

УДК 33:656

**МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ВЫБОРУ СПОСОБА ОРГАНИЗАЦИИ
ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ МЕБЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

заведующий кафедрой управления производством, доктор экономических наук, профессор

В. П. Бычков¹

доктор технических наук, профессор, профессор кафедры управления производством

В. М. Бугаков¹

кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры мировой и национальной

экономики **М. А. Шibaев¹**

специалист **Д. В. Бычков²**

1 – ФГБОУ ВПО «Воронежская государственная лесотехническая академия»

2 – Центр кластерного развития Воронежской области

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии страны. Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Географические особенности России определяют приоритетную роль транспорта в развитии конкурентных преимуществ страны с точки зрения реализации ее транзитного потенциала.

Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность работы и развития производства, бизнеса и социальной сферы. В связи с этим роль транспорта в социально-экономическом развитии страны определяется рядом объемных, стоимостных и качественных характеристик уровня транспортного обслуживания. Объемные характеристики транспортного обслуживания напрямую влияют на полноту реализации экономических связей внутри страны и за ее пределами, а также на возможность перемещения всех слоев населения для удовлетворения производственных и социаль-

ных потребностей.

Географическая и технологическая доступность транспортных услуг определяет возможности территориального развития экономики и социальной сферы. Стоимостные характеристики перевозок любой продукции (транспортный тариф) отражаются непосредственно на ее конечной цене, прибавляются к затратам на производство, влияют на конкурентоспособность продукции и зону ее сбыта. Стоимость перевозок в пассажирском сообщении ограничивает возможности для поездок населения, а во многих случаях для части населения с невысокими доходами делает эти поездки недоступными. Удешевление пассажирского сообщения, смягчающего эти ограничения, имеет не только большое социальное, но и экономическое значение. Качественные характеристики уровня транспортного обслуживания связаны со скоростью, своевременностью, ритмичностью, безопасностью и экологичностью функционирования транспортной системы. Скорость транспортного сообщения влияет на эффективность

экономических связей и подвижность населения. Рост скорости доставки грузов и пассажиров дает ощутимый экономический и социальный эффект. При перевозке грузов он выражается в высвобождении оборотных средств предприятий, а при перевозке пассажиров – в высвобождении времени людей, которое может быть использовано на другие цели.

Удешевление и ускорение перевозок на магистральных видах транспорта позволяют сблизить удаленные друг от друга регионы страны, повысить качество жизни населения и уровень деловой активности, укрепить территориальное единство страны и создать более благоприятные условия для реализации потенциальных экономических и социальных возможностей каждого российского региона.

Своевременность (регулярность, ритмичность) транспортного обслуживания в грузовом и пассажирском сообщениях имеет большое экономическое значение. В грузовом сообщении, например, от нее зависят величина страховых запасов продукции на складах грузополучателей, необходимых для поддержания непрерывности производства и снабжения населения, объем необходимых оборотных средств и затраты на хранение грузов¹.

Неоценима также роль автомобильного транспорта в функционировании мебельных предприятий. Он выполняет значительный объем работ как на внешних перевозках (завоз сырья и материалов на

¹ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года http://www.road-market.ru/all_about_road/strategya

предприятие и вывоз готовой продукции с доставкой её потребителям, а также вывоз отходов) и внутрипроизводственных перевозках. При этом на внутрипроизводственных перевозках используются собственные средства, а на внешних – как собственные, так и привлечённые. В целом в подотрасли наибольшая доля перевозок приходится на собственный автомобильный транспорт, что объясняется на наш взгляд специфическими особенностями большей части грузов, которые требуют строгого соблюдения правил перевозки, применения специализированного подвижного состава и т.п.

Многие мебельные компании, имеющие более пятидесяти транспортных единиц, давно сделали свой выбор в пользу транспортного аутсорсинга потому, что понимают реальные преимущества этого продукта и передают непрофильное направление профессионалам, высвобождая свои собственные ресурсы для решения основных задач бизнеса, повышая одновременно инвестиционную привлекательность своих компаний.

В то же время слабым местом в организации работы промышленного транспорта, по мнению многих авторов, является низкий уровень его использования по причине значительного «возраста», превышающего нормативные сроки службы, и низким уровнем обеспеченности ремонтной базы необходимым оборудованием.

В этой связи расширение границ применения аутсорсинга² в транспортном обслуживании промышленных предприятий, включая мебельные, в этих условиях способствует на наш взгляд, развитию сети автосервисных предприятий во всех ре-

гионах России. Выполнение технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств на таких предприятиях позволяет повысить качество работ, сократить время простоя и снизить затраты предприятия на поддержание автомобилей в технически исправном состоянии.

На выбор варианта организации транспортного обслуживания каждого конкретного мебельного предприятия оказывает влияние большее число всевозможных факторов, в том числе размеры, специализация, размещение предприятия и др. Поэтому окончательное решение должно приниматься, на наш взгляд, по экономическому критерию, в качестве которого предлагается минимум суммы транспортных затрат.

При таком подходе границы эффективности применения того или иного способа организации транспортного обслуживания в значительной мере будут зависеть от уровня производительности подвижного состава; чем выше уровень производительности, тем шире границы. На примере холдинговой компании «Мебель Черноземья» нами выполнены расчеты себестоимости доставки мебели до магазинов – салонов, расположенных в Липецке, Белгороде, Ростове-на-Дону, Вологде и Уфе,

² Аутсорсинг (от англ. outsourcing: (outer-source-using) использование внешнего источника/ресурса) – передача организацией на основании договора определённых бизнес-процессов или производственных функций на обслуживание (сорсинг) другой компании, специализирующейся в соответствующей области. <http://ru.wikipedia.org/wiki>

собственным автотранспортом и наемным, принадлежащим транспортно – логистическому предприятию ООО «ВТК Логистик». Доставка мебели производится в автофургонах объемом 30 м³ и 80 м³.

Расчеты показали, что при доставке мебели в указанные города с односторонней загрузкой, обеспечивающей коэффициент использования пробега на уровне 0,5 выгодней использовать наемный транспорт. При двухсторонней загрузке, обеспечивающей коэффициент использования пробега около 1,0 выгодней использовать собственный транспорт, поскольку себестоимость перевозок во втором варианте снижается почти в 1,5 раза. Таким образом, с увеличением производительности подвижного состава, способствующей снижению себестоимости транспортных работ, расширяются границы применения собственного или наемного транспорта.

В практической деятельности применение предлагаемого критерия будет способствовать росту производительности подвижного состава и снижению себестоимости транспортных работ.

Расчет себестоимости доставки грузов на внешних перевозках нами рекомендуется выполнять по каждому маршруту, что позволит учесть условия эксплуатации на каждом маршруте и соответственно производительность подвижного состава.

Покажем на примере ОАО «Графское» применение предлагаемого методологического подхода при принятии решения о переводе на аутсорсинг транспортных операций.

В настоящее время на предприятии существует собственный автопарк грузовых автомобилей, насчитывающий четырнадцать единиц. Собственными автомобилями в основном доставляют готовую продукцию (мебель) до магазинов-салонов и конечным потребителям. Сырье и материалы доставляются на предприятие наёмным транспортом.

В последние годы затраты на обслуживание собственным транспортом имеют тенденцию к росту. В 2010 г., например, рост фактических затрат транспортного цеха по сравнению с предыдущим годом, составил 6,2 %. Увеличились расходы на ГСМ, амортизационные отчисления, заработную плату водителей, накладные расходы.

Возрастающие расходы на содержание и эксплуатацию собственного автотранспорта свидетельствуют о том, что организация собственного транспортного подразделения является далеко не самым эффективным решением даже для такого крупного предприятия, как ОАО «Графское». Именно поэтому наиболее целесообразным решением будет передать выполнение транспортных работ специализированным транспортным предприятиям.

В настоящее время, на Воронежском рынке аутсорсинговых услуг существует более пятидесяти компаний, занимающихся организацией именно транспортного обслуживания предприятий различных размеров. Все эти компании оказывают полный спектр услуг, включаемых в транспортное обслуживание промышленных предприятий и представляющих собой ежедневные технические осмотры автомобилей, а также предрейсовые и послерей-

совые медосмотры, регулярно проводимые курсы повышения квалификации водительского состава, инструктажи. То есть аутсорсинговые организации берут на себя все расходы на содержание и обслуживание транспортной техники, на предоставление высококвалифицированного персонала и оплату его работы, на оплату ГСМ, а также накладные, командировочные расходы и др.

Тарифы на грузоперевозки в пределах города и по межгороду, предлагаемые различными аутсорсинговыми компаниями сильно отличаются друг от друга, поскольку в эти тарифы заложены расходы компаний по транспортному обеспечению в зависимости от комплекса предоставляемых услуг.

Наиболее оптимальным вариантом по тарификации на перевозки является компания ООО «Байкал Сервис Воронеж». Эта компания осуществляет доставку грузов по России от 1 кг, перевозку грузов, требующих определенного температурного режима, бесплатную адресную доставку грузов «до двери клиента» в определенных городах-филиалах, страхование грузов, складские услуги и др. Кроме того в компании действует расписание движения автотранспорта, благодаря которому клиент может точно знать, когда и во сколько «уходит» его груз, и прогнозировать время его прихода конечному получателю. Однако следует отметить один недостаток в работе данной организации. Для ООО «Байкал Сервис Воронеж» негабаритным считается груз весом более 100 кг или сумма измерений трех сторон которого превышает три метра, а также места,

которые по своим размерам и свойствам не могут быть загружены и размещены в транспортном средстве без затруднений. За негабаритный груз назначается доплата 25 % от стоимости перевозки. По этой причине стоимость перевозки, как по городу, так и по межгороду значительно возрастает из-за несоответствия груза по весу или габаритам.

Поэтому, на наш взгляд, наиболее целесообразно воспользоваться услугами по транспортному обеспечению компании ООО «ВТК Логистик», которая занимается перевозкой грузов более 1,5 тонн по городу, области и России. Компания предлагает доставку различным автомобильным транспортом: тентованным, контейнерным, изотермическим, рефрижераторным, открытым (бортовыми) и самосвалами. Перевозимые грузы и ответственность компании застрахованы в российской «Московской Страховой Компании» на сумму три млн руб. Более того компания предлагает свои услуги в проведении различных работ с использованием спецтехники, которая позволит осуществить необходимые погрузочно-разгрузочные операции: автокраны, краны-манипуляторы, бульдозеры, автовышки, самосвалы, низкорамные платформы, экскаваторы, погрузчики, бетономешалки, металловозы и пр. спецтехника.

Однако следует отметить, что тарифы на перевозки грузов данной компанией выше, чем уже имеющиеся у транспортного подразделения ОАО «Графское». Однако необходимо принять в расчёт, что в тарифы сторонней организации уже заложены все затраты по техническому обслужи-

ванию, ремонту транспортной техники, расходы по заработной плате персонала, по заправке ГСМ, по амортизации и др. К тому же мебельное предприятие освобождается от несения командировочных расходов, налогового бремени. А в дополнение ко всему услуга страхования груза позволит обеспечить сохранность груза и его своевременность, обеспечив качество перевозки на должном уровне. Также, на наш взгляд, необходимо заострить внимание на следующем моменте. Полный отказ от собственного транспортного подразделения мебельного предприятия совершенно нецелесообразен, поскольку в состав автопарка ОАО «Графское» помимо грузовых автомобилей, на которые возложена основная работа по перевозкам внутри города и за его пределами, ещё имеется спецтехника и легковые служебные автомобили. Последние два вида транспортных средств следует сохранить в распоряжении транспортного цеха с целью осуществления служебных поездок руководства предприятия для решения оперативных задач, а также для выполнения погрузочно-разгрузочных работ, имеющих специфику лесной отрасли, в частности необходимых для удовлетворения нужд конкретно мебельного производства.

Таким образом, воспользовавшись услугами компании ООО «ВТК Логистик» по организации транспортного обеспечения предприятия ОАО «Графское», списочное количество подвижного состава, находящегося в его распоряжении и закреплённого за собственным транспортным подразделением, сократится в среднем на 30...40 % (т.е. на 3...4 грузовых автомоби-

ля), представленную в виде погрузочно-разгрузочной техники и легковых автомобилей. Соответственно, при сокращении автопарка снизятся и расходы на его содержание. Однако это не означает, что вместе с сокращением численного состава транспортной техники, ухудшатся и показатели её использования, ведь все необходимые и недостающие транспортные средства будут предоставлены сторонней аутсорсинговой компанией, использование услуг которой позволит сохранить на должном уровне все эксплуатационные характеристики подвижного состава, а значит, и экономические показатели работы цеха и предприятия в целом.

В результате перевода транспортного обеспечения предприятия на аутсорсинг численность транспортного цеха сократится на десять человек, где основную долю составляют водители грузовых автомобилей и ремонтные рабочие данной техники. Расходы транспортного цеха на заработную плату уменьшатся на 39,9 %. Соответственно, расходы сократятся в два раза. Статья «командировочные расходы» также ликвидируется. В перспективе статьи «ГСМ», «Амортизация», «Запчасти», также сократятся на 52 %, поскольку в распоряжении транспортного цеха сохраняются легковые автомобили, спецтехника, требующие технического обслуживания, ремонтов, заправки топливом. Сумма этих расходов составит 3942589,4 руб., а сумма всех фактических затрат при реализации мероприятия в перспективе к 2014 году составит 5261146,8 руб., что на 37,8 % ниже, чем за 2010 год.

Однако не стоит забывать про плат-

ность аутсорсинговых услуг. Ранее было выявлено, что тарифы на перевозки выбранной нами компании ООО «ВТК Логистик» превышают имеющиеся на предприятии ОАО «Графское» в среднем на 45 %. Таким образом, необходимо принять данную цифру в расчет фактических затрат транспортного подразделения предприятия. Общая величина затрат транспортного цеха при реализации мероприятия перехода на аутсорсинговое обеспечение транспортной деятельности составит 6735,88 тыс. рублей. Эта величина затрат меньше на 24,4 %, чем за 2010 год и на 21,2 %, чем за 2009 год.

Получив планируемую сумму фактических затрат транспортного цеха, можно найти возможную себестоимость перевозок, в расчёте на 1 ткм, предположив, что пока грузооборот останется неизменным:

$$C=Z / P,$$

где C – себестоимость 1 ткм, руб.

Z – затраты транспортного цеха, руб.

P – грузооборот предприятия, ткм.

$C_{2010} = 8909640/2108600 = 4,22$
руб./ткм;

$C_{\text{план}} = 6735880/12631948 = 3,19$
руб./ткм.

Таким образом, показатель себестоимости перевозок также уменьшился на 24,4 %, что существенным образом повлияет на эффективность деятельности всего предприятия.

Полная себестоимость реализованной продукции составит 124899,9 тыс. руб., прибыль предприятия от реализации продукции составит: 125278,0 руб. – 124899,9 руб. = 378,0 руб., что на 2379,0 руб. больше, чем до реализации мероприятия.

Таким образом, из представленных расчётов видно, что внедрение мероприятий по переводу транспортного обслуживания на аутсорсинг для предприятия ОАО «Графское» экономически целесообразно.

Библиографический список

1. Аникин Б. А. Аутсорсинг и аутстаффинг: высокие технологии менеджмента: учеб. пособие. 2-е изд. М.: ИНФРА-М, 2009. 320 с.

2. Аутсорсинг для мебельщиков: управлять затратами эффективнее. Мебельщик, 2009. №4(47). С. 20-21.

3. Бычков В.П. Методологический подход к оценке качества транспортных работ на промышленных предприятиях // Вестник Воронежского гос. Тех. Университета. 2011. Т.7. №11-3. С.70-71.

4. Бычков В.П. К оценке эффективности доставки мебели потребителям // Лесотехнический журнал. 2012. №2. С.163-166.

УДК 334.723.4

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО В ЛЕСНОМ ХОЗЯЙСТВЕ ЦЧР: ФОРМЫ РЕАЛИЗАЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

заведующий кафедрой управления производством, доктор экономических наук, профессор

С. С. Морковина

аспирантка кафедры управления производством **Бао Шанянь**

соискатель кафедры управления производством **О. И. Драпалюк**

ФГБОУ ВПО «Воронежская государственная лесотехническая академия»

olgrs@yandex.ru

Доходы лесного сектора составляют около 1,7 процента в ВВП России, что существенно выше, чем в ряде стран, располагающих лесными ресурсами, а в его отраслях занято около 1,1 млн человек. В то же время при сопоставлении лесных доходов с масштабами лесных площадей (по этому показателю Россия занимает первое место в мире) [1] складывается обратная ситуация, в которой Россия существенно уступает не только лесным державам: Канаде, Финляндии, Швеции, но и странам, не ориентированным на лесное хозяйство.

Концепция долгосрочного социаль-

но-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г. предопределяет, что достижение целей развития, успешная модернизация экономики и социальной сферы возможны при выстраивании эффективных механизмов взаимодействия общества, бизнеса и государства [2]. В этой связи решение задачи обеспечения развития лесного сектора и роста лесных доходов лежит в плоскости объединения интересов государства и бизнеса посредством государственно-частного партнерства.

В общем понимании государственно-частное партнерство (ГЧП) – это форма