

**Министерство науки и высшего образования Российской Федерации**  
**Федеральное государственное автономное образовательное учреждение**  
**высшего образования**  
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ**  
**ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт инженерного предпринимательства  
 Направление подготовки 38.01.03 «Экономика»

**БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА**

Тема работы
<b>Транспортный комплекс в экономике России и его реформирование (на примере ООО «ТЦП-Томский центр перевозок»)</b>

**УДК 338.47:005.591.6(47+57)**

Студент

Группа	ФИО	Подпись	Дата
3-3Б4Б1	Филиппи Альбина Каирбековна		

Руководитель

Должность	ФИО	Учетная степень, звание	Подпись	Дата
Доцент	Ермушко Жанна Александровна	Кандидат экономических наук		

**КОНСУЛЬТАНТЫ:**

По разделу «Социальная ответственность»

Должность	ФИО	Учетная степень, звание	Подпись	Дата
Доцент	Ермушко Жанна Александровна	Кандидат экономических наук		

Нормоконтроль

Должность	ФИО	Учетная степень, звание	Подпись	Дата
Доцент	Селевич Ольга Семеновна	Кандидат экономических наук		

**ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ:**

Руководитель ООП	ФИО	Учетная степень, звание	Подпись	Дата
Профессор ШИП	Барышева Галина Анзельмовна	Доктор экономических наук, профессор		

**ПЛАНИРУЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ОБУЧЕНИЯ ПО НАПРАВЛЕНИЮ ПОДГОТОВКИ  
38.03.01 ЭКОНОМИКА**

<b>Код</b>	<b>Результат обучения</b>
<i>Универсальные компетенции</i>	
P1	Осуществлять коммуникации в профессиональной среде и в обществе в целом, в том числе на иностранном языке, разрабатывать документацию, презентовать и защищать результаты комплексной экономической деятельности.
P2	Эффективно работать индивидуально, в качестве <i>члена команды</i> , состоящей из специалистов различных направлений и квалификаций, с делением ответственности и полномочий за результаты работы и готовность <i>следовать корпоративной культуре организации</i>
P3	Демонстрировать <i>знания</i> правовых, социальных, этических и культурных аспектов хозяйственной деятельности, осведомленность в вопросах охраны здоровья и безопасности жизнедеятельности.
P4	<i>Самостоятельно учиться</i> и непрерывно <i>повышать квалификацию</i> в течение всего периода профессиональной деятельности
P5	Активно пользоваться основными методами, способами и средствами получения, хранения, переработки информации, навыками работы с компьютером как средством управления информацией, работать с информацией в глобальных компьютерных сетях
<i>Профессиональные компетенции</i>	
P6	Применять знания математических дисциплин, статистики, бухгалтерского учета и анализа для подготовки исходных данных и проведения расчетов экономических и социально-экономических показателей, характеризующих деятельность хозяйствующих субъектов на основе типовых методик с учетом действующей нормативно-правовой базы;
P7	принимать участие в выработке и реализации для конкретного предприятия рациональной системы организации учета и отчетности на основе выбора эффективной учетной политики, базирующейся на соблюдении действующего законодательства, требований международных стандартов и принципах укрепления экономики хозяйствующего субъекта;
P8	Применять глубокие знания основ функционирования экономической системы на разных уровнях, истории экономики и экономической науки для анализа социально-значимых проблем и процессов, происходящих в обществе, и прогнозировать возможное их развитие в будущем
P9	Строить стандартные теоретические и эконометрические модели исследуемых процессов, явлений и объектов, относящихся к области профессиональной деятельности, прогнозировать, анализировать и интерпретировать полученные результаты с целью принятия эффективных решений.
P10	На основе аналитической обработки учетной, статистической и отчетной информации готовить информационные обзоры, аналитические отчеты, в соответствии с поставленной задачей, давать оценку и интерпретацию полученных результатов и обосновывать управленческие решения.
P11	Внедрять современные методы бухгалтерского учета, анализа и аудита на основе знания информационных технологий, международных стандартов учета и финансовой отчетности
P12	осуществлять преподавание экономических дисциплин в общеобразовательных учреждениях, образовательных учреждениях начального профессионального, среднего профессионального, высшего профессионального и дополнительного профессионального образования.
P13	Принимать участие в разработке проектных решений в области профессиональной и инновационной деятельности предприятий и организаций, подготовке предложений и мероприятий по реализации разработанных проектов и программ с учетом критериев социально-экономической эффективности, рисков и возможных социально-экономических последствий

Код	Результат обучения
P14	Проводить теоретические и прикладные исследования в области современных достижений экономической науки в России и за рубежом, ориентированные на достижение практического результата в условиях инновационной модели российской экономики
P15	организовывать операционную (производственную) и коммерческую деятельность предприятия, осуществлять комплексный анализ его финансово-хозяйственной деятельности использовать полученные результаты для обеспечения принятия оптимальных управленческих решений и повышения эффективности.

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации  
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение  
высшего образования  
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ  
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт инженерного предпринимательства  
Направление подготовки 38.01.03 «Экономика»

УТВЕРЖДАЮ:  
\_\_\_\_\_ Барышева Г.А.  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

### ЗАДАНИЕ

на выполнение выпускной квалификационной работы

В форме:

**Бакалаврской работы**

(бакалаврской работы, дипломного проекта/работы, магистерской диссертации)

Студенту:

Группа	ФИО
3-3Б4Б1	Филиппи Альбина Каирбековна

Тема работы:

Транспортный комплекс в экономике России и его реформирование  
(на примере ООО «ТЦП-Томский центр перевозок»)

Утверждена приказом директора (дата, номер)

№ 2272/с от 25.03.2019

Срок сдачи студентом выполненной работы:

### ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ;

#### Исходные данные к работе

*(наименование объекта исследования или проектирования; производительность или нагрузка; режим работы (непрерывный, периодический, циклический и т. д.); вид сырья или материал изделия; требования к продукту, изделию или процессу; особые требования к особенностям функционирования (эксплуатации) объекта или изделия в плане безопасности эксплуатации, влияния на окружающую среду, энергозатратам; экономический анализ и т. д.).*

1. Отчет по производственной практике.
2. Отчет по преддипломной практике.
3. Книги различных авторов по теме, выбранной для исследования.
4. Статьи с аналитических порталов в сети Интернет.
5. Результаты наблюдения за работой компании.
6. Данные, взятые после анализа, проведенного анкетирования клиентов ООО «ТЦП»

<p><b>Перечень подлежащих исследованию, проектированию и разработке вопросов</b></p> <p><i>(аналитический обзор по литературным источникам с целью выяснения достижений мировой науки техники в рассматриваемой области; постановка задачи исследования, проектирования, конструирования; содержание процедуры исследования, проектирования, конструирования; обсуждение результатов выполненной работы; наименование дополнительных разделов, подлежащих разработке; заключение по работе).</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Общие теоретические подходы к исследованию основ формирования конкуренции и конкурентных преимуществ на рынке печатных услуг.</li> <li>2. Факторы, влияющие на процесс формирования конкурентной среды, на примере ООО «ТЦП».</li> <li>3. Перспективы усиления конкурентных преимуществ компании.</li> <li>4. Социальная ответственность компании.</li> </ol>
<p><b>Перечень графического материала</b> (с точным указанием обязательных чертежей)</p>	<p>Таблицы</p>
<p><b>Консультанты по разделам выпускной квалификационной работы</b> (с указанием разделов)</p>	
<p><b>Раздел</b></p>	<p><b>Консультант</b></p>
<p>Социальная ответственность компании</p>	<p>Ермушко Жанна Александровна к.э.н. доцент ШИП</p>
<p>Раздел ВКР, выполненный на иностранном языке</p>	
<p><b>Названия разделов, которые должны быть написаны на русском и иностранном языках:</b></p>	
<p><b>На русском языке</b></p>	<p><b>На английском языке</b></p>
<p>Введение</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Теоретические основы транспортной системы, принципы и функции</li> <li>2. Анализ логистической деятельности индивидуального предпринимателя ООО «ТЦП»</li> <li>3. Совершенствование транспортной системы на основе логистики ООО «ТЦП»</li> </ol>	
<p><b>Дата выдачи задания на выполнение выпускной квалификационной работы по линейному графику</b></p>	<p><b>12.01.2019 г.</b></p>

**Задание выдал руководитель**

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент	Ермушко Жанна Александровна	Кандидат экономических наук		12.01.2019

**Задание принял к исполнению студент:**

Группа	ФИО	Подпись	Дата
3-ЗБ4Б1	Филиппи Альбина Каирбековна		12.01.2019

## Реферат

Выпускная квалификационная работа 83 стр., 4 рис., 14 табл., 37 источника, формул 8.

Ключевые слова: транспортная логистика, автомобильный транспорт, подвижной состав, транспортно-технологический процесс, грузовые автомобили, прицепы, автомобили-тягачи, полуприцепы, легковые автомобили, автобусы, пассажирские прицепы.

Объектом исследования является предприятие ООО «ТЦП».

Цель работы – характеристика организации транспортной логистики предприятия и разработка основных направлений улучшения организации транспортной логистики компании «ТЦП».

В процессе исследования проводились статистические исследования.

В результате исследования были разработаны основные направления улучшения организации транспортной логистики компании.

Основные технологические и управленческие характеристики: организационная структура является линейной, списочная численность работников предприятия – 120 человек, основные подразделения компании – отдел по перевозкам грузов, транспортный цех, сервисный центр.

Степень внедрения: одна из разработанных методик транспортной логистики применена и используется в ООО «ТЦП».

Область применения: предложенные мероприятия по улучшению организации транспортной логистики могут быть использованы на предприятии, в организации, фирме химической и нефтехимической отрасли.

Социальная/экономическая эффективность/значимость работы заключается в разработке мероприятий по улучшению организации транспортной логистики на предприятии «ТЦП».

В будущем планируется разработка наиболее новых методик улучшения организации транспортной логистики на предприятии «ТЦП».

## **Определения, обозначения, сокращения, нормативные ссылки**

В данной работе применены следующие термины с соответствующими определениями:

Транспортная логистика – это новая первостепенная дисциплина в средних и высших транспортных учебных заведениях на всех уровнях обучения, которая дополняет цикл «рыночных» фундаментальных дисциплин: рынок транспортных услуг и транспортной техники, маркетинг, менеджмент (на транспорте), управление персоналом (на транспорте).

Транспортно-технологическим процессом называется перемещение груза (товара) от места его изготовления до места потребления.

Автомобильный транспорт – это вид транспорта, осуществляющий перевозку грузов и пассажиров по безрельсовым путям с использованием колёсного движителя.

Транспортные тарифы – механизм формирования оплаты компаниям-перевозчикам за транспортные и сопутствующие услуги.

Договор перевозки грузов – основной транспортный договор, по которому перевозчик обязуется доставить вверенный ему груз в пункт назначения и выдать его получателю, а отправитель – уплатить за перевозку груза установленную плату.

Транспортная масса – количество исследуемых транспортных или производственных единиц.

Транспортный путь можно рассматривать не только как расстояние от пункта зарождения перевозки до пункта назначения доставки продукции, но и как расстояние между источником и стоком.

## Содержание

Реферат .....	6
Введение .....	10
1 Теоретические основы транспортной системы, принципы и функции .....	15
1.1 Понятие единой транспортной системы и логистический подход к её организации.....	15
1.2 Основные элементы и механизмы функционирования транспортной системы предприятия .....	27
2 Анализ логистической деятельности ООО «ТЦП» .....	29
2.1 Организационно-экономическая характеристика предприятия .....	29
2.2 Анализ транспортной системы предприятия .....	33
3 Совершенствование транспортной системы на основе логистики у ООО «ТЦП» .....	42
3.1 Разработка мероприятий по совершенствованию транспортной системы на основе логистики ООО «ТЦП» .....	42
3.2 Экономическая оценка предлагаемых мероприятий.....	49
4 Корпоративная социальная ответственность .....	56
Заключение.....	69
Приложение А Ведомость материалов на складах Период 01.12.2018 – без ограничений Группировка по складам.....	78
Приложение Б Ведомость прихода-расхода ГСМ Период: 01.03.2018-без ограничения Группировки по ГСМ.....	79
Приложение В Учёт ремонта ТС.Период: без ограничения .....	80
Приложение Г Анализ изменения динамики производительности автотранспорта ООО «ТЦП» .....	81
Приложение Д Себестоимость автомобильных перевозок.....	82





## **Введение**

Транспортная инфраструктура - важнейшая составная часть производственной инфраструктуры и сферы услуг любого региона.

Регулирование рынка транспортных услуг предполагает сочетание экономических и административных методов воздействия на работу транспорта, осуществления регулирования, как в долгосрочной перспективе, так и в режиме оперативных воздействий.

Актуальность исследуемой темы выражается в том, что устойчивое и эффективное функционирование, динамичное развитие и сбалансированность логистической транспортной инфраструктуры, являются необходимым условием высоких темпов экономического роста, обеспечения национальной безопасности и обороноспособности страны, повышения качества жизни населения.

На сегодняшний день качество услуг автотранспортного рынка неуклонно снижается. Идёт спад объёма перевозок за счёт того, что на автотранспортные предприятия (АТП) усиливается давление от частных лиц, занимающихся извозом. Предприятия, предоставляющие автотранспортные услуги, не в силах быстро реагировать на изменения в рыночной среде, так, как это делают частные извозчики, что даёт последним весомое преимущество. Плюс ко всему, здесь же добавляются издержки производства, что создают дополнительные трудности для автотранспортных предприятий по сравнению с частными.

На данный момент, управление автотранспортным предприятием должно включать в себя такие необходимые элементы как механизмы, которые прогнозируют любые изменения результативности АТП, в зависимости от особенности структуры парка транспортных средств, их показателей, и характера тех условий рыночных мест, которые занимает предприятие. Колебание рынка создаёт необходимость анализа взаимозаменяемости факторов производства и их использования в процессе производства авто транспортных услуг.

Вопросы решения связанных с определением того, насколько объём

оказываемых услуг связан с тем или иным фактором производства и будет ли он как-нибудь изменяться в будущем, будет предполагать неизбежность их решения.

Из всего вышеизложенного, можно сделать вывод, что социальное и экономическое развитие автотранспортного предприятия невозможно без улучшения эффективности деятельности производства, что способствует деталями планирования факторов производства.

Целью написания данной бакалаврской работы является разработка мероприятий по совершенствованию транспортной системы на основе логистики (на примере ООО «ТЦП»).

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- Рассмотреть теоретические основы транспортной логистики, принципы и функции;
- Провести анализ логистической деятельности организации ООО «ТЦП»;
- Разработать мероприятия по совершенствованию транспортной системы организации ООО «ТЦП»;
- Дать оценку экономической эффективности реализации предложенных мероприятий.

Объектом исследования в данной бакалаврской работе является организация ООО «ТЦП»

Предметом исследования выступает транспортная система организации ООО «ТЦП»

При написании данной бакалаврской работы использовались труды многих отечественных и зарубежных авторов.

Дипломная работа состоит из введения, трёх глав, заключения и списка использованной литературы.

Во введении обосновывается актуальность данной темы исследования, определяется цель и задачи, а также объект и предмет исследования.

В первой главе рассматриваются теоретические аспекты по данной теме исследования, а именно раскрывается понятие транспортной логистики и её основные элементы, исследуется зарубежный опыт применения транспортной логистики, а также исследуются показатели эффективности применения транспортной логистики.

Во второй главе проводится анализ транспортной логистики на примере организации ООО «ТЦП» В данной главе исследуется краткая характеристика логистической деятельности организации ООО «ТЦП», проводится исследование практики контроля транспортной логистики организации ООО «ТЦП», проводится анализ показателей транспортной системы логистики организации ООО «ТЦП»

В третьей главе разрабатываются мероприятия по совершенствованию транспортной системы логистики организации ООО «ТЦП»

В заключении отражены основные выводы по данной теме исследования.

Данная структура в полном объёме позволяет раскрыть данную тему исследования.

ва и их использования в процессе производства авто транспортных услуг.

Вопросы решения связанных с определением того, насколько объём оказываемых услуг связан с тем или иным фактором производства и будет ли он как-нибудь изменяться в будущем, будет предполагать неизбежность их решения.

Из всего вышеизложенного, можно сделать вывод, что социальное и экономическое развитие автотранспортного предприятия невозможно без улучшения эффективности деятельности производства, что способствует деталями планирования факторов производства.

Целью написания данной бакалаврской работы является разработка мероприятий по совершенствованию транспортной системы на основе логистики (на примере ООО «ТЦП»).

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

-Рассмотреть теоретические основы транспортной логистики, принципы и функции;

-Провести анализ логистической деятельности организации ООО «ТЦП»;

-Разработать мероприятия по совершенствованию транспортной системы организации ООО «ТЦП»;

-Дать оценку экономической эффективности реализации предложенных мероприятий.

Объектом исследования в данной бакалаврской работе является организация ООО «ТЦП»

Предметом исследования выступает транспортная система организации ООО «ТЦП»

При написании данной бакалаврской работы использовались труды многих отечественных и зарубежных авторов.

Дипломная работа состоит из введения, трёх глав, заключения и списка использованной литературы.

Во введении обосновывается актуальность данной темы исследования, определяется цель и задачи, а также объект и предмет исследования.

В первой главе рассматриваются теоретические аспекты по данной теме исследования, а именно раскрывается понятие транспортной логистики и её основные элементы, исследуется зарубежный опыт применения транспортной логистики, а также исследуются показатели эффективности применения транспортной логистики.

Во второй главе проводится анализ транспортной логистики на примере организации ООО «ТЦП» В данной главе исследуется краткая характеристика логистической деятельности организации ООО «ТЦП», проводится исследование практики контроля транспортной логистики организации ООО «ТЦП», проводится анализ показателей транспортной системы логистики организации ООО «ТЦП»

В третьей главе разрабатываются мероприятия по совершенствованию

транспортной системы логистики организации ООО «ТЦП»

В заключении отражены основные выводы по данной теме исследования.

Данная структура в полном объёме позволяет раскрыть данную тему исследования.

# **1 Теоретические основы транспортной системы, принципы и функции**

## **1.1 Понятие единой транспортной системы и логистический подход к её организации**

Логистика, с экономической точки зрения, представляет собой деятельность по организации, управлению и оптимизации движения разного рода потоков от их источника до непосредственного потребителя. Эта наука подразделяется на несколько видов. Одним из них является транспортная логистика.

Транспортная логистика - это своеобразная система, которая отвечает за организацию доставки. Иными словами, транспортная логистика занимается перемещением тех или иных материальных потоков из пункта А в пункт Б. При этом выбирается оптимальный маршрут движения. Активное применение данной области знаний происходит в шестидесятые года XX века. Именно на этот период приходится интенсивное развитие производств. Стало ясно, что знание обо всех пунктах движения сырья позволяет выявить потери. Таким образом, грамотная транспортная логистика снижает себестоимость товара. [1]

Существенную роль в развитии науки сыграли достижения научно-технического прогресса, благодаря которому стала возможна связь на огромных расстояниях.

Принято различать оперативные и координационные функции логистики. Первые связаны с менеджментом движения ценностей в сфере непосредственного производства и распределения. Вторые связаны с координированием уровня спроса и предложения. Сюда относят анализ и выявление потребностей (преимущественно материальных) производственного процесса, планирование и прогнозирование развития рынков, обработку информации о потребностях клиентов и многое другое.[2]

Иными словами, основываясь на получаемых данных, логистика связывает потребности клиентов с возможностями предприятия. Теперь о задачах. Их можно разделить на две большие группы: общие (глобальные) и частные. К первым следует отнести достижение максимально возможного результата при минимальных издержках. Ко второй группе задач относят создание минимального уровня запасов, сокращение временного периода, необходимого для осуществления перевозок, и многие другие.

Если говорить о функциях, характерных для такого вида рассматриваемой науки как транспортная логистика, то здесь важное место уделяется персоналу, без которого невозможно достижение цели. Сюда же относят необходимость проведения классификации транспортных средств, а также организацию ценовой политики. Транспортно - логистическая система – это понятие характеризует всю совокупность клиентов и производителей товаров, услуг, а также используемые для их взаимосвязи пути сообщения, транспорт, здания и сооружения, системы управления и иные ресурсы. [3]

Транспортная логистика не может существовать без соответствующей инфраструктуры. Транспортная логистика это – перемещение объектов, их хранение, складирование и сопровождение всех процессов финансовыми и информационными потоками невозможно, если отсутствуют необходимые для этого технические средства. Инфраструктура обеспечивает бесперебойное и точное выполнение всех функций. От качества осуществляемых перевозок во многом зависят итоговые объёмы затрат.

Поэтому, транспортная логистика на предприятии должна учитывать также следующие аспекты: эффективность функционирования каждого вида транспорта в отдельности, эффективность организации перевозок от производителя к потребителю, а также учёт хранения и обработки грузов, что особенно важно для клиента.

Транспортная логистика, представляет собой ключевое звено для каждого предприятия, которое стремится преуспеть и достичь небывалых экономических



высот. Эффективное управление транспортной системой, позволяет манипулировать всеми потоками материальных ресурсов, осуществлять качественные перевозки и контролировать сам процесс транспортировки. [4]

Для эффективной планировки сквозного процесса перевозки необходимо привлечение одного оператора, который будет руководить этим процессом и его продвижением.

Принципы организации смешанной транспортировки.

Когда организовывается смешанная перевозка, главные предположения логистической системы такие:

- задействование более двух транспортных видов;
- привлечение единственного оператора;
- пользование единственным транспортным документом и тарифом;
- последовательно-центральное взаимодействие;
- ответственность за груз должна быть целостной и значительной.

Итог, которого помогает достичь транспортная логистическая система, это обеспечить доставку неповреждённого груза вовремя и в нужное место, при этом затраты должны быть минимальными.

Для того чтобы обеспечить сопряжённость в этом виде логистики, необходимо согласовывать финансовые заинтересованности участников и применять целостные системы планирования. [5]

Должным уровнем, организованная транспортно-складская логистика – это великолепный инструмент, обеспечивающий стабильное процветание фирмы, выход на новые рынки и неуклонное увеличение числа клиентов. Это обязательный элемент современного стратегического менеджмента, эффективность которого подтверждается опытом успешных международных предприятий. Эффективная транспортная и складская логистика приводят к росту прибыли даже при плохих экономических условиях, и это вызывает к ней неподдельное уважение.

Менеджеры, отвечающие за транспортную логистику, рассчитывают

наилучший маршрут движения используемого предприятием транспорта, выбирают такой его вид, который оптимально подойдёт для заданного расстояния и конкретного груза, определяют его загрузку. Всё это особенно важно для отечественных условий: наши пробки в крупных мегаполисах и огромные расстояния давно уже не вызывают удивления. Использование расчётов транспортной логистики намного снижает общие издержки и, следовательно, приводит к увеличению дохода. [6]

Транспортная логистика включает ряд элементов или, иначе говоря, существенных составных частей. Важнейшие из них следующие:

- грузы, образующие соответствующие потоки;
- пути;
- терминал;
- подвижной состав;
- тяговые средства;
- участники логистических процессов;
- тара и упаковка.

В современных условиях хозяйствования, спрос на логистические услуги возрастает. Это связано с постоянным ростом экономики и ростом конкуренции среди производителей. Повышение конкурентоспособности достигается путём совершенствования системы складирования, транспортировки и распределения товаров между потребителями.

Доставка грузов различными видами транспорта, чаще всего не одним, а несколькими, обеспечивается с помощью транспортной логистики. Поэтому, здесь можно говорить о такой проблеме как неразвитость транспортной инфраструктуры. В связи с постоянно растущим спросом необходимо постоянно применять новые технологии в транспортной логистике.

Необходимость внедрения современных технологий в транспортную логистику прежде всего почувствовали отечественные транспортно-экспедиционные компании, принимающие участие в международных перевозках.

Совершенствование технологий в логистике достигается путём применения современных интервокальных, мульти модальных и терминальных систем, технологии перевозки «от двери до двери», современных телекоммуникационных систем сопровождения грузовых перевозок и т.д.

Для совершенствования логистических транспортных систем, отечественные транспортные и экспедиционные компании начали активно создавать и внедрять свои терминальные сети, распределительные и логистические центры, системы информационно-компьютерной поддержки логистической деятельности. [7]

Одним из важнейших факторов эффективного развития экономики является транспорт. Роль транспорта увеличивается в связи с ростом рыночных экономических отношений. Это объясняется тем, что благодаря транспорту формируются региональные товарные рынки. Становится более актуальной главная задача транспорта – ускорение оборота материальных ценностей, доставки готовой продукции, перевозки людей. В нём занято 8% общей численности рабочих и служащих, 13,6% основных производственных фондов.

Развитие транспортной логистики связано с рядом проблем:

-маршрут поставки продукта от поставщика к конечному потребителю не всегда эффективно используется;

-плохо развита инфраструктура транспорта, в частности касаясь автодорог;

-слабые технологические возможности грузовых терминалов и их малое количество;

-недостаточное количество современного оборудования подточенного под мировые стандарты буквально на всём автотранспорте; подвижный транспорт находится в состоянии износа;

-собственный и наёмный состав не всегда эффективно используется; значительные расходы от простоя;

-затраты от малоэффективной работы (слабая система мотивации

влияющая на производительность автотранспортного цеха, кражи горюче-смазочного материала);

Но можно отметить и некоторые положительные аспекты в этом направлении. А именно, что логистика и транспортировка всё же развиваются, а отношения между клиентами и перевозчиками становятся более плодотворными. Растёт число проектов по аудиту систем в логистике.

В Соединённых штатах в разработку взята система, где ТС работают без остановки, и используются тягачи с полуприцепами которые больше них в два раза, они же выполняют роль складов временного хранения. Фирмы, специализирующиеся на логистическом рынке в Северной Америке, выполняют пару базовых приёмов:

- осуществление логистического процесса происходит исходя из потребностей клиента;

- непосредственное предоставление транспортных и складских услуг, для чего им необходимы терминалы, склады, подвижный состав.

Опыт в странах Европы и США показывает значительную роль транзитных логистических организаций в формировании бюджета.

Доходы логистических центров в разных странах отражены на рисунке 1.

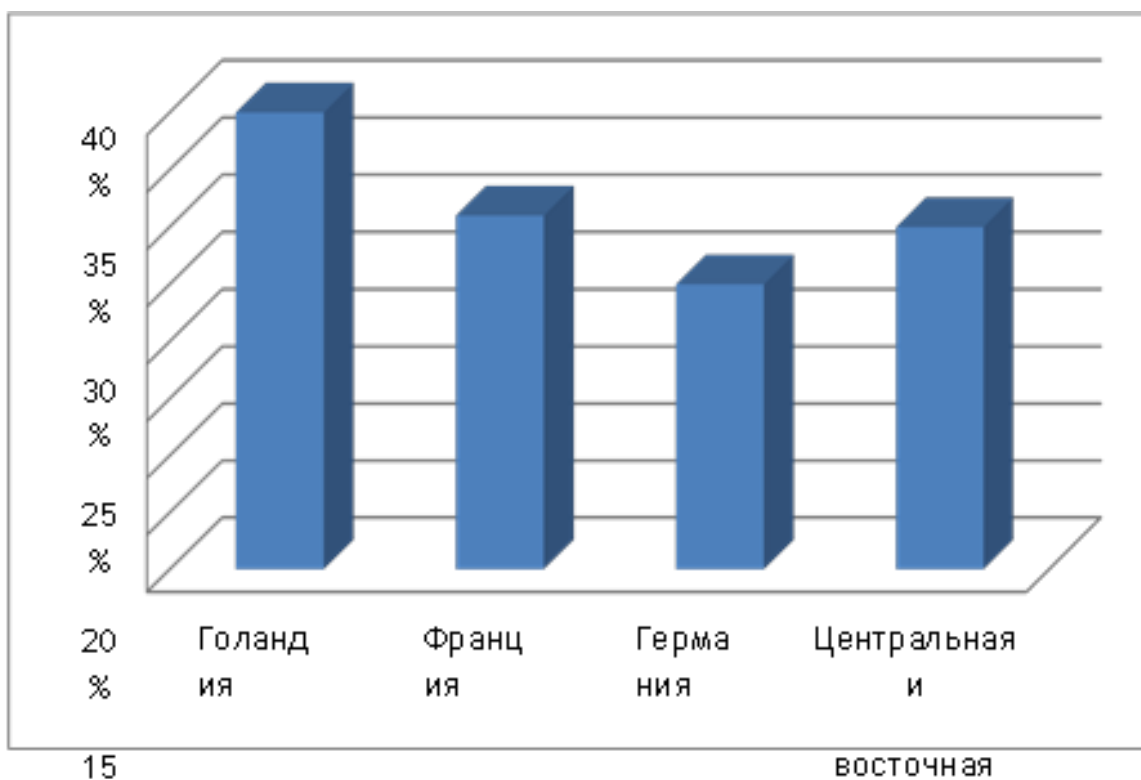


Рисунок 1- Доходы логистических центров в разных странах Европы

В странах центрально-азиатского региона наблюдается рост объёмов международной торговли с зарубежными странами. Это даёт возможность наращивать транспортно-логистический потенциал этих стран. В связи с этим, возникают особые требования к модернизации имеющейся инфраструктуры транспортных и складских комплексов. Залогом успеха и высокой рентабельности работы логистических систем в центрально-азиатском регионе является размещение грузов вдоль главных международных маршрутов.[8]

Развитие интермодальных перевозок в Норвегии является одной из важнейших задач государственной политики. В Норвегии, основным направлением транспортной логистики является усиление роли железнодорожного транспорта. Поэтому в Норвегии активно строятся вторые пути, возводятся новые терминалы и реконструируются старые, которые в дальнейшем используют для складирования больших партий груза. Перестройка складских комплексов делалась с учётом большого объёма грузов, перевозимого в контейнерах.

Главной задачей транспортной логистики Финляндии, является обеспечение недорогих и надёжных международных маршрутов, обеспечение привлекательности финского логистического комплекса на фоне непрерывного укрепления позиций Эстонии, Латвии, Литвы и Польши.

Исследование практики западноевропейских стран отчётливо говорит о том, что за рубежом преобладают две модели управления логистикой, а именно авторитарная – при которой государство указывает даже на «узкоспециальные» вопросы (Финляндия) и «демократическая» - когда чиновники лишь показывают ориентиры развития (Германия).

Причина, обуславливающая разницу между странами, лежит в том, насколько транспортная логистика важна для каждой страны.

Эффективность работы производственно-хозяйственной деятельности автотранспортного предприятия напрямую зависит от знаний экономических процессов сотрудников данной организации.

От того насколько руководитель автотранспортного предприятия экономически грамотен, в организации решаются следующие задачи:

- достигается снижение себестоимости предоставляемых услуг;
- достигается эффективное планирование всех оказываемых услуг;
- разрабатываются экономически выгодные коммерческие условия для оказания услуг;
- достигается оптимальная организация предлагаемых услуг;
- осуществляется внедрение прогрессивных способов хозяйствования;
- стимулирование роста труда.

Поэтому в настоящее время в деятельности автотранспортного предприятия большое значение имеет анализ эффективности деятельности автотранспортного предприятия. Основной целью данного анализа является определение недостатков и своевременное их удаление, а также поиск неиспользованных ресурсов.[9]

Как любое коммерческое предприятие, основным принципом

хозяйствования автотранспортного предприятия является получение максимальной прибыли, т.е. получение максимального результата.

От того насколько эффективно используются ресурсы автотранспортного предприятия зависит эффективность работы предприятия. Экономический эффект хозяйственной деятельности организации можно определить как соотношение затрат и результатов функционирования АТП.

Перевозочный процесс и технико-эксплуатационные показатели подвижного состава образуют эффективность грузовых перевозок автомобильным транспортом.

Эффективность работы АТП также можно определить через объём работы и их качество. Производительность в данном случае определяется по следующей формуле:

$$P = \frac{g\gamma v\beta l}{l+tn-p*\vartheta\beta} \quad (1)$$

где  $q$  – грузоподъёмность автомобиля;  $\gamma$  – коэффициент использования грузоподъёмности;  $v$  – техническая скорость;  $\beta$  – коэффициент использования пробега;  $l$  – среднее расстояние перевозки груза; [10]

Себестоимость перевозок автомобильным транспортом можно определить по следующей формуле:

$$S = \frac{S_{об}(l+tn\vartheta\beta)}{T_{пр}\vartheta\beta q\gamma l} \quad (2)$$

где  $S$  – себестоимость 1 ткм;

$S_{об}$  – общая сумма затрат;

$T_{н}$  – продолжительность работы подвижного состава на линии.

На работу автомобилей в городских условиях (производительность независимо от грузоподъёмности автомобиля) большое влияние оказывают эксплуатационные факторы.

Также на производительность автомобильного транспорта оказывают

влияние такие факторы как: расстояние перевозки, коэффициент использования грузоподъёмности, коэффициент использования пробега, время на погрузку-разгрузку и техническая скорость.

Технико-эксплуатационные показатели, оказывающие влияние на эффективность деятельности автотранспортного предприятия, условно можно разделить на две группы:

-коэффициенты технической готовности, выпуска и использования подвижного состава; коэффициенты использования грузоподъёмности и пробега, среднее расстояние поездки с грузом и среднее расстояние перевозки; время простоя под погрузкой-разгрузкой, время в наряде, техническая и эксплуатационная скорости;

-количество поездок, общее расстояние перевозки и пробег с грузом, объём перевозок и транспортная работа.

Производительность подвижного состава можно определить по следующей формуле:

$$Q = g * \gamma * n * B \quad (3)$$

где  $q$  – грузоподъёмность автомобиля;

$\gamma$  – коэффициент использования грузоподъёмности

Для того чтобы определить зависимость производительности подвижного состава от технико-экономических показателей, можно использовать следующую формулу:

$$T_B = \frac{l_{B\gamma}}{\beta_{B\gamma} t} + tn - p \quad (4)$$

Из чего можно сделать вывод, что отдельные стороны работы подвижного состава влияют на уровень производительности его работ.

Также следует отметить, что на каждый данный фактор в отдельности влияют ещё дополнительные факторы, которые оказывают общее суммарное воздействие на производительность подвижного состава.[11]

Эффективность работы автотранспортного предприятия напрямую зависит



от уровня конкурентоспособности. Конкурентоспособность определяется размером себестоимости оказываемых услуг и их качеством. Расходы и объём перевозок влияют на себестоимость транспортной работы. А себестоимость грузоперевозок делится на две группы показателей.

К первой группе показателей относят грузоподъёмность, коэффициент использования грузоподъёмности и коэффициент использования пробега. Данные показатели образуют величину переменных и постоянных затрат.

Ко второй группе показателей относят: коэффициент выпуска автомобилей на линию, время в наряде и среднюю техническую скорость. Данные показатели составляют эффективность функционирования подвижного состава.[12]

Чтобы определить влияние технико - эксплуатационных показателей на изменение себестоимости через изменение общего пробега, путём подстановок выводятся формулы, где составляющие общего изменения себестоимости перевозок вследствие изменения общего пробега автомобилей  $L_{\text{общ}}$  и выработки на 1 км. Пробега  $P_1$ , обусловленного влиянием следующих факторов продолжительности работы автомобиля в наряде  $T_n$ ; средней технической скорости  $V_t$ ; среднего пробега с грузом за поездку  $l_{\text{ег}}$ ;  $\alpha_v$  – коэффициента выпуска на линию;  $t_{п-р}$  – продолжительности простоев под погрузкой-разгрузкой за езду;  $A_{\text{сп}}$  – среднесписочного числа автомобилей; коэффициента использования пробега  $\beta$ ; средней грузоподъёмности  $q$ ; коэффициента динамического использования грузоподъёмности  $\gamma_d$ .

Прибыль от перевозок, прибыль от погрузочно-разгрузочных работ, прибыль от выполнения транспортно-экспедиционных операций и других видов деятельности составляют балансовую прибыль предприятия.

В логистике существует связь между следующими показателями: рентабельность активов, рентабельность реализации, оборачиваемость активов. Если вдруг наблюдается низкая рентабельность продаж, то здесь необходимо добиться ускорения оборотов активов.[13]

Все эти показатели формируются по своему предназначению. К первой группе рентабельности капитала относятся следующие показатели:

- первый, это изменение уровня рентабельности продукции;
- второй, скорость оборота совокупного капитала;
- третий, соотношение собственного и заёмного капитала.

Поэтому отдача собственного капитала становится выше в том случае, если происходит увеличение доли заёмных средств совокупного капитала. Также, рентабельность продукции необходимо рассчитать по показателям прибыли, отражаемой в отчётности самого предприятия.

Показатели рентабельности показывают прибыльность продукции базисного и отчётного периодов. Существует формула соотношения рентабельности продукции по прибыли от реализации:

$$K_0 = \frac{P_0}{N_0} \quad K_1 = \frac{P_1}{N_1} \quad \Delta K = \frac{N_0 - S_0}{N_0} \quad K_1 = \frac{N_1 - S_1}{N_1} \quad K = K_1 - K_0 \quad (5)$$

Где  $P_1, P_0$  – прибыль от реализации отчётного и базисного периодов;

$N_1, N_0$  – реализация продукции (работ, услуг) отчётного и базисного периодов;

$S_1, S_0$  – себестоимость продукции (работ, услуг) отчётного и базисного периодов;

$\Delta K$  – изменение рентабельности в отчётном периоде по сравнению с базисным периодом.

Влияние фактора изменения объёма реализации определяется расчётом (по методу ценных постановок):

$$KN = \frac{N_1 - S_0}{N_1} - \frac{N_0 - S_0}{N_0} \quad (6)$$

Соответственно влияние изменения себестоимости составит:

$$KN = \frac{N_1 - S_1}{N_1} - \frac{N_1 - S_0}{N_1} \quad (7)$$

Сумма факторных отклонений даёт общее изменение рентабельности в отчётном периоде по сравнению с базисным периодом:

$$k = KN - KS \quad (8)$$

- третья группа, определяющая показатели, рассчитанные на основе потоков наличных денежных средств, формируется аналогично первой и второй группам, однако вместо прибыли в расчёт принимается чистый приток денежных средств.

Данные показатели дают представление о степени возможности предприятия расплатиться с кредиторами, заёмщиками и акционерами денежными средствами с использованием денежного притока.[14]

Благодаря тому, что рентабельность имеет много показателей, можно выделить множество направлений её повышения. Для этого каждый исходный показатель складывают в факторную модель с различной степенью детализации, что задаёт границы выявления и оценки резервов деятельности автотранспортного предприятия.

## **1.2 Основные элементы и механизмы функционирования транспортной системы предприятия**

По сведениям международного исследования, результативность управления материальными потоками выражается:

- уменьшением резервов на всём пути его перемещения;
- снижением времени прохождения изделий по логистической цепи;
- путём уменьшения транспортных расходов, а также их сокращение на операции с грузом.[15]

Главные резервы снижения издержек, связаны с развитием логистических элементов. В снабжении они составляют- 50%, в сбыте- 40%, в производстве- 10%. В следствии чего, становление транспортно-логистической системы предприятия, является важным моментом увеличения конкурентоспособности. Различие логистического подхода заключается в объединении некоторых элементов цепи в общую систему сквозного управления материальными и

информационными потоками, с целью получения желанного итога, с наименьшими расходами времени и ресурсов.

За основу понимания транспортно-логистической системы с точки зрения экономики, следует предлагать следующие принципы системного подхода: структурирование- поведение системы, обусловленное не столько особенностями отдельных элементов, сколько свойствами её структуры; унитарность- отделение системы от окружающей среды; иерархичность - соподчинённость элементов в системе; полиархия - познание системы по причине сложности, требующее множественности её описания; системность.

Значимость экономического механизма этой системы просматривается в системно-ресурсном аспекте, при понимании работы элементов механизма и оценки действия работы системы.[16]

## **2 Анализ логистической деятельности ООО «ТЦП»**

### **2.1 Организационно-экономическая характеристика предприятия**

ООО «ТЦП» была зарегистрирована более 4 лет назад, по адресу г.Томск, улица Пушкина 9. кв.27 , фактический адрес: г.Томск, пр.Ленина 104 офис 503. основным видом деятельности компании является:

- осуществление грузовых перевозок по городам России;
- осуществление городских, пригородных и междугородних пассажирских перевозок;
- техническое обслуживание и ремонт автотранспортных средств.

Основным видом деятельности по кодам ОКВЭД (Общероссийский классификатор видов экономической деятельности):

- деятельность сухопутного транспорта;
- деятельность прочего сухопутного пассажирского транспорта, подчиняющегося расписанию.

ООО «ТЦП» работает в следующих отраслях промышленности (в соответствии с классификатором ОКОНХ (общероссийский классификатор отрасли народного хозяйства)):

- транспорт и связь;
- сухопутный транспорт;
- шоссейный транспорт;
- автомобильное хозяйство.

Следует отметить, что ООО «ТЦП» относится с уважением к своим клиентам, и заботится о качестве предоставляемых услуг. К основным достоинствам предприятия следует отнести:

- приемлемую цену на грузоперевозки;
- качественное и быстрое обслуживание клиентов компании;
- наличие специализированно-оборудованного транспорта;

- профессиональное обслуживание сборных грузов;
- грамотность сотрудников организации;
- опытных водителей.

На предприятии в настоящее время сформирована линейно-функциональная организационная структура, изображенная на рисунке 2:



Рисунок 2 - Организационная структура предприятия ООО «ТЦП»

На основании рисунка 2 можно говорить о том, что структура предприятия ООО «ТЦП» является линейно-функциональной, так как в структуре предприятия просматриваются линейные и функциональные связи. К линейным связям относят движение информации между линейными руководителями, а также принятие и реализация управленческих решений между ними. Что касается функциональных связей, то они соприкасаются с функциями менеджмента. Те права, которые имеют так называемые линейные руководители, предполагают решение многих вопросов касаясь развития доверенных им организаций, а также подразделений, стоит также отметить, что они могут отдавать указания которые обязаны выполнять остальные члены

организации.[17]

К недостаткам такой системы управления можно отнести слабую связь на горизонтальном уровне, неспособность решать стратегические проблемы, т.к. руководители практически всех высших уровней акцентируют своё внимание на оперативных проблемах.

В рассматриваемой нами схеме, в качестве уровня управления представлены:

- высший, им выступает генеральный директор, его деятельность предусматривает цели и стратегии развития всех систем;

- средний, так называемый уровень управления, он объединяет в себе руководителей среднего звена, к ним можно отнести директора по развитию, начальника службы доставки;

- низший, уровень производственно-технического управления, который объединяет в себе руководителей так называемого низового звена, который находится непосредственно над рабочими. Основные показатели финансовой деятельности отражены в таблице 1.

Таблица 1 - Показатели деятельности ООО «ТЦП» за 2016–2018 годы

Показатели	2016 г.	2017 г.	2018 г.	Изменение					
				2016–2017 гг.		2017–2018 гг.		2016–2018 г.	
				Абс. (гр. 3–гр.2)	(темп прироста), % (гр.3–гр.2) × 100%/г	Абс. (гр.4–гр.3)	(темп прирост а)%, (гр.4–гр.3)	Абс. (гр.4–гр.2)	Относ. (темп прироста), % (гр.4–гр.2) × 100%/г р.2
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Выручка <sup>1</sup> , млн руб.	261,4	260,7	254,8	-0,7	-0,3	-5,9	-2,3	-6,6	-2,5
2. Себестоимость продаж <sup>1</sup> , млн руб.	117,6	119,1	124,7	1,5	1,3	5,6	4,7	7,1	6
3. Валовая прибыль <sup>1</sup> (убыток), млн. руб.	143,8	141,6	130,1	-2,2	-1,5	-11,5	-8,1	-13,7	-9,5
4. Управленческие расходы <sup>1</sup> , млн.руб.	1,4	1,3	1,3	-0,1	-7,1	0	0	-0,1	-7,1
5. Коммерческие расходы <sup>1</sup> , млн. руб.	1,8	1,6	1,5	-0,2	-11	-0,1	-6,2	-0,3	-16,7
6. Прибыль (убыток) от продаж, млн. руб.	140,6	138,7	127,3	-1,9	-1,3	-11,4	-8,2	-13,3	-9,4
7. Чистая прибыль <sup>1</sup> , млн. руб.	132,1	130,4	119,7	-1,7	-1,3	-10,7	-8,2	-12,4	-9,4
8. Основные средства, млн. руб.	4,3	4,6	4,8	0,3	7	0,2	4,3	0,5	11,6
9. Оборотные активы <sup>2</sup> , млн. руб.	152,3	151,6	149,5	-0,7	-0,4	-2,1	-1,4	-2,8	-1,8

Продолжение таблицы 1

10. Численность ППП,	60	63	60	3	5	-3	-4,8	0,7	4
----------------------	----	----	----	---	---	----	------	-----	---

чел.									
11. Фонд оплаты труда ППП <sup>3</sup> , млн. руб.	17,3	18,9	18	1,6	9,2	-0,9	-4,8	0,7	4
12. Производительность труда работающего, тыс.руб. (стр1/стр.10)	4356	4138	4246	-218	-5	108	2,6	-110	-2,5
13. Среднегодовая заработная плата работающего, млн. руб. (стр11/стр10)	0,29	0,3	0,3	0,01	3,4	0	0	0,01	3,4
14. Фондоотдача (стр1/стр8)%	61	56,7	53	-4,3	-7	-3,7	-6,5	-8	-13,1
15. Оборачиваемость активов, раз (стр1/стр9)	1,71	1,72	1,7	0,01	0,58	-0,02	-1,16	-0,01	-0,6
16. Рентабельность продаж, % (стр7/стр1) × 100%	0,5	0,5	0,47	0	0	-0,03	-6	-0,03	-6
17. Рентабельность производства, %	119,5	116,4	102	-3,1	-2,6	-14,4	-12,4	-17,5	-14,6
18. Затраты на рубль выручки, (стр2+стр4+стр5)/с тр1*100 коп.)	46,2	46,8	50	0,6	1,3	3,2	6,8	3,8	8,2

На основании данной таблицы можно сделать следующие выводы:

Выручка от реализации на протяжении исследуемого периода снизилась на 6,6 млн. руб. или на 2,2% и составила 254,8 млн. руб.

Себестоимость на протяжении исследуемого периода выросла на 7,1 млн. руб. или на 6% и составила 124,7 млн. руб.

Так как тем роста себестоимости выше темпа роста выручки от реализации, валовая прибыль на предприятии снизилась на 13,7 млн. руб. и составила 130,1 млн. руб.

За исследуемый период наблюдается снижение роста управленческих и коммерческих расходов. В 2018 году по отношению к 2016, управленческие и коммерческие расходы снизились на 0,4 млн. руб. и составили 2,8 млн.руб.Снижение коммерческих расходов связано с изменениями затрат, связанных с отгрузкой и реализацией товара.

В организации наблюдается снижение чистой прибыли. В 2018 году чистая прибыль снизилась на 12,4 млн. руб. по отношению к 2016 году и составила 119,7 млн. руб.

Численность персонала за исследуемый период не поменялась, она составляет 60 человек.

Рассматривая фонд заработной платы, можно говорить о том, что на протяжении исследуемого периода он вырос на 4%.

Производительность труда на протяжении исследуемого периода заметно



упала. В 2018 году по отношению к 2016 году производительность труда упала на 110 тыс. руб./чел. и составила 4246 тыс. руб./ чел.

Фондоотдача на протяжении исследуемого периода также снизилась на 13,1%. Рентабельность продаж на протяжении исследуемого периода упала с 0,5% до 0,47% , это связано с увеличением себестоимости продаж и уменьшением выручки организации, что свидетельствует о снижении эффективности деятельности организации.

## **2.2 Анализ транспортной системы предприятия**

Ведение управления АТП, раскрывается в связанных между собой функциями управления, которые являются ничем иным как операциями управленческого процесса.

К основам определения их состава является разработка технологического процесса управления, установление так называемой организационной структуры. Здесь можно отметить, что общая функция управления представляет собой часть цикла управления, которая направлена на каждый его объект и определяет его специализацию. Такие операции управленческого. [19]

цикла как: планирование, организация, координация, мотивация и контроль, являются более обоснованным типовым составом данного цикла.

Так как объектом управления выступает АТП, то его функции управления переплетаются с видом его деятельности, т.е. транспортные услуги которые оно предоставляет. Среди основных функций управления на АТП следует выделить:

- стратегическое планирование;
- проведение экономического анализа;
- ежедневный осмотр автотранспортного парка и его ремонт в случае необходимости;
- координация работы предприятия;
- контроль транспортного процесса, выявление недостатков и их

устранение;

Ко всему вышесказанному, можно добавить что, на предприятии имеют место быть как внешние, так и внутренние факторы негативно сказывающиеся на его деятельности.

К первым относят усиливающуюся конкуренцию, которая преобладает на рынке автотранспортных услуг. Частные перевозчики грузов стали занимать достаточно большую нишу в этом виде деятельности, чем доставляют немалую конкуренцию АТП. Также, сюда можно отнести отмену госрегулирования автомобильного транспорта. Это сказывается негативно на предприятии, так как отмена дотации влечёт к отмене финансирования АТП со стороны государства.[20]

Вторая группа факторов, именуемая внутренней, также как и первая, играет большую роль на состоянии предприятия. Ко второй группе следует отнести планирование самого транспортного процесса, управление и непосредственно координация всех подсистем, необходимый контроль за транспортным процессом, учёт, и как следствие анализ результатов его деятельности.

Деятельность некоторых вышеперечисленных факторов, на предприятии ООО «ТЦП», оставляет желать лучшего, а именно: планирование – тут зачастую возникают ошибки при составлении сменно-суточных планов, недостаточно продуманы маршруты движения автотранспорта, плохо развита координация работ между ООО «ТЦП» и отправителями грузов. Из всего вышеперечисленного следует сделать вывод, что это всё негативно отражается на работе автотранспортного предприятия и соответственно на его заказчиках.

Более того, следует отметить, что при наличии этих проблем снижается количество заказов на перевозку грузов, что влечёт за собой к простаиванию автопарка, и как следствие к снижению уровня прибыли АТП.

Рассмотрев всё вышеперечисленное, можно говорить о том, что на ООО «ТЦП» на сегодняшний день существуют такие проблемы как:

- мало-результативное управление грузоперевозками;
- планирование грузоперевозок требует доработок;
- плохая подготовка автопарка;
- нерациональное использование пробега на маршрутах;
- простой автопарка.

Всё это требует принять ряд управленческих решений, для того чтобы поменять ситуацию которая сложилась на предприятии.

1С «управление автотранспорта»- данная программа предназначена для автоматизации деятельности АТП, она позволяет вести необходимый управленческий и оперативный учёт.

Управление автотранспортом можно разбить на несколько взаимосвязанных модулей (подсистем):

- складской учёт;
- учёт ГСМ;
- учёт ремонтов;
- тех.обслуживания и его планирование;
- диспетчерская;
- взаиморасчёты;
- учёт работы водителей;
- учёт затрат.

В подсистеме 1С «Управление автотранспортом» имеются следующие подсистемы:

- Складской учёт – этим модулем 1С «Управление автотранспортом» не отличается от прочих программ, где есть оперативный учёт товаров на складах, т.е. в программе присутствуют поступления товаров/материалов, перемещение между складами и списание. А также необходимые отчёты по движениям материалов и товаров на складах, см. приложение А: Ведомость материалов на складах.[21]

Учёт ГСМ – в модуле ведётся учёт поступления, выдачи и расхода

горюче- смазочных материалов. Поступление ГСМ на склад можно ввести складским документом «Поступление материалов и услуг». Есть также документ «Заправка ГСМ», который не только формирует партии в складском учёте, но и остатки ГСМ в соответствующем транспортном средстве, а также о событии «заправка». Чтобы вернуть топливо из автомобиля на склад нужно ввести документ «Слив ГСМ».

Расход ГСМ на каждую транспортную единицу можно сравнить с нормативами расхода ГСМ, которые настраиваются в справочнике моделей ТС. В 1С «Управление автотранспортом» существует разнообразная отчётность по ГСМ. См. Приложение Б: Ведомость движения ГСМ.

#### Учет ремонтов

В данной подсистеме ведется учет сервисного обслуживания и ремонта транспортных средств. В том числе заказы (заявки) на ремонт и СО, учет выполнения ремонтов и планового ТО, замены аккумуляторов и шин ТС.[22]

Заказы оформляются документом «Предварительный заказ на ремонт», на основании которого вводится «Ремонтный лист».

Проанализировать выполненные ремонты можно следующими отчетами: Ведомость по установленным з/ч и выполненным работам.

Модуль планирования технического обслуживания.

ПТО – подсистема для контроля сроков планового технического обслуживания, сроков действия любых документов, а также контроля износа шин и аккумуляторов. Нормы прохождения планового ТО задаются в справочнике "Модели ТС". Информация по срокам действия документов и сведения о шинах и аккумуляторах хранится в соответствующих закладках карточки автомобиля.

В 1С Управление Автотранспортом ведется учет ДТП (дорожно-транспортных происшествий) документом "Регистрация ДТП", куда вносятся данные автомобиля и водителя, участвовавших в ДТП, список сторонних участников, данные страховой компании и экспертиза ущерба.

В программе можно получить отчетность по ДТП. Диспетчерская. Как

видно из самого названия подсистема предназначена для использования диспетчерами, т.е. сотрудниками, занимающимися принятием заказов на транспорт, планированием потребности в нем, выписки и обработки путевых и маршрутных листов.[23]

Формирование суточной разрядки на выпуск транспортных средств формируется в 1с управлении автотранспортом с учетом графиков работы водителей и возможности транспортного средства совершить рейс.

Печатные формы путевых листов точно соответствуют приказам министерства транспорта. Это такие формы, как №4-П, №4-С, №3 спец, №4-М, ЭСМ2, №6 спец, №3.

В программе существует возможность пакетного формирования и печати путевых листов, что значительно снижает трудозатраты диспетчеров на выдачу путевок.

Кроме многочисленных прочих отчетов, позволяющих контролировать выработку, пробег, простои ТС и водителей, существует специальный наглядный отчет в виде диаграммы «Диспозиция ТС».

#### Взаиморасчеты

Этот модуль отвечает за выписку счетов, формирование актов за оказанные услуги и реестров, а также за контроль за стоимостью (учет тарифов и преysкурантов) и расчет ее. Справочники тарифов и преysкурантов гибко настраиваемы в разрезе клиентов, их договоров, моделей транспортных средств и маршрутов.[24]

Стоимость услуг рассчитывается автоматически на основании путевых листов и других ТС – документов.

Реестр оказанных услуг формируется с детализацией по заказчикам на основании вышеуказанных документов.

#### Модуль учета зарплаты

В этой подсистеме ведется учет рабочего времени водителей и на этом основании начисление зарплаты.

Рабочее время водителей вычисляется из данных по ремонтным и путевым листам. Также существует возможность вводить всевозможные отклонения в графиках водителей. По итогам автоматически формируется форма (унифицированная) Т13.

В 1С:Управление автотранспортом реализованы несколько вариантов расчета зарплаты:

- процентом от выручки;
- фиксированной суммой;
- как сдельный заработок от выработки;
- процентом от видов начислений;
- доплата за ночные часы.

Система фильтров тарифов является настраиваемой, возможно их объединение и вытеснение.

По итогам расчетов выдается печатная форма ведомости по начисленной заработной плате.

#### Модуль учета затрат

В подсистеме учета затрат, можно вести учет как прямых затрат, так и выполнять распределение косвенных затрат между автомобилями. Отчеты по затратам формируются в разрезе автомобилей, подразделений, клиентов и статей затрат. По отчетам можно проанализировать рентабельность работы каждого транспортного средства.[25]

Отчеты по затратам можно получать в различных разрезах аналитики, например, в разрезе автомобилей.

Проведем анализ эффективности деятельности автотранспортного предприятия ООО «ТЦП» Для этого, определим производительность автотранспорта ООО «ТЦП» Данные для расчета производительности автотранспорта, представлены в таблицах 2, 3, 4 приложения Г.

Все рассчитанные показатели производительности автотранспорта ООО «ТЦП» перенесём в таблицу 5. приложения Г.

Динамика изменения производительности подвижного состава отражена на рисунке 3.

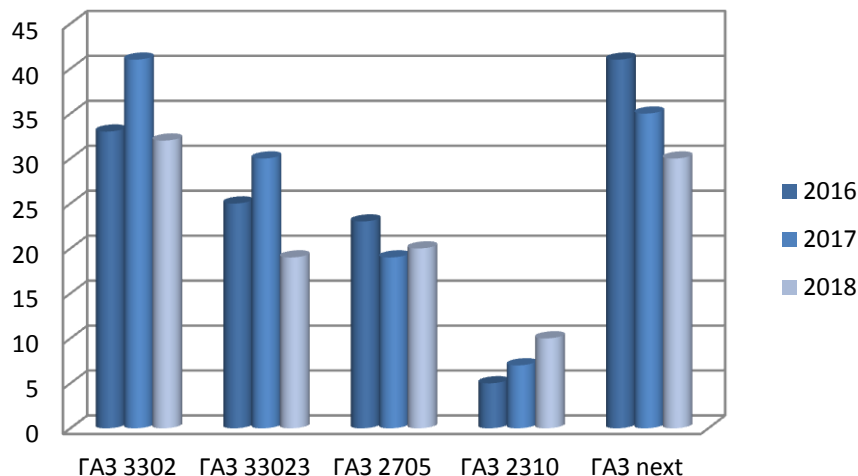


Рисунок 3 - Динамика изменения производительности автотранспорта ООО «ГЦП» за 2016-2018 год

Таким образом, на основании произведенных расчетов можно говорить о том, что на протяжении всего анализируемого периода за 2016 – 2018 год производительность автотранспорта падает, что негативно характеризует деятельность автотранспортного предприятия.

Динамика изменения себестоимости автомобильных перевозок отражена на рисунке 4.

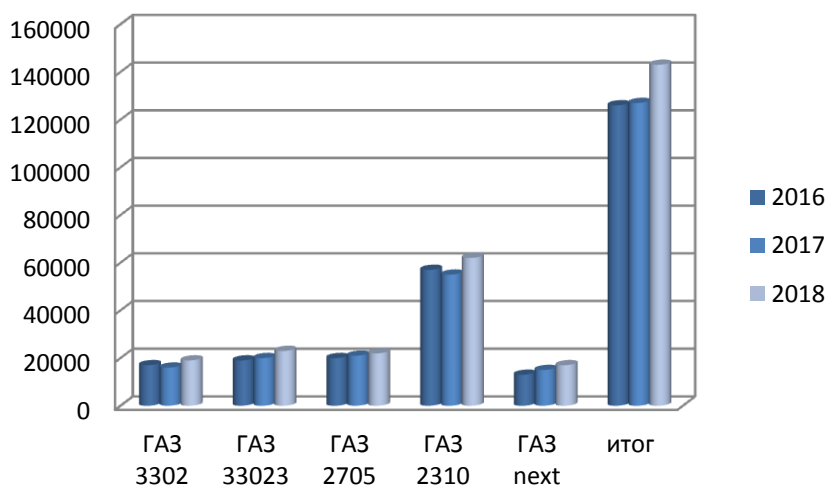


Рисунок 4 - Динамика изменения себестоимости автомобильных перевозок

На основании произведенных расчетов можно говорить о том, что общая себестоимость автомобильных перевозок на протяжении всего исследуемого периода неуклонно растет. В 2018 году по отношению к 2016 году себестоимость автомобильных перевозок выросла на 6%.

Это говорит о том, что эффективность работы автотранспорт снижается, что негативно характеризует деятельность автотранспортного предприятия.

Следующий важный экономический показатель, характеризующий деятельность автомобильного транспорта – это рентабельность.

Проанализируем показатель рентабельности ООО «ТПП» на период 2016 - 2018 гг. в таблице 2.9, см. приложение Е.

На основании данной таблицы можно говорить о том, что рентабельность автотранспортного предприятия на протяжении исследуемого периода сокращается. В 2018 году показатель рентабельности снизился на 0,03 % по отношению к 2017 , а в период 2016 - 2018 год, он упал также на 0,03 %. Снижение показателей рентабельности отрицательно сказывается на экономической эффективности деятельности автотранспортного предприятия. Снижение показателей рентабельности связано с падением балансовой прибыли, а также увеличением себестоимости. Для того, чтобы определить какие именно факторы оказали наибольшее влияние на снижение балансовой прибыли проведем факторный анализ.

Влияние фактора изменения объема реализации определяется расчетом (по методу ценных постановок)

$$K_n = \frac{254,08 - 124,7}{254,08} - \frac{261,4 - 117,6}{261,4} = -0,05$$

Соответственно влияние изменения себестоимости составит:

$$K = \frac{254,08 - 124,7}{254,08} - \frac{254,08 - 117,6}{254,08} = -0,03$$



Таким образом, на основании произведенных расчетов можно говорить о том, что наибольшее влияние на падение балансовой прибыли оказал рост показателя себестоимости. Поэтому для повышения экономической эффективности деятельности автотранспортного предприятия предлагается провести мероприятия по снижению себестоимости.[26]

### **3 Совершенствование транспортной системы на основе логистики у ООО «ТЦП»**

#### **3.1 Разработка мероприятий по совершенствованию транспортной системы на основе логистики ООО «ТЦП»**

Для совершенствования транспортной системы, как одного из элементов логистической системы, предлагается провести мероприятия по снижению себестоимости в целях уменьшения транспортных расходов.

##### **Мероприятие 1. Внедрение системы ГЛОНАСС**

Для управления предприятия ООО «ТЦП» использует современную компьютерную программу управления транспортной организацией. Однако она не содержит возможностей отслеживания нахождения транспортного средства в пути. А это приводит к росту затрат, т.к. организация не имеет возможности отследить где именно находится транспортное средство, не совершает ли оно не запланированные движения. Поэтому для устранения данной проблемы рекомендуется приобрести программный продукт компании Глонасс. Слежение за транспортом осуществляется при помощи оборудования устанавливаемого на автобус или грузовик. У данного продукта есть ряд преимуществ:

- контроль топлива – слив и заправка;
- каждый комплект оборудования Глонасс/GPS мониторинга обладает высоким качеством и надёжностью;
- длительным сроком эксплуатации;
- любое оборудование компании Глонасс предварительно тестируется и настраивается при помощи специальных приборов.

При помощи данного оборудования, организация всегда будет знать точное местоположение автотранспорта.

Мероприятие 2. Разработка предложений по управлению составом (численностью) транспортного парка

На автотранспортном предприятии ООО «ТЦП» сложилось так, что автопарк предприятия не всегда используется рационально, т.к. есть случаи простоя автотранспорта. Это связано с тем, что количество заказов в последнее время неуклонно падает. В связи с этим рассматривается вариант о сокращении парка.[27]

Среди вариантов решения данной проблемы, необходимо рассмотреть следующие:

- сбыт автомобилей находящихся в простое;
- аренда транспорта сторонним предприятиям.

Для того чтобы выбрать один из предложенных вариантов, необходимо рассматривать такие критерии как: получение прибыли от использования автотранспорта, снижение затрат на его ремонт и содержание. После небольшого анализа, было предложено что, более рациональным вариантом будет сдача в аренду транспорта сторонним организациям, т.к. транспорт будет возвращён в парк по истечению сроков договора аренды.[28]

Ещё одним положительным моментом является то, что при росте заказов в будущем, автотранспортному предприятию не будет необходимости совершать покупки нового транспорта, т.к. оно будет использовать ТС, которые будут возвращены по истечению сроков договора аренды.

Для воплощения данного мероприятия, необходимо прежде всего заняться поиском арендатора, с которым в последующем будет заключен договор о аренде ТС. В нём в обязательном порядке необходимо прописать такие существенные условия как: предмет договора, права и обязанности обеих сторон и их ответственность, порядок изменения и расторжения договоров, его срок действия, юридические адреса сторон и реквизиты банков.

ООО «ТЦП» оставляет за собой право осуществления контроля за обеспечением полной сохранности транспортных средств со стороны арендатора и предоставить последнему доверенность на право управления ТС. В договоре

также должна быть прописана цель аренды и то, что арендатор должен использовать ТС по его прямому назначению.

На организацию арендующую ТС, возлагаются обязанности о необходимости поддержания ТС в технически исправном состоянии, проведению ремонта за свой счёт, обеспечении сохранности ТС. Размер платы в месяц, сроки и способы внесения платежа, всё это также должно быть прописано в договоре аренды.

После того как договор аренды утратит свою силу, арендатор обязан вернуть ТС в целости, сохранности и пригодном для дальнейшей эксплуатации.[29]

Сокращение автопарка, является необходимой мерой, из-за снижения количества заказов на перевозку, простой неиспользуемого транспорта приносит дополнительные убытки предприятию. Рассматриваемое нами мероприятие, позволит снизить расходы на обслуживание и содержание автопарка, а также получить дополнительную прибыль за аренду автомобилей.

Пример договора аренды ТС представлен в приложении Ж. Мероприятие 3. Повышение производительности подвижного состава.

Для совершенствования транспортной системы, как одного из элементов логистической системы, предлагается провести мероприятия по повышению производительности подвижного состава в целях улучшения организации перевозок.[30]

Для того чтобы повысить производительность подвижного состава, необходимо провести мероприятия направленные на рост коэффициентов использования грузоподъёмности и пробега. Реализация данного мероприятия не требует увеличивать нормативы оборотных средств, требуется только увеличить запасы автомобильного топлива.

Рост подвижного состава достигается путём увеличения таких показателей как: техническая скорость движения, время простоя под погрузкой и разгрузкой,

время работы автомобиля на линии в сутки, коэффициент выпуска автомобилей на линию.

Уровень производительности подвижного состава, себестоимости перевозок, можно достичь путём увеличения величин технико-эксплуатационных показателей.

Следующее мероприятие направлено на организацию строгого контроля по соблюдению режима экономии по расходованию материальных и денежных средств. Решить данную задачу можно путём применения прогрессивных норм расхода топливно-смазочных материалов.

Величина технико-эксплуатационных показателей определяет уровень производительности подвижного состава, себестоимость перевозок запасных частей, автомобильных шин. При этом необходимы мероприятия по ликвидации бесхозяйственного расходования и потерь материальных ценностей.

На следующем этапе необходимо улучшать организацию материально-технического снабжения, нормирования и планирования. Чтобы реализовать данные меры необходимо ликвидировать практику представления транспортным предприятием завышенных заявок на материалы, запасные части и топливо(завоза их в явно завышенном количествах). В результате произойдёт замораживание излишних и ненужных материальных ценностей.[31]

В процессе технико-экономического планирования, необходимо определить и в дальнейшем реализовать, сверхнормативные и избыточные запасы материальных ценностей. Это достигается путём организации верного учёта материалов и эффективной организации складского хозяйства.

Нельзя забывать и мероприятия направленные на своевременное заключение договоров на организацию автомобильных перевозок и доставку материальных фондов. При этом необходимо контролировать все возникающие расчёты по автомобильным перевозкам и поставкам материальных ценностей.

Эффективность работы автотранспортного предприятия ООО «ТЦП» напрямую зависит от скорости оформления документации по расчётам за

оказанные услуги по грузоперевозкам. Эффективность работы предприятия также будет достигаться путём организации усиленного контроля по срокам поступления платежей за оказанные услуги, а также своевременное предъявление претензий клиентуре и поставщикам за нарушение договорных условий по перевозкам и поставкам.[32]

Для того, чтобы сократить время незавершённого производства, в первую очередь необходимо сократить период простоя подвижного состава в ТО-2 и текущих ремонтах.

Одной из важнейших задач сотрудников технико-экономического планирования является проведение мероприятий направленных на организацию режима экономии материальных и денежных средств. Добиться этого можно путём экономии топлива. Экономия топлива достигается путём реализации следующих мероприятий:

- уменьшение сопротивления качения. Для этого, необходимо отрегулировать тормозные системы, поддерживать нормы давления воздуха в шинах, регулярно проверять и регулировать сходжение передних колёс автомобилей и углы их установки, своевременно и регулярно смазывать и регулировать подшипники ступиц колёс, применять смазочные материалы, тогда автомобиль будет двигаться по инерции и иметь хороший выбег;

- применять то топливо, которое установлено согласно конструкции двигателя и времени года;

- контролировать систему охлаждения двигателя, не допускать перегревов и переохлаждений;

- применять пригнанные чехлы на облицовку радиатора и на капот автомобиля для утепления двигателя;

- периодически проверять техническое состояние прерывателя-распределителя, свечей и катушки зажигания на диагностических стендах;

- не допускать работы двигателя с превышением норм на токсичность и дымность отработавших газов, а также на повышенных оборотах холостого хода;

- элементы воздушных и топливных фильтров необходимо постоянно заменять и промывать;

- не допускать подтекания топлива из топливопроводов и его испарение через неплотно закрытые горловины топливных баков.[33]

Чтобы уменьшить расход топлива, необходимо постоянно проверять техническое состояние автомобилей с использованием диагностических стендов, поддерживать все агрегаты автомобиля в технически исправном состоянии, выполнять все операции по техническому обслуживанию автомобиля, снижать потери от разливания топлива при заправке.

Каждый водитель работающий у ООО «ТЦП», должен обладать всеми знаниями экономичного вождения, снижать время работы двигателя на холостом ходу, в том числе и для его прогрева перед началом движения, знать и придерживаться норм расхода топлива, а в случае его перерасхода своевременно сообщать об этом сотрудникам технико-экономического планирования. При выявлении автомобилей, которые используют топливо сверх нормативов, принимать необходимые меры для предотвращения подобных инцидентов.

Реализация подобных мероприятий будет способствовать повышению эффективности работы автотранспортного предприятия ООО «ТЦП».

Для разработки трансфинплана необходимо составлять планы по перевозкам грузов и рассчитывать среднюю скорость перевозок. Трансфинплан содержит определённый перечень грузоотправителей с указанием количества и номенклатуры отправленных грузов, расстояния перевозки и служит основой для выбора моделей подвижного состава и расчета показателей его использования.[34]

Одним из главных направлений по повышению эффективности деятельности ТЭП, является организация эффективного обслуживания и ремонта подвижного состава. Материальной основой условий труда и обеспечение его безопасности, является организация механизации работ при техническом обслуживании и ремонте подвижного состава.

При организации своевременного и высококачественного выполнения технического обслуживания, достигается уменьшение изнашиваемости деталей и механизмов, при этом предотвращается отказ агрегатов или узлов машин. Таким образом, все автомобили находятся в технически исправном состоянии.

Целью разработки плана материально - технического обслуживания, является выявление потребностей количества материальных ресурсов для обеспечения нормальной работы автомобильного парка при выполнении установленного плана перевозок. С помощью плана выявляется потребность автотранспортного предприятия в топливе, смазочных и обтирочных материалах, автомобильных шинах, запасных частях к автомобилям, материалах для ТО и ремонта подвижного состава. В этом направлении планово-экономический отдел, ведёт постоянную работу по снижению расхода эксплуатационных и ремонтных материалов.[35]

Для определения потребности в топливе, необходимо постоянно рассчитывать нормативы по каждому виду топлива с использованием линейных норм топлива по каждой марке подвижного состава. При этом необходимо учитывать ситуации способствующие увеличению норм топлива. Условия увеличения нормативов топлива перечислены в таблице 2.

Нормативы расхода топлива снижаются при работе на загородных дорогах с усовершенствованным покрытием, находящихся в удовлетворительном состоянии до 15%.

Таблица 2 - Условия увеличения нормативов топлива

Условие	Повышение норм топлива
Работа в зимнее время: Умеренная зона Холодная зона	От месяцев до 10% До 10 месяце – 15%
при почасовой работе грузовых бортовых автомобилей или их постоянная работа в качестве технологического транспорта	10%
Работа в карьерах	До 20%
Работа в тяжелых условиях	До 35% на срок не более месяца



При необходимости применения одновременно нескольких надбавок, линейная норма расхода топлива устанавливается с учётом суммы или разности этих надбавок.

### 3.2 Экономическая оценка предлагаемых мероприятий

Дадим экономическую оценку предложенных нами мероприятий:

В любой компании самые ощутимые затраты связаны с персоналом. После внедрения системы мониторинга GLONASS System® компания сможет платить только за действительно отработанное время. Экономия затрат представлена в таблице 3.

Таблица 3 - Экономия затрат

Наименование	Показатели
Количество машин и сотрудников, шт.	30
Оклад водителя в месяц, руб.	25000
Один час рабочего времени курьера-водителя при 21-дневном рабочем месяце составит, руб./час	149
Экономия рабочего времени после внедрения системы мониторинга, минут/автомобиль в день	70
Итого на 1-го сотрудника в день экономия составит, руб.	173,6
Месячная экономия, руб.	109368
Годовая экономия, руб.	1312416

На основе статистических данных, уменьшение затрат на ГСМ (топливо) после внедрения в автопарках системы контроля и учёта расхода топлива достигает 10-21%.

Обоснуем эти цифры, приведя простой пример.

Возьмём парк из 30 автомобилей, работающих в организации, с топливным баком в 300 литров. Предположим, что в день водителю удаётся «сэкономить» и слить 10 литров топлива. [36]

Таблица 4 - Экономия затрат на топливе

В день водитель сливает для собственных нужд, литров.	10
Средняя стоимость 1 литра топлива, руб.	35
Выгода для водителя, соответственно потери компании составят в месяц, руб.	7350
Месячная экономия на 30 ед. техники для компании после внедрения системы контроля и учёта расхода топлива составит, руб.	220500
Годовая экономия, руб.	2646000

Рассмотрим, как снижение расхода топлива зависит от пробега в случаях, если транспортное средство находится под постоянным контролем и не делает «левых» рейсов. Возьмём за основу всё тот же парк из 30 автомобилей со среднесуточным пробегом 500 км. и 20-и дневной рабочей неделей. По статистике компаний, внедривших систему мониторинга объектов GLONASS System®, уменьшение среднего пробега в автопарках (при сохранении загруженности) достигается от 5 до 12%. Для примера возьмём среднюю величину 8%. Получаем:

Таблица 5 - Экономия пробега автомобиля

Наименование	Показатели
Фактический пробег в месяц на одно транспортное средство, км	10000
Плановый пробег в месяц на одно транспортное средство после внедрения системы мониторинга, км	9200
Среднее потребление топлива, л/100 км	20
Средняя стоимость 1 литра топлива, руб.	35
Месячная экономия, руб.	171360,00
Годовая экономия, руб.	2056320,00

Снижение пробега автотранспорта позволяет, в свою очередь, сократить расходы на его плановое техническое обслуживание, которое придётся делать значительно реже. Из предыдущего примера, 800 км. в месяц сэкономленного пробега при парке в 30 машин в итоге дадут следующие экономические показатели:

Таблица 6 - Экономия за планово-техническое обслуживание

Наименование	Показатели
Ежемесячный сэкономленный пробег по парку из 30 машин, км.	24000
При норме проведения ТО раз в 10 тыс.км. сэкономлены, в количественном выражении	2.40
При средней стоимости ТО на грузовой автомобиль в 50 тыс. руб, в месяц экономия составит, руб.	120000.00
Годовая экономия, руб.	1440000.00

При помощи системы мониторинга GLONASS System®, диспетчеры всегда будут точно знать текущее местоположение и состояние транспортных средств компании. В свою очередь это позволит сократить трудозатраты (повысить эффективность использования рабочего времени диспетчеров и водителей), а так же более чем на 50% снизить количество звонков и соответственно расходы на мобильную связь. Простой пример, опять же исходя из штата в 30 водителей:

Таблица 7 - Экономия на мобильной связи

Наименование	Показатели
Ежемесячные расходы на мобильную связь с 1 водителем, руб.	500
Месячная экономия, руб.	15000.00
Годовая экономия, руб.	180000.00

Исходя из выше изложенного, и полученных экономических показателей, посчитаем потери компании. В денежном выражении это будет выглядеть следующим образом:

Таблица 8 - Расчет потерь компании

Наименование	Месячная экономия, руб.	Годовая экономия, руб.
Переплата заработной платы сотрудникам, руб.	109368.00	1312416.00
Экономия топлива, руб.	220500.00	2646000.00
Экономия ГСМ при уменьшении пробега ТС, руб.	171360.00	2056320.00
Экономия на сервисном обслуживании, руб.	120000.00	1440000.00
Экономия на мобильной связи, руб.	15000.00	180000.00
Итого:	636228.00	7634736.00

Таким образом, можно сделать вывод, что в результате реализации предложенных мероприятий рост выручки составит 3,9 млн. руб.

Себестоимость снизиться на 7,6 млн. руб.

Это соответственно приведет к росту балансовой прибыли и росту рентабельности предприятия.

Таблица 9 - Стоимость внедрения системы мониторинга

Наименование	Показатели
Абонентская плата (средняя величина 600 руб./месяц) на 30 автомобилей, руб.	216000.00
Программное обеспечение, руб.	
Итого затраты на установку и обеспечение работы, руб.	576000.00

Как видно, из проделанных расчётов, месячная экономия вполне покрывает внедрение данной системы.

Предполагается, что за счет внедрения данной навигационной программы себестоимость автомобильных перевозок может снизиться на 10%

Для того чтобы подсчитать какую прибыль получит предприятие от сдачи в аренду неиспользуемых им автомобилей, прибегнем к простому расчёту.

Доход от сдачи автомобилей в аренду за год: Доход= 27 000р./месяц \* 12= 324 000 р/год.

Таким образом, нетрудно подсчитать, что годовой доход предприятия составит 324 000 рублей для одного автомобиля и, соответственно 3,89 млн. р. для 12 автомобилей простаивающих в парке.

Благодаря данному мероприятию, у предприятия появится возможность более рационального использования автопарка, и тем самым возможно улучшение неблагоприятной ситуации сложившейся на нём.

Посмотрим, как реализация данных мероприятий отразится на главном показателе деятельности автотранспортного предприятия – рентабельности.

Таблица 10 - Планируемый показатель изменения рентабельности

Показатели	До мероприятий	После мероприятий	Отклонение
Выручка, млн. р.	254,8	258,7	3,9
Себестоимость, млн. р.	124,7	117,1	-7,6
Прибыль, млн. р	130,1	141,6	11,5
Рентабельность,%	0,5	0,54	0,4

Таким образом, можно сделать вывод, что в результате реализации предложенных мероприятий рост выручки составит 3,9 млн. руб.

Себестоимость снизиться на 7,6 млн. руб.

Это соответственно приведет к росту балансовой прибыли и росту рентабельности предприятия.

**ЗАДАНИЕ ДЛЯ РАЗДЕЛА  
«СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ»**

Студенту:

<b>Группа</b>	<b>ФИО</b>
3-ЗБ4Б1	Филиппи Альбина Каирбековна

<b>Исходные данные к разделу «Социальная ответственность»:</b>	
<p><i>1. Описание рабочего места (рабочей зоны, технологического процесса, механического оборудования) на предмет возникновения:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– вредных проявлений факторов производственной среды (метеоусловия, вредные вещества, освещение, шумы, вибрации, электромагнитные поля, ионизирующие излучения);</li> <li>– опасных проявлений факторов производственной среды (механической природы, термического характера, электрической, пожарной природы);</li> <li>– чрезвычайных ситуаций социального характера.</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Подвижной состав компании состоит из современной техники, которая считается одними из наиболее комфортных автомобилей для водителей;</li> <li>2. В работе водитель, чаще всего, страдает от неподвижного положения в течение всего рабочего дня и выхлопных газов в процессе работы транспортного средства;</li> <li>2. Выбросы выхлопных газов в атмосферу;</li> <li>3. На дорогах возможны чрезвычайные ситуации в виде аварий и поломок транспортных средств.</li> </ol>
<p><i>2. Список законодательных и нормативных документов по теме</i></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Трудовой кодекс;</li> <li>2. Основные экологические законы РФ;</li> <li>3. Закон о социальной защите населения РФ.</li> </ol>
<b>Перечень вопросов, подлежащих исследованию, проектированию и разработке:</b>	
<p><i>1. Анализ факторов внутренней социальной ответственности:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– принципы корпоративной культуры исследуемой организации;</li> <li>– системы организации труда и его безопасности;</li> <li>– развитие человеческих ресурсов через обучающие программы и программы подготовки и повышения квалификации;</li> <li>– системы социальных гарантий организации;</li> <li>– оказание помощи работникам в критических ситуациях.</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Руководство компании «ТЦП» уделяет большое внимание информированию коллектива об особенностях кадровой политики.</li> <li>2. Принципиально важно создать комфортные и безопасные условия труда для сотрудников компании.</li> <li>3. Все водители компании «ТЦП» застрахованы от несчастных случаев и болезней на всей территории России.</li> <li>4. Весь подвижной состав компании состоит из современной техники, которая считается одними из наиболее комфортных автомобилей для водителей.</li> <li>5. Компании «ТЦП» составляет списки наиболее перспективных специалистов для премирования и</li> </ol>

	<i>повышения в должности.</i>
<p><b>2. Анализ факторов внешней социальной ответственности:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– содействие охране окружающей среды;</li> <li>– взаимодействие с местным сообществом и местной властью;</li> <li>– спонсорство и корпоративная благотворительность;</li> <li>– ответственность перед потребителями товаров и услуги (выпуск качественных товаров);</li> <li>– готовность участвовать в кризисных ситуациях и т.д.</li> </ul>	<p><i>В работе были рассмотрены следующие факторы внешней среды:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>1.</b> Мероприятия, организуемые в рамках содействия охране окружающей среды.</li> <li><b>2.</b> Мероприятия, проводимые в рамках благотворительности и партнерства.</li> <li><b>3.</b> Взаимодействие с местным сообществом.</li> </ol>
<p><b>3. Правовые и организационные вопросы обеспечения социальной ответственности:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Анализ правовых норм трудового законодательства;</li> <li>- анализ специальных (характерные для исследуемой области деятельности) правовых и нормативных законодательных актов;</li> <li>- анализ внутренних нормативных документов и регламентов организации в области исследуемой деятельности</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Анализ специальных правовых и нормативных законодательных актов (ст. 328 ТК РФ, ч. 1 и 3 ст. 265 ТК РФ, Постановление Правительства РФ от 25.02.2000 N 163, Приказ МВД РФ от 13.05.2009 N 365, Приказ МВД РФ от 18.04.2011 N 206, Федеральные законы N 437-ФЗ и N 196-ФЗ);</li> <li>2. Анализ внутренних нормативных документов и регламентов организации (устав компании, памятка для сотрудника).</li> </ol>
<b>Перечень графического материала:</b>	
При необходимости представить эскизные графические материалы к расчётному заданию (обязательно для специалистов и магистров)	

<b>Дата выдачи задания для раздела по линейному графику</b>	12.01.2019
---	------------

Задание выдал консультант:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент кафедры экономики	Ермушко Жанна Александровна	Кандидат экономических наук		

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
3-ЗБ4Б1	Филиппи Альбина Каирбековна		

## **4 Корпоративная социальная ответственность**

Определение целей и задач программы КСО

Компания ООО «ТЦП» не разрабатывала Кодекс социальной ответственности предприятия, поэтому в данном разделе разработаем программу КСО для данного предприятия.

Целями программы корпоративной социальной ответственности компании ООО «ТЦП» будут являться:

- формирование развитой системы социально ориентированной деятельности;
- создание примера российской компании, которая успешно соединяет в себе деловую эффективность и соответствие интересам всех социальных групп, которые каким-либо образом связаны с деятельностью компании;
- формирование внутри предприятия и в ее внешних отношениях ценностей социально-ответственного поведения, которые связаны с необходимостью укрепления направления формирования социально-ответственной бизнес-среды.

Задачами программы корпоративной социальной ответственности компании ООО «ТЦП» являются:

- исполнение программы по укреплению ответственности компании в качестве представителя российского сообщества (разработка стратегии формирования доверительных долговременных отношений с клиентами и с партнерами, формирование интереса общественности к потребности деловой добросовестной практики, информационной открытости по отношению к собственникам, поставщикам, бизнес-партнерам, клиентам и заинтересованным сторонам, противодействия коррупции);
- исполнение социальной программы (взаимосвязь с общественными группами, интересы которых пересекаются с деятельностью предприятия, корпоративная политика, благотворительность);



- осуществление экологической программы (проекты в сфере защиты окружающей среды, ресурсосбережение и т.д.);

- формирование ежегодного отчета об осуществлении программы корпоративной социальной ответственности, а также корректировка выработанной стратегии.

Именно с помощью вышеперечисленных целей и задач возможна будет реализация программы корпоративной социальной ответственности для предприятия ООО «ТЦП» и возможность интеграции целей корпоративной социальной ответственности в стратегию предприятия.

Цели и задачи компании максимально близки к ее миссии и стратегии. Миссией компании является обеспечение комплексного и надежного решения возникающих транспортных (логистических) задач в области доставки грузов.

Стратегия компании: установление взаимовыгодных, долгосрочных, доверительных отношений с клиентами.

Принципами корпоративной социальной ответственности компании ООО «ТЦП» являются:

#### 1. Системность.

Все проекты в составе программы корпоративной социальной ответственности компании ООО «ТЦП» объединены общей стратегией и являются нацеленными на результат.

#### 2. Актуальность.

Мероприятия программы отвечают актуальным потребностям и проблемам всех социальных групп, чьи интересы определенным образом пересекаются с деятельностью предприятия.

#### 3. Клиентоориентированность.

Компания заинтересована в долговременных отношениях со всеми потребителями и партнерами, именно поэтому она стремится выстраивать доверительные отношения, нацеленные на удовлетворение потребностей и интересов всех сторон.

#### 4. Прозрачность.

Сущность, цели и свойства осуществления программы корпоративной социальной ответственности четко сформулированы и понятны и каждому работнику компании ООО «ТЦП».

#### 5. Публичность.

Любые сведения об осуществлении программы корпоративной социальной ответственности компании ООО «ТЦП», кроме конфиденциальной, является доступной широким слоям общественности.

#### 6. Эффективность.

Затраченные на исполнение программы КСО компании ООО «ТЦП» ресурсы (финансовые, временные и др.) должны иметь значимый эффект, содействовать решению определенных задач.

Данные принципы при их непременном выполнении будут способствовать не только реализации программы социальной ответственности, но и осуществлению миссии и задач компании ООО «ТЦП».

Определение стейкхолдеров программы КСО

Определяем главных стейкхолдеров программы КСО.

Выбор основных стейкхолдеров проводится, исходя из целей и задач программы КСО, которые были определены выше. К каждой цели программы определим наиболее влиятельных стейкхолдеров. Результаты заносим в таблицу 11.

Именно с помощью вышеперечисленных целей и задач возможна будет реализация программы корпоративной социальной ответственности для предприятия ООО «ТЦП» и возможность интеграции целей корпоративной социальной ответственности в стратегию предприятия.

Поскольку цели КСО являются более общими по сравнению с задачами КСО, то они относятся ко всем стейкхолдерам компании. Так как задачи – это пошаговое достижение целей, то они будут относиться к конкретным стейкхолдерам.

Таблица 11 – Определение стейкхолдеров программ КСО

№	Цели КСО	Стейкхолдеры
1	2	3
1	Формирование развитой системы социально ориентированной деятельности	собственники, органы федеральной и местной власти, поставщики, работники, потребителей, население, партнеры, инвесторы, конкуренты
2	Создание примера российской компании, которая успешно соединяет в себе деловую эффективность и соответствие интересам всех социальных групп, которые каким-либо образом связаны с деятельностью компании	собственники, органы федеральной и местной власти, поставщики, работники, потребителей, население, партнеры, инвесторы, конкуренты
3	Формирование внутри предприятия и в ее внешних отношениях ценностей социально-ответственного поведения, которые связаны с необходимостью укрепления направления формирования социально-ответственной бизнес-среды	собственники, органы федеральной и местной власти, поставщики, работники, потребителей, население, партнеры, инвесторы, конкуренты
Задачи КСО		
1	Разработка стратегии формирования доверительных долговременных отношений с клиентами и с партнерами	клиенты и партнеры
2	Формирование интереса общественности к потребности деловой добросовестной практики	клиенты и потребители
3	Информационной открытости по отношению к собственникам, поставщикам, бизнес-партнерам, клиентам и заинтересованным сторонам	собственники, поставщики, бизнес-партнеры, клиенты и заинтересованные стороны
4	Исполнение социальной программы	работники компании
5	Осуществление экологической программы	население
6	Формирование ежегодного отчета об осуществлении программы корпоративной социальной ответственности	собственники, органы федеральной и местной власти, поставщики, работники, потребителей, население, партнеры, инвесторы, конкуренты

Первая задача (разработка стратегии формирования доверительных долговременных отношений с клиентами и с партнерами) относится непосредственно к клиентам и партнерам, поскольку доверительные отношения влияют на развитие компании и ее реализацию программы социальной ответственности.

Вторая задача (формирование интереса общественности к потребности деловой добросовестной практики) может быть реализована в случае, если компания будет порядочно и добросовестно выполнять свои обязательства перед клиентами и потребителями. В этом случае ее развитие также будет успешным. Потребителей также интересует качество, безопасность и доступность товаров и услуг. [37]

Информационной открытости по отношению к собственникам, поставщикам, бизнес - партнерам, клиентам и заинтересованным сторонам принесет компании дополнительный доход, поскольку перечисленные стороны, имея информацию о компании, будут заинтересованы в работе с ней.

В исполнении социальной программы в первую очередь заинтересованы сотрудники предприятия, поскольку в случае существования адекватной оплаты труда, возможностей профессионального роста и деловой карьеры, наличия здоровой моральной атмосферы, оптимальных условий и режима труда, а также хорошего руководства они будут заинтересованы в развитии компании, а, значит, повысится производительность труда и качество работы сотрудников.

В осуществлении экологической программы в первую очередь заинтересовано население. Менеджеры предприятия должны учитывать множество факторов при организации перевозок с целью соблюдения норм безопасности, которые каким-либо образом могут повлиять на экологию.

Последняя задача (формирование ежегодного отчета об осуществлении программы корпоративной социальной ответственности) существенна для всех стейкхолдеров, поскольку в отчете будет отражаться вся проведенная работа компании по решению всех вышеперечисленных задач.

Администрации местных органов самоуправления заинтересованы в пополнении бюджета посредством налоговых поступлений и сохранения рабочих мест для населения региона, поэтому развитие компании и увеличение ее прибыли выгодно местным и федеральным властям.

Таким образом, все перечисленные стейкхолдеры заинтересованы в реализации программы корпоративной социальной ответственности, а собственники компании – в первую очередь.

Определение элементов программы КСО

Основными элементами реализации программы КСО являются:

- 1) программа по укреплению ответственности компании в качестве представителя российского сообщества;
- 2) социальная программа;
- 3) экологическая программа.

Рассмотрим подробнее все элементы программы КСО.

Программа по укреплению ответственности компании в качестве представителя российского сообщества

Компания ООО «ТЦП» в своей деятельности неукоснительно соблюдает требования законодательства, придерживается принципов добросовестной деловой практики и честной конкуренции. Сотрудники компании осознают свою ответственность за действия клиентов и за их воздействие на общество. Поэтому одним из требований компании

ООО «ТЦП» ко всем партнерам и клиентам является полное соответствие их деятельности требованиям законодательства, в том числе экологического.

Все действия руководства и сотрудников компании ООО «ТЦП» направлены на то, чтобы максимизировать прибыль в рамках закона, требований рынка и с полным учетом затрат, так как именно этот показатель при соблюдении всех вышеназванных условий свидетельствует о наибольшей эффективности ведения бизнеса. Вся деятельность сотрудников компании направлена на реализацию стратегических целей развития компании, утвержденных руководством компании ООО «ТЦП». При этом среди принципов бизнес-поведения компании – недопущение нарушения прав на самореализацию и развитие партнеров, клиентов и других заинтересованных социальных групп.

Компания гарантирует качество оказываемых услуг по перевозке грузов автомобильным транспортом и постоянно стремится к повышению качества и совершенствованию условий обслуживания клиентов. Это является показателем стремления компании к построению долгосрочных отношений с клиентами. Во главу приоритетов компания ставит индивидуальный подход к каждому клиенту, эффективные коммуникации и профессиональную компетентность сотрудников, что обеспечивает наивысшее качество оказываемых услуг.

Руководство и сотрудники компании ООО «ТЦП» стремятся к открытости и прозрачности своих бизнес-процессов для клиентов, партнеров и других социальных групп, чьи интересы пересекаются с деятельностью компании. В то же время, компания гарантирует полное сохранение информации, являющейся конфиденциальной, в том числе, данных о финансовых и других отношениях с клиентами и партнерами.

#### Социальная программа

Руководство компании ООО «ТЦП» уделяет большое внимание информированию коллектива об особенностях кадровой политики. Эта политика предусматривает следующий принцип: успех компании напрямую зависит от личных карьерных успехов, при этом, с другой стороны, рост компании непременно влияет на постоянное улучшение условий труда сотрудников: будь то рост заработной платы или продвижение по карьерной лестнице.

Руководство компании делает все для того, чтобы каждый сотрудник чувствовал свою необходимость и внимание к себе со стороны руководства. Принципиально важно создать комфортные и безопасные условия труда для сотрудников компании. Это важно для обеспечения высокого уровня производительности труда, а также для формирования положительного эмоционального фона в коллективе. В том числе это связано с особой группой сотрудников – коллектива водителей-экспедиторов, которые осуществляют перевозки грузов. Весь подвижной состав компании состоит из современной

техники, которая считается одними из наиболее комфортных автомобилей для водителей, особенно в длительных поездках. Все водители компании

ООО «ТЦП» застрахованы от несчастных случаев и болезней на всей территории России.

Руководство компании ООО «ТЦП» уделяет большое внимание развитию систем поощрения и созданию стимулов к эффективной работе. Они применяются в отношении всех категорий сотрудников компании. В программу мотивации входят основные принципы материального поощрения. Мы стремимся обеспечить для сотрудников конкурентоспособный уровень заработной платы. При этом руководство компании убеждено, что сотрудники должны иметь реальную возможность влиять на уровень своего дохода. Именно поэтому кадровая служба компании активно разрабатывает специализированную систему премирования, основанную на современных подходах к оценке эффективности персонала. Благодаря прозрачности и ясности этой системы для коллектива, каждый сотрудник будет иметь возможность знать уровни своих ключевых показателей, к которым он должен стремиться при желании получить материальное поощрение за достижение целей. После проведения годовой оценки кадровая служба компании

ООО «ТЦП» составляет списки наиболее перспективных специалистов для зачисления их в кадровый резерв и повышения в должности. Окончательное решение о премировании и повышении в должности принимает непосредственно руководство компании ООО «ТЦП».

Помимо этого, в компании развита система нематериального стимулирования. Система нематериального стимулирования способствует решению тактических задач компании ООО «ТЦП», основываясь на ее стратегии. Она включает в себя организацию корпоративных мероприятий, спортивных соревнований, реализацию проектов, направленных на создание благоприятной эмоциональной атмосферы в офисе и многое другое.

Программа КСО компании ООО «ТЦП» также должна включать в себя направления, связанные с поддержкой деятельности общественных организаций и помощью незащищенным слоям населения, которые в настоящее время разрабатываются.

#### Экологическая программа

В компании ООО «ТЦП» должна быть реализована специально разработанная экологическая программа. В нее входит ряд проектов и акций по защите окружающей среды, в реализацию которых вовлечены все сотрудники компании: это сотрудничество с экологическими организациями, информационные кампании, призванные объединить представителей бизнеса в борьбе за сохранение окружающей среды, экологическое волонтерство сотрудников и многие другие.

Одной из самых важных задач руководство компании считает соблюдение всех необходимых условий для максимальной экологичности осуществляемых нами перевозок. Менеджеры компании учитывают множество факторов при организации перевозок в целях соблюдения всех норм безопасности, которые так или иначе могут повлиять на экологию.

Весь подвижной состав компании состоит из современной техники. Компания не использует транспорт старше пятилетнего возраста, несмотря на то, что гарантия производителя распространяется на 15 лет их службы. Средний возраст подвижного состава компании – 2 года.

Мойка всего транспорта компании производится исключительно на специализированных мойках, учитывая характеристики каждого отдельного груза с соответствующей нейтрализацией и утилизацией химии, что значительно снижает риски попадания вредных веществ в окружающую среду.

Экологическая программа компании включает в себя целый ряд проектов. Одним из них является уменьшение использования бумаги в работе офиса. Логистика, несомненно, включает в себя колоссальный оборот документов, связанных с организацией перевозки. Именно поэтому перед руководством



встала задача максимальной минимизации использования бумаги в компании ООО «ТЦП». В результате обсуждения был принят ряд рекомендаций для сотрудников, которые помогут уменьшить потребление.

Специально для компании ООО «ТЦП» должно быть разработано программное обеспечение для автоматизированного документооборота, позволяющее формировать заявки, планировать погрузки и разгрузки, составлять графики, пересылать документы между сотрудниками офиса онлайн в единой системе. Это даст возможность значительно уменьшить использование бумаги в организационном процессе компании.

Большое внимание руководство компании ООО «ТЦП» уделяет энергосбережению. При проектировании нового административного комплекса компании ООО «ТЦП» в России особое внимание должно быть уделено организации максимально эффективного энергоснабжения, при этом предусмотрены особые системы дополнительного сбережения электричества.

Таблица 12 – Определение элементов программы КСО

№	Стейкхолдеры	Описание элемента	Ожидаемый результат
1	2	3	4
1	клиенты, партнеры, федеральные и местные органы управления	Законность	максимизация прибыли в рамках закона
2	клиенты, руководство компании	Повышение качества	увеличение количества клиентов и потребителей
3	сотрудники	Использование современной техники	улучшение условий труда сотрудников
4	сотрудники	Материальное стимулирование	повышение производительности труда и качества выполняемой работы
5	сотрудники	Нематериальное стимулирование	повышение производительности труда и качества выполняемой работы

6	сотрудники, клиенты, потребители, население	Мойка транспорта на специализированных автомойках	экологичность перевозимых грузов и транспорта
7	сотрудники, партнеры, клиенты, руководство компании	Автоматизированный документооборот	уменьшение использования бумаги в организационном процессе компании
8	руководство и владельцы компании, сотрудники, местные органы самоуправления	Энергосбережение	снижение затрат компании, повышение прибыли

Таким образом, все описанные мероприятия КСО принесут компании значительную пользу и повысят эффективность ее деятельности.

Определение затрат на программу

Рассчитаем затраты на реализацию программы КСО на предприятии ООО «ТЦП» (таблица 13).

Таблица 13 – Затраты на мероприятия КСО

№	Мероприятие	Цена, тыс. руб.	Стоимость реализации за год, тыс. руб.
1	Законность	30 тыс. руб.	360 тыс. руб.
2	Повышение качества обслуживания	0	0
3	Использование современной техники	0	0
4	Материальное стимулирование	-	800 тыс. руб.
5	Нематериальное стимулирование	-	360 тыс. руб.
6	Мойка транспорта на специализированных автомойках	0,2 тыс. руб.	593 тыс. руб.
7	Автоматизированный документооборот	-	36 тыс. руб.
8	Энергосбережение	0	0
	<b>ИТОГО:</b>		<b>2 149 тыс. руб.</b>

Исполнение законности всей деятельности компании связано с созданием юридического отдела, но первоначальным этапом будет привлечение юриста, заработная плата которого составит 30 тыс. руб. в месяц или 360 тыс. руб. в год.

Повышение качества обслуживания является следствием материального и нематериального стимулирования сотрудников, а также модернизации оборудования и транспорта, поэтому дополнительных затрат не требует.

В настоящее время используется современная техника, поэтому в течение следующего года обновление не требуется.

Материальное стимулирование реализуется в виде премий сотрудникам (списочная численность на 01.01.2019 г. составила 120 человек, из них водителей, ИТР, РММ и вспомогательных рабочих – 80 человек). Премияльный фонд составит за год 800 тыс. руб. Премирование будет осуществляться в соответствии с выполнением сотрудниками программы КСО.

Нематериальное стимулирование (проведение корпоративных мероприятий, спортивных соревнований и т.д.) потребует затрат в сумме 360 тыс. руб. в год.

Мойка транспорта на специализированных автомойках (57 единиц спецтехники один раз в неделю) потребует дополнительно 200 руб. на каждую. В этом случае получаем годовые затраты в сумме 593 тыс. руб. (57 ед.× 200 руб. ×52 нед).

Разработка программного обеспечения для автоматизированного документооборота потребует 36 тыс. руб.

Энергосбережение дополнительных затрат не требует, поскольку счетчики электроэнергии на предприятии установлены, необходим только контроль со стороны менеджеров.

Общая сумма на реализацию программы КСО составляет 2149 тыс. руб.

Ожидаемая эффективность программы КСО

При реализации программ КСО, как уже было указано выше, компания получает существенный эффект работы (таблица 14).

Таблица 14– Оценка эффективности мероприятий КСО

№	Название мероприятия	Затраты	Эффект для компании	Эффект для общества
1	2	3	4	5
1	Законность	360 тыс. руб.	максимизация прибыли в рамках закона	рост экономики
2	Повышение качества обслуживания	0	увеличение количества клиентов и потребителей	улучшение деятельности предприятия
3	Использование современной техники	0	улучшение условий труда сотрудников	социальная защищенность
4	Материальное стимулирование	800 тыс. руб.	Повышение производительности труда и качества выполняемой работы	рост экономики
5	Нематериальное стимулирование	360 тыс. руб.	повышение производительности труда и качества выполняемой работы	рост экономики
6	Мойка транспорта на специализированных автомойках	593 тыс. руб.	экологичность перевозимых грузов и транспорта	улучшение экологии
7	Автоматизированный документооборот	36 тыс. руб.	уменьшение использования бумаги в организационном процессе компании	улучшение экологии
8	Энергосбережение	0	снижение затрат компании, повышение прибыли	рост экономики

В данном случае соотношение затраты на мероприятие – эффект для компании – эффект для общества, является оптимальным, поэтому выбор мероприятий программы КСО является правильным.

## **Заключение**

В современном мире, требования, предъявляемые к качеству транспортного процесса, неуклонно растут. Вследствие чего, основным критерием деятельности предприятия является создание для обслуживаемых предприятий такой системы транспортного обеспечения, которая будет полностью удовлетворять необходимые потребности в перевозках и гарантировать их качество.

Для того чтобы, увеличить объём перевозок и повысить их качество, на автотранспортном предприятии ООО «ТЦП» предлагается провести ряд мероприятий, направленных на совершенствование транспортного процесса, сокращение простоев подвижного состава, рационального использования пробега.

Одним из важнейших показателей эффективности автотранспортного предприятия является производительность автомобильного транспорта. На величину данного показателя оказывает влияние такие факторы как расстояние перевозки, коэффициент использования грузоподъемности, коэффициент использования пробега, время на погрузку-разгрузку и техническая скорость.

Другим показателем эффективности деятельности автотранспортного предприятия является размер себестоимости. Величина себестоимости напрямую зависит от технической скорости, расстояния перевозки груза, коэффициент использования грузоподъемности и коэффициент использования пробега.

Эффективность работы автотранспортного предприятия выражается также через показатель рентабельности.

В дипломном проекте был предложен ряд мероприятий по улучшению функционирования автотранспортного предприятия в современных условиях. К ним относятся:

- внедрение в предприятие программного продукта компании ГЛОНАСС, который позволяет отслеживать нахождение транспортного средства в пути. За счёт внедрения данного продукта организация имеет возможность

отследить, где именно находится транспортное средство, не совершает ли оно не запланированные движения. Предполагается, что за счет внедрения данной навигационной программы себестоимость автомобильных перевозок может снизиться на 10%;

- управление составом автопарка, сдача в аренду машин, находящихся в простое автопарка, позволит предприятию снизить затрат на его содержание и получить дополнительный доход;

- повышение производительности подвижного состава, который достигается путём увеличения таких показателей как: техническая скорость движения, время простоя под погрузкой и разгрузкой, время работы автомобиля на линии в сутки, коэффициент выпуска автомобилей на линию. Уровень производительности подвижного состава, себестоимости перевозок, можно достичь путём увеличения величин технико- эксплуатационных показателей.

Следующее мероприятие направлено на организацию строгого контроля по соблюдению режима экономии по расходованию материальных и денежных средств. Решить данную задачу можно путём применения прогрессивных норм расхода топливно-смазочных материалов.

Величина технико-эксплуатационных показателей определяет уровень производительности подвижного состава, себестоимость перевозок запасных частей, автомобильных шин. При этом необходимы мероприятия по ликвидации бесхозяйственного расходования и потерь материальных ценностей.

На следующем этапе необходимо улучшать организацию материально-технического снабжения, нормирования и планирования. Чтобы реализовать данные меры необходимо ликвидировать практику представления транспортным предприятием завышенных заявок на материалы, запасные части и топливо (завоза их в явно завышенном количествах). В результате произойдёт замораживание излишних и ненужных материальных ценностей.

В процессе технико-экономического планирования, необходимо определить и в дальнейшем реализовать, сверхнормативные и избыточные запасы

материальных ценностей. Это достигается путём организации верного учёта материалов и эффективной организации складского хозяйства.

Нельзя забывать и мероприятия направленные на своевременное заключение договоров на организацию автомобильных перевозок и доставку материальных фондов. При этом необходимо контролировать все возникающие расчёты по автомобильным перевозкам и поставкам материальных ценностей.

Эффективность работы автотранспортного предприятия ООО «ТЦП» напрямую зависит от скорости оформления документации по расчётам за оказанные услуги по грузоперевозкам. Эффективность работы предприятия также будет достигаться путём организации усиленного контроля по срокам поступления платежей за оказанные услуги, а также своевременное предъявление претензий клиентуре и поставщикам за нарушение договорных условий по перевозкам и поставкам.

Для того, чтобы сократить время незавершённого производства, в первую очередь необходимо сократить период простоя подвижного состава в ТО-2 и текущих ремонтах.

Одной из важнейших задач сотрудников технико-экономического планирования является проведение мероприятий направленных на организацию режима экономии материальных и денежных средств. Добиться этого можно путём экономии топлива. Экономия топлива достигается путём реализации следующих мероприятий:

- уменьшение сопротивления качения. Для этого, необходимо отрегулировать тормозные системы, поддерживать нормы давления воздуха в шинах, регулярно проверять и регулировать сходжение передних колёс автомобилей и углы их установки, своевременно и регулярно смазывать и регулировать подшипники ступиц колёс, применять смазочные материалы, тогда автомобиль будет двигаться по инерции и иметь хороший выбег;

- применять то топливо, которое установлено согласно конструкции двигателя и времени года;

- контролировать систему охлаждения двигателя, не допускать перегревов и переохлаждений;

- применять пригнанные чехлы на облицовку радиатора и на капот автомобиля для утепления двигателя;

- периодически проверять техническое состояние прерывателя-распределителя, свечей и катушки зажигания на диагностических стендах;

- не допускать работы двигателя с превышением норм на токсичность и дымность отработавших газов, а также на повышенных оборотах холостого хода;

- элементы воздушных и топливных фильтров необходимо постоянно заменять и промывать;

- не допускать подтекания топлива из топливопроводов и его испарение через неплотно закрытые горловины топливных баков.

Чтобы уменьшить расход топлива, необходимо постоянно проверять техническое состояние автомобилей с использованием диагностических стендов, поддерживать все агрегаты автомобиля в технически исправном состоянии, выполнять все операции по техническому обслуживанию автомобиля, снижать потери от разливания топлива при заправке.

Каждый водитель работающий у ООО «ТЦП», должен обладать всеми знаниями экономичного вождения, снижать время работы двигателя на холостом ходу, в том числе и для его прогрева перед началом движения, знать и придерживаться норм расхода топлива, а в случае его перерасхода своевременно сообщать об этом сотрудникам технико-экономического планирования. При выявлении автомобилей, которые используют топливо сверх нормативов, принимать необходимы меры для предотвращения подобных инцидентов.

Реализация подобных мероприятий будет способствовать повышению эффективности работы автотранспортного предприятия ООО «ТЦП»

Для разработки трансфинплана необходимо составлять планы по перевозкам грузов и рассчитывать среднюю скорость перевозок. Трансфинплан содержит определённый перечень грузоотправителей с указанием количества и



номенклатуры отправленных грузов, расстояния перевозки и служит основой для выбора моделей подвижного состава и расчета показателей его использования.

Одним из главных направлений по повышению эффективности деятельности ТЭП, является организация эффективного обслуживания и ремонта подвижного состава. Материальной основой условий труда и обеспечение его безопасности, является организация механизации работ при техническом обслуживании и ремонте подвижного состава.

При организации своевременного и высококачественного выполнения технического обслуживания, достигается уменьшение изнашиваемости деталей и механизмов, при этом предотвращается отказ агрегатов или узлов машин. Таким образом, все автомобили находятся в технически исправном состоянии.

Целью разработки плана материально-технического обслуживания, является выявление потребностей количества материальных ресурсов для обеспечения нормальной работы автомобильного парка при выполнении установленного плана перевозок. С помощью плана выявляется потребность автотранспортного предприятия в топливе, смазочных и обтирочных материалах, автомобильных шинах, запасных частях к автомобилям, материалах для ТО и ремонта подвижного состава. В этом направлении планово-экономический отдел, ведёт постоянную работу по снижению расхода эксплуатационных и ремонтных материалов.

Таким образом, становится, очевидно, что, реализация данных мероприятий будет способствовать повышению эффективности работы автотранспортного предприятия ООО «ТЦП».

## Список использованных источников

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 №117-ФЗ [Электронный ресурс] // Справочно – правовая система Консультант Плюс. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_5142/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/) (дата обращения 31.03.2019).
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 №117-ФЗ [Электронный ресурс] // Справочно – правовая система Консультант Плюс. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_5142/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/) (дата обращения 31.03.2019).
3. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 №117-ФЗ [Электронный ресурс] // Справочно – правовая система Консультант Плюс. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_28165/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28165/) (дата обращения 31.03.2019).
4. Федеральный закон «О бухгалтерском учете» №402-ФЗ от 06.12.2011. [Электронный ресурс] // Справочно – правовая система Консультант Плюс. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_122855/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_122855/) (дата обращения 20.04.2019)
5. Приказ Росстата от 29.12.2016 N 670 «Об утверждении Порядка представления обязательного экземпляра бухгалтерской (финансовой) отчетности» (Зарегистрировано в Минюсте России 14.02.2017 N 27084) [Электронный ресурс] // Справочно- правовая система Консультант Плюс. – URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_142356/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_142356/) (дата обращения 20. 04. 2019)
6. Арсенова Е.В. Экономика организации (предприятия): учебник / Е.В. Арсенова, И.В. Корнеева / Под ред. Н.А. Сафронова. — 3-е изд., перераб. и доп. — М.: Магистр, 2014. — 687 с.

7. Афанасьева Л.П. Экономика предприятия (фирмы): Практикум / Российская экономическая академия им. Г.В. Плеханова; Под ред. В.Я. Позднякова, В.М. Прудникова. — 2-е изд. — М.: ИНФРА-М, 2015. — 319 с.
8. Бережная Е.В. Диагностика финансово-экономического состояния организации / Е.В. Бережная, О.В. Бережная, О.И. Космина. - Учебное пособие. — М.: НИЦ ИНФРА-М, 2017. — 304 с.
9. Бычков В.П. Экономика автотранспортного предприятия: Учебник/ В.П. Бычков.— М.: ИНФРА-М, 2014. — 384 с.
10. Волков О.И. Экономика предприятия / О.И. Волков, В.К. Скляренко. - Учебное пособие. — 2-е изд. — М.: НИЦ ИНФРА-М, 2017. — 264 с.
11. Володин А.А. Управление финансами. Финансы предприятий: Учебник / Под ред. А.А. Володина, Н.Ф. Самсонов, Л.А. Бурмистрова. — 3-е изд. — М.: НИЦ ИНФРА-М, 2014. — 364 с.
12. Гелета И.В. Экономика организации (предприятия) / И.В. Гелета, Е.С. Калининская, А.А. Кофанов. - Учебное пособие. — М.: Магистр, 2011. — 303 с.
13. Грибов В.Д. Экономика предприятия / В.Д. Грибов, В.П. Грузинов. - Учебник. Практикум. — 5-е изд., перераб. и доп. — М.: КУРС: НИЦ ИНФРА-М, 2017.— 448 с.
14. Губанов О.В. Формирование оптимальной структуры капитала предприятия – одна из важнейших задач современного финансового менеджмента / О.В. Губанов // Финансы и кредит. – 2016. – № 1. – С.15-17.
15. Жиделева В.В. Экономика предприятия / В.В. Жиделева, Ю.Н. Каптейн. - Учебное пособие. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: НИЦ ИНФРА-М, 2016. — 133 с.
16. Зимин А.Ф. Экономика предприятия / А.Ф. Зимин, В.М. Тимирьянова. - Учебное пособие. — М.: ИД ФОРУМ: ИНФРА-М, 2016. — 288 с.
17. Логинова Н.А. Планирование на предприятии транспорта: Учебное пособие / Н.А. Логинова. — М.: НИЦ ИНФРА-М, 2016. — 320 с.

18. Логинова Н.А. Экономическая оценка инвестиций на транспорте: Учебное пособие / Н.А. Логинова.. — М.: НИЦ ИНФРА-М, 2014. — 252 с.
19. Логинова Н.А. Организация предпринимательской деятельности на транспорте / Н.А. Логинова. - Учебное пособие. — М.: НИЦ ИНФРА-М, 2017. — 262 с.
20. Лопарева А.М. Экономика организации (предприятия): Учебно-методический комплекс / А.М. Лопарева. — М.: Форум: НИЦ ИНФРА-М, 2017. — 400 с.
21. Лысенко Д.В. Финансовый менеджмент: Учебное пособие / Д.В. Лысенко. — М.: НИЦ ИНФРА-М, 2016. — 372 с.
22. Магомедов А.М. Экономика фирмы / А.М. Магомедов, М.И. Маллаева. - Учебник. — 2-е изд., доп. — М.: Вузовский учебник: НИЦ ИНФРА-М, 2017. — 432 с.
23. Максимов А. Как повысить эффективность транспортного предприятия / А. Максимов // Генеральный директор. – 2017. - № 10. – С.37-46.
24. Менеджмент на транспорте: Учеб. пособие для вузов по спец.«Менеджмент организации» / [Ю.В.Буралев, Н.Н.Громов и др.]; под общ.ред. Н.Н.Громова, В.А.Персианова. – 5-е изд., испр. – М.: Изд. Центр «Академия», 2015. – 526с.
25. Нестеров С.Ю. Совершенствование новых форм организации автотранспортных перевозок / Социально-экономические аспекты инновационного развития систем в условиях возрастающей глобализации: сборник трудов международной научно-практической конференции «Управление народным хозяйством» / под ред. проф. Безруковой Т.Л. - М.: КноРус, 2010. – С. 360-362.
26. Орлов Е.А. Управление бизнес-процессами на предприятии: автореферат дисс...канд.экон.наук: защищена 29.10.2009 : утв. 24.05.2010 / Е.А. Орлов. – М.: ООО «Демос», 2009. - 29 с.

27. Паламарчук А.С. Экономика предприятия: Учебник / А.С. Паламарчук. — М.: ИНФРА-М, 2017. — 458 с.
28. Прозоровская Л.В. Принципы организации стратегического управления инновационным развитием предприятия [Электронный ресурс]: <https://www.dissercat.com/content/teoreticheskie-i-metodicheskie-podkhody-k-formirovaniyu-strategii-innovatsionnogo-razvitiya>- ЦИРЭ / Л.В. Прозоровская. — 2016г.
29. Раздорожный А.А. Экономика организации (предприятия): Учебное пособие. — М.: ИЦ РИОР: ИНФРА-М, 2012. — 95 с.
30. Раздорожный А.А. Экономика отрасли (автомобильный транспорт): Учебное пособие / А.А. Раздорожный. — М.: ИЦ РИОР, 2013. — 316 с.
31. Рыжова В.В. Экономическое управление организацией / В.В. Рыжова, В.В. Петров. - Учебное пособие. — М.: ИЦ РИОР: ИНФРА-М, 2014. — 248 с.
32. Скляренко В.К. Экономика предприятия: Учебное пособие / В.К. Скляренко. — 2-е изд. — М.: НИЦ ИНФРА-М, 2017. — 192 с.
33. Скляренко В.К. Экономика предприятия (в схемах, таблицах, расчетах): Учебное пособие / Под ред. проф. В.К. Скляренко. — М.: НИЦ ИНФРА-М, 2014. — 256 с.
34. Тертышник М.И. Экономика предприятия: Учебное пособие / М.И. Тертышник. — 2-е изд. — М.: ИНФРА-М, 2017. — 328 с.
35. Трошин А.Н. Финансовый менеджмент: Учебник / А.Н. Трошин. — М.: НИЦ ИНФРА-М, 2017. — 331 с.
36. Экономика предприятия (организации): Учебник / Под ред. О.В. Девяткина, В.Я. Позднякова. — 4-е изд., перераб. и доп. — М.: ИНФРА-М, 2017. — 640 с.
37. Экономика фирмы: Учебное пособие / Финансовый Университет при Правительстве РФ; Под ред. А.Н. Ряховской. — М.: Магистр: ИНФРА-М, 2018. — 511 с.

## Приложение А

(справочное)

### Ведомость материалов на складах Период 01.12.2018 – без ограничений

#### Группировка по складам

Номенклатура	Начальный остаток шт./сумма	приход	расход	Конечный остаток
Склад з/ч	47,000 69223,76		13,000 17035,07	34,000 52188,6
Стойка передняя, шт. 0005	4,000 5090,41			4,500 5090,41
Стойка задняя, шт. 0004	4,000 5090,41			4,000 5090,41
Бензонасос, шт. 0003	3,000 3150,42		3,000 3150,42	
Фара левая, шт. 0007	4,000 11963,12		2,000 5981,56	2,000 5981,56
Фара правая, шт. 0008	4,000 11963,12			4,000 11963,12
Ремень ГРМ, шт. 0009	2,000 3050,850		1,000 1525,43	1,000 1525,42
Передние брызговики, шт. 00011	11,000 9872,56		4,000 3590,02	7,000 6282,53
Задние брызговики, шт. 00012	12,000 11150,58		3,000 2787,64	9,000 8362,93
Радиатор, шт. 00013	3,000 7892,28			3,000 7892,28

## Приложение Б

(справочное)

### Ведомость прихода-расхода ГСМ Период: 01.03.2018-без ограничения Группировки по ГСМ

Отбор: Организация ООО «ТЦП»

Автомобиль		Нач. остаток		Приход		Расход		Кон.остаток	
	Горючее	Кол-во	сумма	Кол-во	сумма	Кол-во	сумма	Кол-во	сумма
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Бензин А-95			340.00	12240.00	143.00	5148.00	197.00	7092.00
	Топливо дизель.			210.00	7980.00	125.00	4750.00	15.00	570
Итого				550.00	20220.00	268.00	9898.00	212.00	8232.00

Ведомость сравнения расхода ГСМ по водителям Группировка по ТС

Отбор: организация ООО «ТЦП»

Автомобиль/Водитель	Расход горючего					
	Норма	факт	Экономия	%	перерасх	%
т 875 кк 63	97.00	98.22			1.22	1.25
Зайцев А.Ю.	78.00	79.76			1.76	2.25
Панин С.О.	85.00	84.46	0.54	0.63		
а 980 тр 63	76.00	69.00	7	9.2		
Прокин Ю.Д.	58.00	57.7	0.3	0.51		
Оленин Т.А..	95.00	97.3			2.3	2.42

## Приложение В

(справочное)

### Учёт ремонта ТС. Период: без ограничения

#### Группировка по ТС

Транспортное средство		Номенклатура	Кол-во	Стоимость
Гос.	Модель			
т 368 рк 63, ГАЗ-3302, -33023				5800,00
т 368 рк 63	ГАЗ-3302, -33023	Стойка передняя, шт.	2.00	1300,00
т 368 рк 63	ГАЗ-3302, -33023	Замена масла	2.00	1600,00
т 221 рн 63, ГАЗ-33086				8480,00
т 221 рн 63	ГАЗ-33086	Фара левая, шт.	2.00	1320,00
т 221 рн 63	ГАЗ-33086	Фара правая, шт.	2.00	1320,00
т 221 рн 63	ГАЗ-33086	Замена масла	2.00	1600,00
т 589 ва 63, ГАЗ- 23107				13750,00
т 589 ва 63	ГАЗ- 23107	Аккумулятор, шт.	1.00	2190,00
т 589 ва 63	ГАЗ- 23107	Колодки передние, шт.	1.00	780,00
т 589 ва 63	ГАЗ- 23107	Бензонасос, шт.	1.00	2300,00
т 589 ва 63	ГАЗ- 23107	Осмотр	1.00	
т 589 ва 63	ГАЗ- 23107	Замена колеса	1.00	
Итого				28030,00

#### Ведомость поремонтам Период: без ограничений

Транспортные средства		Вид ремонта	Причина обращения	начало	окончание	Состояние
Гос. номер	Модель					
т 368 рк 63	ГАЗ-3302, -33023	Текущий ремонт	Замена масла	08.02.2013	08.02.2013	Закрыт
т 368 рк 63	ГАЗ-3302, -33023	Текущий ремонт	Шум подвески	05.03.2013	05.03.2013	Закрыт
т 221 рн 63	ГАЗ-33086	Текущий ремонт	Скрип при езде	14.07.2013	14.07.2013	Закрыт
т 368 рк 63	ГАЗ-3302, -33023	Текущий ремонт	Неполадки с электрикой	15.08.2013	16.08.2013	Закрыт
т 589 ва 63	ГАЗ- 23107	Текущий ремонт	Сбои в работе коробки передач	15.08.2013	15.08.2013	Закрыт
т 589 ва 63	ГАЗ- 23107	Текущий ремонт	Плановый техосмотр	17.09.2013	17.09.2013	Закрыт
т 875 кк 63	ГАЗ-27057	Текущий ремонт	Неполадки в топливной системе	29.01.2015	31.01.2015	Закрыт
м 292 ес 163	ГАЗ-221717	Текущий ремонт	Плановый техосмотр	14.02.2015	14.02.2015	Исполнен
м 292 ес 163	ГАЗ-221717	Текущий ремонт	Коррозия кузова	14.02.2015	17.02.2015	Закрыт

#### Отчет по приближению срока ТО. Период: 27.11.2018

Транспортное средство		ТО	Параметр выработки	Номер	Выработка	Допуск	Осталось до ТО	
Гос. номер	Модель						Выработка	Дни
т 368 рк 63, ГАЗ-3302, -33023								
		ТО1	Пробег общий	15000,0	15 500,00	500,0	00,0	28.10.2018



## Приложение Г

(справочное)

### Анализ изменения динамики производительности автотранспорта ООО «ТЦП»

Производительность автотранспорта ООО «ТЦП». за 2016 год

Марка	Грузоподъемность автомобиля, т.	Масса фактически перевезенного груза, тыс. т.	Коэф. Использов. Грузоподъемность	Техническая скорость Км/ч	Коэффициент использования пробега	Среднее расстояние перевозки груза км.	Время на погрузку и разгрузку Мин.	Производительность %
ГАЗ 3302	1,5	1,2	0,8	115	0,8	1300	31	34,57
ГАЗ 33023	1	0,8	0,8	120	0,7	1700	31	26,54
ГАЗ 2705	1,35	1,2	0,9	120	0,8	800	31	24,41
ГАЗ 2310	0,8	0,5	0,6	130	0,9	500	31	7,09
ГАЗ газель Next	1,5	1,3	0,9	115	0,7	1700		104,65

Производительность автотранспорта ООО «ТЦП» за 2017 год

Марка	Грузоподъемность автомобиля, т.	Масса фактически перевезенного груза тыс.т.	Коэф. Использов. Грузоподъемности, %	Техническая скорость Км/ч	Коэффициент использования пробега, %	Среднее расстояние перевозки груза км.	Время на погрузку и разгрузку, мин.	Производительность %
ГАЗ 3302	1,5	1,3	0,9	115	0,85	1500	31	42,08
ГАЗ 33023	1	0,95	1,0	120	0,6	1800	31	30,54
ГАЗ 2705	1,35	1,1	0,8	120	0,8	700	31	20,11
ГАЗ 2310	0,8	0,6	0,8	130	0,75	600	31	9,69

Анализ изменения динамики производительности автотранспорта ООО «ТЦП» 2016-2018г.

	2016, %	2017, %	2018, %	Отклонение 2018 к 2016 году %
ГАЗ 3302	34,57	42,08	33,09	-1,48
ГАЗ 33023	26,54	30,54	20,14	-6,4
ГАЗ 2705	24,41	20,11	21,36	-3,05
ГАЗ 2310	7,09	9,69	10,69	3,6
ГАЗ газель Next	42,40	36,06	31,36	-11,04

## Приложение Д (справочное)

### Себестоимость автомобильных перевозок

#### Себестоимость автомобильных перевозок за 2016 год

	Общая сумма затрат, руб.	Среднее расстояние перевозки груза, км.	Время на погрузку и разгрузку, мин.	Техническая скорость, Км.	Коэффициент использования пробега	Продолжительность работы подвижного состава, час.	Грузоподъемность автомобиля, тн.	Коэффициент использования грузоподъемности	Себестоимость перевозки, руб.
ГАЗ 3302	1364919003	1300	31	115	0,8	2016	1,5	0,8	15669,36
ГАЗ 33023	1364919003	1700	31	120	0,7	2016	1	0,8	20406,12
ГАЗ 2705	1364919003	800	31	120	0,8	2016	1,35	0,9	24657,74
ГАЗ 2310	1364919003	500	31	130	0,9	2016	0,8	0,6	59704,21
ГАЗ Next	1364919003	1700	31	115	0,7	2016	1,5	0,9	13837,70
Итого									134275,14

#### Себестоимость автомобильных перевозок за 2017 год

	Общая сумма затрат, руб.	Среднее расстояние перевозок и груза, км.	Время на погрузку и разгрузку, мин.	Техническая скорость, км.	Коэффициент использования пробега	Продолжительность работы подвижного состава, час.	Грузоподъемность автомобиля, тн.	Коэффициент использования грузоподъемности	Себестоимость перевозки, руб.
ГАЗ 3302	1435751800	1500	31	115	0,85	2016	1,5	0,9	14669,38
ГАЗ 33023	1435751800	1800	31	120	0,6	2016	1	1,0	22156,66
ГАЗ 2705	1435751800	700	31	120	0,8	2016	1,35	0,8	28857,67
ГАЗ 2310	1435751800	600	31	130	0,75	2016	0,8	0,8	55125,35
ГАЗ Next	1435751800	1650	31	115	0,6	2016	1,5	0,8	15801,17
Итого									136610,23

#### Себестоимость автомобильных перевозок за 2018 год

	Общая сумма затрат, руб.	Среднее расстояние перевозок и груза, км.	Время на погрузку и разгрузку, мин.	Техническая скорость, км.	Коэффициент использования пробега	Продолжительность работы подвижного состава, час.	Грузоподъемность автомобиля, тн.	Коэффициент использования грузоподъемности	Себестоимость перевозки, руб.
ГАЗ 3302	1432157800	1300	31	115	0,7	2016	1,5	0,8	17176,67
ГАЗ 33023	1432157800	1200	31	120	0,6	2016	1	0,8	28218,50
ГАЗ 2705	1432157800	700	31	120	0,7	2016	1,35	0,9	29568,50
ГАЗ 2310	1432157800	500	31	130	0,6	2016	0,8	1,0	66440,22
ГАЗ Next	1432157800	1150	31	115	0,6	2016	1,5	0,9	19630,26
Итого									161034,1

## Приложение Е

(справочное)

### Анализ показателей рентабельности ООО «ТЦП»

Анализ показателей рентабельности ООО «ТЦП» 2016-2018 гг.

	2016 г.	2017 г.	2018 г.	Отклонение 2017 от 2016%	Отклонение 2018 от 2017%	Отклонение 2018 от 2016%
Прибыль от реализации, млн.руб.	140,6	138,7	127,3	-1,3	-8,2	-9,4
Себестоимость, млн.руб	117,6	119,1	124,7	1,3	4,7	6
Выручка от реализации, млн.руб.	261,4	260,7	254,8	-0,3	-2,3	-2,5
Рентабельность, %	0,5	0,5	0,47	0	-6	-6