

УДК 656.073

ВЫБОР СПОСОБОВ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ

THE CHOICE OF WAYS OF INCREASING THE EFFICIENCY OF THE TRANSPORT SERVICE SYSTEM OF INDUSTRIAL ENTERPRISES

Коновалова Татьяна Вячеславовна

Кубанский государственный
технологический университет

Надирян София Леоновна

Кубанский государственный
технологический университет
Тел.: +7(918) 46-580-19
sofi008008@yandex.ru

Недашковская Анастасия Олеговна

Кубанский государственный
технологический университет

Konovalova Tatiana Vyacheslavovna
Kuban State University of Technology

Nadiryan Sofiya Levonovna
Kuban State University of Technology
Тел.: +7(918) 46-580-19
sofi008008@yandex.ru

Nedashkovskaya Anastasia Olegovna
Kuban State University of Technology

Аннотация. В данной статье мы рассмотрим выбор способов повышения эффективности системы транспортного обслуживания промышленных предприятий. Система организации транспортного обслуживания промышленных предприятий представляет собой совокупность взаимосвязанных и интегрированных в единое целое процессов доставки сырья и материалов на предприятие, внутрипроизводственной транспортировки и сбыта готовой продукции, в основе которой лежит форма организации работы транспортного цеха, направленная на обеспечение своевременности, комплектности и экономичности доставки грузов с целью повышения конкурентоспособности предприятия.

Ключевые слова: логистика, транспортные затраты, себестоимость, транспортное обслуживание, коммерциализация.

Annotation. In this article we will examine a range of ways to improve the efficiency of the transport service system of industrial enterprises. The system of organization of transport service of the industrial enterprises represents set of the interconnected and integrated processes, delivery of raw materials to the plant, in-plant transportation and marketing of finished products, which is based on the form of the organization of the transportation Department aimed at ensuring the timeliness, completeness and efficiency of cargo delivery with the purpose of increase of competitiveness of the enterprise.

Keywords: logistics, transport cost, cost, transportation, commercialization.

Система организации транспортного обслуживания промышленных предприятий представляет собой совокупность взаимосвязанных и интегрированных в единое целое процессов доставки сырья и материалов на предприятие, внутрипроизводственной транспортировки и сбыта готовой продукции, в основе которой лежит форма организации работы транспортного цеха, направленная на обеспечение своевременности, комплектности и экономичности доставки грузов с целью повышения конкурентоспособности предприятия.

Выбор способов повышения эффективности системы транспортного обслуживания зачастую происходит интуитивно на основе практического опыта. Нами был разработан алгоритм выбора системы транспортного обслуживания «нетранспортных» предприятий по заданному критерию (рис. 1). Он заключается в поэтапном анализе составляющих и выработке оптимизационного решения.

Первым шагом при выборе системы транспортного обслуживания по заданному критерию является определение логистических операций в цепи поставок фирмы. На данном этапе по сути создается информационная база для оптимизационного расчета

выбора системы транспортного обслуживания [1, 3]. Логистические операции – это любые действия, связанные с возникновением, преобразованием и поглощением материального и сопутствующих ему информационного и финансового потоков. Различают комплексные и элементарные операции. Комплексные операции делятся на базисные (снабжение, производство, сбыт), ключевые (связаны с управлением процедурами заказов, закупками, запасами, производственными процедурами, физическим распределением) и вспомогательные (операции складирования, грузопереработки, упаковки, обеспечение возврата товаров, сбор возвратных отходов, информационно-компьютерная информация и другое сервисное обслуживание). Так же существуют элементарные операции – это погрузка, разгрузка, затаривание, перевозка, приемка и отпуск со склада, хранение, перегрузка, сортировка, маркировка. На первом этапе важно максимально полно определить перечень, количественные и качественные характеристики логистических операций в цепи поставок производственного предприятия.

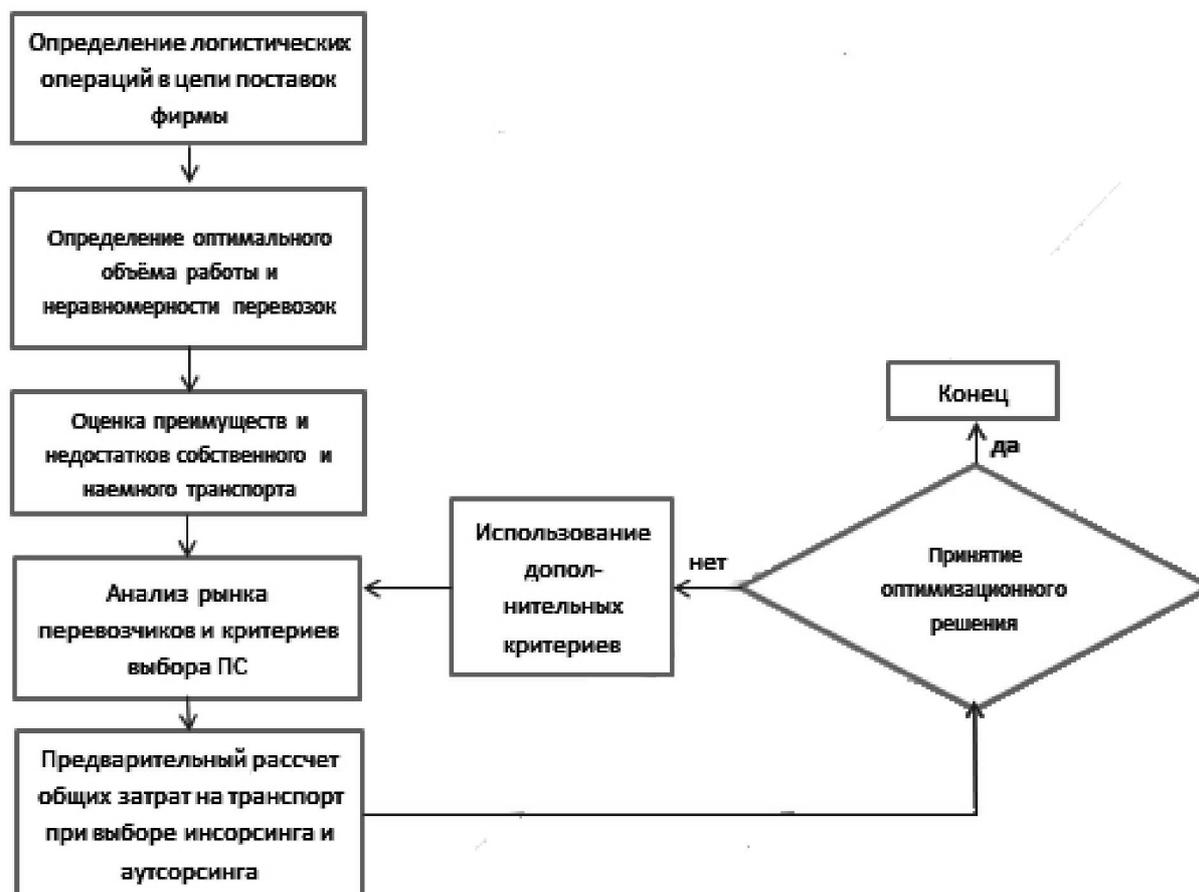


Рисунок 1 – Алгоритм выбора системы транспортного обслуживания по заданному критерию

Второй этап заключается в определении оптимального объема работы и неравномерности перевозок, расчет которых базируется на определенных на первом этапе логистических операций [2]. Известны несколько способов определения величины объема перевозки. Главные из них: балансовый, нормативный и метод прямого учета. Суть балансового способа состоит в определении общих размеров отправления и прибытия продукции по экономическим районам, ее ввоз и вывоз из других районов, также рассредоточение этих перевозок между разными видами транспорта. Неравномерность перевозок груза обоснована неравномерностью производства продукции и ее потребления. Неравномерность производства продукции – переменная величина, к изменению которой должна адаптироваться транспортная система. Неравномерность производства, а соответственно и перевозок ведет к ухудшению использования подвижного состава автомобильного транспорта и требует разработки дополнительных организационных, технических и технологических мероприятий.

На третьем этапе проводится оценка преимуществ и недостатков собственного и наемного транспорта. Среди факторов, влияющих на выбор, важнейшая роль отводится экономическому фактору. Экономическая оценка состоит из двух этапов: определение оптимального соотношения объема работы для собственного и наёмного автотранспорта; определение точки безубыточности (равновесия), т.е. при каком объеме производства издержки на собственный и наёмный автотранспорт одинаковы [1]. То есть сравниваются возможные затраты на собственный транспорт с затратами на наёмный в следующей последовательности:

- производится анализ рынка поставщиков транспортных услуг и выбираются те, которые наиболее полно удовлетворяют требованиям перевозок для производственного предприятия;
- на основании существующих на рынке тарифов рассчитывается средняя стоимость перевозок за определенный отчетный период;
- рассчитываются издержки на использование собственного автопарка за аналогичный период времени;
- на основании расчётов строятся графики, в точке пересечения которых находится описанная выше точка равновесия.

При расчёте затрат на содержание собственного транспорта следует учитывать следующие статьи расходов:

- постоянные затраты – фонд оплаты труда, ремонт и техническое обслуживание, амортизационные отчисления, ремонт и хранение автомобильных шин, общехозяйственные расходы, налоги и др.;
- переменные затраты – горюче-смазочные и прочие эксплуатационные материалы, текущий ремонт и обслуживание подвижного состава, непредвиденные расходы и др.

Ключевое место в решении оптимизационных логистических задач занимает выбор перевозчика и выбор подвижного состава. В некоторых случаях предприятие пользуется услугами транспортно-экспедиционной фирмы, с которой у нее уже сложились деловые отношения. Так, логист передает экспедитору информацию о заданных определенных характеристиках груза, критериях и ограничениях. В случае, когда логист сам ищет оптимального перевозчика, не прибегая к экспедиторским фирмам, главными критериями предварительного отбора перевозчиков для него являются затраты на перевозку груза, надежность времени доставки и сохранность груза во время перевозки. Затем этот список может дополняться другими количественными и качественными показателями. Решение должно приниматься исходя из суммы общих затрат. Другими словами, сначала рассчитываются общие затраты на транспорт при выборе инсорсинга и аутсорсинга, затем сравниваются показатели, и принимается решение.

Необходимо понимать, что снижение объема оборотных средств, направляемых на транспорт, может помешать предприятию в достижении намеченных ключевых показателей эффективности. Можно с уверенностью утверждать, что на начальном этапе эффективность работы собственного транспорта будет ниже, чем наемного из-за отсутствия опыта у персонала и времени для налаживания процесса. Так же доказано практикой, что открытие предприятием новых направлений деятельности часто приносит значительно меньшую отдачу по сравнению с инвестицией тех же средств в развитие своей основной деятельности. Поэтому оптимизационные расчеты выбора системы транспортного обслуживания не должны ограничиваться короткими временными лагами (месяц, квартал). Помимо экономических расчетов необходимо использование дополнительных критериев для выбора системы транспортного обслуживания, позволяющих предприятию определиться, что важнее – максимально высокий сервис для клиента или же минимальные логистические издержки.

Литература:

1. Коновалова Т.В. Методика выбора системы транспортного обслуживания производственных предприятий / Т.В. Коновалова, С.Л. Надирян, А.О. Недашковская // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2015. – № 11.

2. Коновалова Т.В. Особенности системы транспортного обслуживания производственных предприятий в регионе / Т.В. Коновалова, С.Л. Надирян, А.О. Недашковская // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). – 2015. – № 3

3. Бычков Д.В. Системный подход к организации транспортного обслуживания промышленного предприятия / Д.В. Бычков // Вопросы современной науки и практики. Университет им. В.И. Вернадского. – 2010. – № 4–6(29).

References:

1. Konovalova T.V. Metodik of a choice of system of transport service of manufacturing enterprises / T.V. Konovalova, S.L. Nadiryan, A.O. Nedashkovskaya // Humanitarian, social and economic and social sciences. – 2015. – № 11.

2. Konovalova T.V. Features of system of transport service of manufacturing enterprises in region / T.V. Konovalova, S.L. Nadiryan, A.O. Nedashkovskaya // Science. Engineering. Technology (polytechnical bulletin). – 2015. – № 3.

3. Bychkov D.V. System approach to the organization of transport service of the industrial enterprise / D.V. Bychkov // Questions of modern science and practice. University of V.I. Vernadsky. – 2010. – № 4–6 (29).