,810\,500} = 0,38 \text{ года.}$$

Срок окупаемости аренды пандуса для разгрузки автомобилей составит 5 месяцев.

Как видно из расчетов, использование пандуса при проведении ПРР позволяет достигнуть сразу два положительных эффекта в работе. Это сокращение затрат на дополнительный персонал и увеличение скорости работы, исключив дополнительные действия с грузом. Это позволяет в первую очередь уменьшить риск повреждения ТМЦ, риск получения травмы на производстве, а также более оперативно организовать доставку груза получателю.

Третьим мероприятием для оптимизации системы транспортных перевозок предложено использование автопогрузчика вместо автомобильного крана. Рассчитаем предполагаемый экономический эффект данного предложения.

В таблице 9 сравним затраты на разгрузку одного автомобиля с помощью погрузчика 16т и автомобильного крана 25т.

Таблица 9 – Сравнение затрат на обработку машины краном и погрузчиком

Наименование спецтехники	Кол-во людей	Стоимость работ человека, руб./час	Время обработки одной машины, ч	Такелаж и оборудование для работ, руб.	Стоимость аренды техники в час, руб.
Кран 25 т	3	350	1,2	600	3000

Продолжение таблицы 9

1	2	3	4	5	6
Погрузчик 16 т	1	350	0,5	100	4500

По результатам расчетов видно, что экономические затраты на проведение ПРР с одним автомобилем, при использовании погрузчика, снизились на 2 935 рублей. В процентном соотношении затраты уменьшились на 53,7%.

Эффект заключается в уменьшении времени и персонала на работы при использовании погрузчика. В первую очередь это связано с его мобильностью и многофункциональностью. Из сложившейся тенденции на рынке оказания услуг по предоставлению специализированной техникой, автомобильный погрузчик заказывают работать на всю смену, что позволяет его использовать в течение всего рабочего времени. Помимо проведения ПРР, при наличии дополнительного навесного оборудования, он может быть задействован в работах по оптимизации складского пространства, проведению хозяйственных работ, снегоуборочных работах.

Совершенствование логистики, охватывающее транспортировку и складское хозяйство, предоставляет ООО «ДС «Веста» возможность сократить издержки на привлечение кадров и оборудования для обслуживания складских операций. Это, в свою очередь, способствует соблюдению договорных условий относительно своевременной доставки товаров, минимизируя риск их нарушения.

В заключение третьего раздела работы следует отметить, что четкое распределение обязанностей и максимально отлаженная система промежуточных погрузочно-разгрузочных работ позволяют предприятию, которое готово оказывать комплексные услуги по доставке груза от поставщика к получателю, выполнять свои обязательства без нарушения условий договоров, что положительно влияет на ее экономическое развитие и репутацию.

Заключение

Представленная бакалаврская работа посвящена изучению процесса транспортировки грузов, реализуемой компанией ООО «ДС «Веста».

В первой части работы рассмотрены базовые теоретические положения, касающиеся организации грузоперевозок, а также представлены основные пути совершенствования процесса транспортных перевозок.

Проведенный анализ демонстрирует, что результативность грузоперевозок играет определяющую роль в логистической системе, как на уровне государства, так и на уровне отдельных предприятий, поскольку затрагивает широкий спектр аспектов и оказывает прямое влияние на конкурентоспособность компании в сфере услуг.

Второй раздел работы посвящен детальному рассмотрению процесса грузоперевозок, осуществляемого ООО «ДС «Веста». Кроме того, был выполнен анализ основных финансово-хозяйственных показателей деятельности ООО «ДС «Веста» за период 2022-2023 годов.

Изучение ключевых финансово-хозяйственных показателей ООО «ДС «Веста» позволяет сделать вывод о стабильном развитии компании. Наблюдается ежегодное увеличение выручки, чистой прибыли и объема основных средств. Также отмечается значительный рост прибыли от реализации и чистой прибыли.

При рассмотрении имеющихся мощностей ООО «ДС «Веста» и процесса транспортных перевозок выявились основные проблемы, которые снижают скорость транспортных перевозок, и не позволяют всегда своевременно осуществлять доставку груза.

Было рассмотрено участие ООО «ДС «Веста» в проекте «Восток-Ойл», изучены проблемы, с которыми сталкивалась организация при выполнении доставок, а так же изучены меры для улучшения ситуации, как со стороны Получателя, так и со стороны транспортной компании.

Выводом из второго раздела работы является то, что предприятие в

целом обеспечивает стабильный и эффективный процесс транспортных перевозок. Оперативно реагирует на текущую производственную ситуацию и принимает правильные соответствующие меры для предотвращения нарушений договорных обязательств.

Так же было подтверждено, что для успешного выполнения работ в сфере логистики необходимы оптимально настроенные все направления деятельности, такие как складская логистика, транспортная, а так же служба ПРР.

Заключительная часть бакалаврской работы содержит в себе разработку мероприятий по улучшению организации транспортных перевозок ООО «ДС «Веста», а так экономическое обоснование эффективности этих мероприятий.

Список используемой литературы

1. Внешнеторговые транспортные операции и логистика: учебное пособие / Д.С.Николаев, Л.Б.Березовиков, Т.Н.Полянова [и др.]; под ред.: Д.С.Николаева - М.: АНКИЛ, 2023. - 317 с.
2. Горбунов А.А. Диспетчерское управление перевозками пассажиров и грузов автомобильным и городским наземным электрическим транспортом: учебное пособие / А.А. Горбунов, П.П. Григоров, А.М. Петров – Кинель: РИО СГСХА, 2020. – 154 с.
3. ГОСТ 58033-2017 Национальный стандарт Российской Федерации. Здания и сооружения. Словарь. Часть 1. Общие термины. – Введ. 2018-08-01 (Приказ Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 19 декабря 2017 г. N 2031-ст).
4. Иванова, М. Б. Сущность и значение транспортной логистики в современных условиях / М. Б. Иванова //Вестник евразийской науки. — 2023 — Т. 15 — № 3 — URL: <https://esj.today/PDF/10ECVN323.pdf>
5. Калегина Ю.А. Совершенствование системы организации грузоперевозок автомобильным транспортом / Ю.А. Калегина. – Текст: электронный // Интеллектуальный потенциал XXI века: ступени познания. Материалы V Региональной студенческой научно-практической конференции. № от 23.04.2024. С. 202
6. Карпычева М.В., Филимонова З.В. Транспортная и распределительная логистика: учебное пособие. - М: МГУПС (МИИТ), 2020. – 90 с.
7. Квалификационный справочник должностей руководителей, специалистов и других служащих. – Введ. 1998-08-21 (Постановление Минтруда России от 21.08.1998 N 37) (ред. от 27.03.2018)
8. Колочева В.В. Транспортна логистика: ученое пособие / В.В. Колочева, С.А. Максимов, В.А. Назаркина. – Новосибирск: Изд-во НГТУ, 2021. – 88с.

9. Лавриков И.Н. Транспортная логистика: учебное пособие / И. Н. Лавриков, Н. В. Пеньшин. – Тамбов: Изд-во ФГБОУ ВО «ТГТУ», 2021. – 92 с.
10. Левкин Г.Г. Управление логистикой в организации: учебное пособие. – Омск, 2008. – 146 с.
11. Молокович А. Д. Транспортная логистика: учебник / А. Д. Молокович. – Минск : Вышэйшая школа, 2023. – 463 с.
12. Неруш Ю. М. Транспортная логистика: учебник для вузов / Ю. М. Неруш, С. В. Саркисов. — 2-е изд. — Москва: Юрайт, 2024. — 301 с. — (Высшее образование). — Текст: непосредственный.
13. Приказ Министерства труда и социальной защиты РФ от 28 октября 2020 г. N 753н "Об утверждении Правил по охране труда при погрузочно-разгрузочных работах и размещении грузов" Приложение.
14. Титов Б.А. Транспортная логистика [Электронный ресурс]: электрон, учеб. пособие. Минобрнауки России, СГАУ им. С. П. Королева (нац. исслед. ун-т). - Электрон, текстовые и граф. дан. (3,15 Мбайт). - Самара, 2022. – 198 с.
15. Транспортная логистика: учебник для транспортных вузов / Л.Б. Миротин, Ы.Э. Ташбаев, В.А. Гудков [и др.]; под общей ред.: Л.Б. Миротин, - М.: Издательство «Экзамен», 2023г. – 512с.
16. Чудаков А. Д. Логистика: учебно-практическое пособие. — М.: Издательство «Альфа-Пресс», 2023. — 352 с.
17. Шумаев, В. А. Основы логистики: учеб. пособие / В. А. Шумаев. — М. : Юридический институт МИИТ, 2024. — 314 с.
18. . Тебекин А. В. Логистика : учебник / А. В. Тебекин. - 4-е изд., стер. - Москва : Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2023. - 354 с. - ISBN 978-5-394-05114-2.
19. Тонышева Л. Л. Управление конкурентоспособностью коммерческого предприятия: теоретические основы и практикум : учебное пособие / Л. Л. Тонышева, Н. Л. Кузьмина, Л. Ю. Мальцева. — Тюмень : Тюменский индустриальный университет, 2021. — 204 с. — ISBN 978-5-9961-

2427-5.

20. Тюлин А. Е. Управление конкурентоспособностью продукции : учебник / А. Е. Тюлин, А. А. Чурсин. — Москва : ИНФРА-М, 2022. — 215 с. — (Высшее образование: Магистратура). — DOI 10.12737/1081761. - ISBN 978-5-16-016101-3.

21. . Формирование и реализация стратегии развития промышленного предприятия как инструмент повышения его конкурентоспособности : монография / Н. Р. Кельчевская, С. А. Слукина, И. С. Пельмская, Ф. В. Вольф. - Москва : Издательство «Креативная экономика», 2021. - 212 с. - ISBN 978-5-91292-399-9.