

УДК 338.47

**ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО
АУТСОРСИНГА В ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
СТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ**

Халатян С.Г.

Преподаватель КРО
ЧОУ ВО ЮУ (ИУБиП),

Мартынов Б.В.

к.ф.н., доцент,
доцент кафедры гуманитарных дисциплин
ЧОУ ВО ЮУ (ИУБиП),

e-mail: martunovbv@mail.ru

Halatyan S.G.

Assistant CRE
PEI HE SU (IMBL),

Martynov B.V.

Candidate of Philosophical Sciences, associate Professor

Associate Professor at the Department of Humanities
PEI HE SU (IMBL),

e-mail: martunovbv@mail.ru

На современном этапе развития экономики повышение эффективности доставки грузов входит в приоритетное направление сокращения издержек промышленных организаций, торговли и сферы услуг. В связи с этим, возникает задача сокращения времени поставки, а значит, и снижение некоторых затрат производства и товарообращения. Для рационального решения этой задачи необходимо качественная и эффективная организация доставки товара до потребителя. В настоящее время привлекательность товара зависит от скорости доставки его до потребителя или торгового посредника.

Процесс организации строительного производства предусматривает четкую поставку этих ресурсов в заданном объеме, указанные сроки и соответствующего качества. Опыт работы показывает, что для решения

подобных задач эффективно применяется логистика. Важное значение имеет транспортная логистика строительного предприятия, функционирование которого возможно лишь в случае эффективного и бесперебойного обеспечения строительных объектов сырьем и материалами. В связи с этим, данный вопрос является актуальным.

На сегодняшний день, транспортное обеспечение является структурным составляющим предпринимательской деятельности. Выбор схемы и технологии перевозки существенно влияет на многие сферы предпринимательской деятельности: конкурентоспособность, цену и качество товара, его доступность и привлекательность, что в свою очередь сказывается на прибыли коммерческой организации.

Очевидно, что для того чтобы товар был использован, его необходимо доставить к потребителю. Как таковое, производство без потребления бессмысленно. Целью деятельности транспорта является перемещение товара от мест производства к месту их потребления. Ученый Саркисов С.В. подчеркивает, что транспорт не только завершает производственный процесс коммерческого предприятия, но также является элементом маркетинга, так как помогает стимулировать продажи. Для сохранения качества своего товара и обеспечения высокого уровня продажного сервиса коммерсанту необходимо комплексно подходить к выбору транспортной схемы и впоследствии производить анализ влияния выбранной технологии перевозок¹.

При выборе того или иного варианта транспортировки необходимо учитывать следующие моменты. Условия поставки должны в наибольшей степени удовлетворять требованиям покупателя и реализовывать возможности продавца. В данном случае чем больше услуг по поставке (перевозке) товара будет предоставлено покупателю и чем качественнее будут эти услуги, тем выше будет конкурентоспособность продавца.

¹ Саркисов С.В. Логистика и транспортное обеспечение ВЭД: Учебник / С.В. Саркисов. - М.: ВАВТ, 2015. - С.139.

Вид транспорта и вид подвижного состава должны обеспечивать качественную перевозку, допустимую для данного вида груза скорость, необходимые нормы сохранности, нужную регулярность отправок и т.п.

Следует учитывать влияние стоимости перевозки на цену контракта, так как чересчур дорогой вид транспортировки, хоть и очень качественный, может существенно снизить конкурентоспособность товара. Для повышения качества сервиса рекомендуется осуществлять транспортное страхование, которое обеспечивало бы страхователю возмещение убытков, связанных с некачественной транспортировкой грузов. При осуществлении внешнеэкономических контрактов необходимо определять условия оформления таможенных документов и оплату таможенных пошлин. Подробное детальное решение этих задач может в значительной степени защитить предпринимателя от различных недоразумений производственного и коммерческого характера и укрепить его положение на рынке. Транспорт занимает в управленческой производственной подсистеме значительную часть. В свою очередь рационализацию выбора транспортной схемы обеспечивает транспортная логистика. Главная цель маркетинг-логистики заключается в обеспечении готовности поставки товара покупателю с высоким уровнем сервиса их обслуживания и разумными затратами. Транспортное обеспечение является структурным составляющим предпринимательской деятельности, и ее место схематично изображено на рисунке 1.

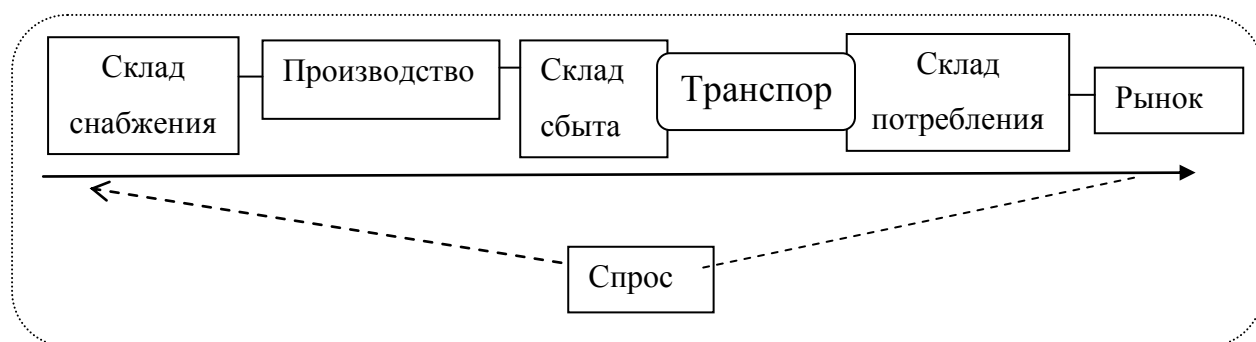


Рисунок 1 – Место транспорта в производственно-коммерческой цепи

Выбор и реализация каналов и путей распределения являются одним из наиболее сложных вопросов коммерческой и управленческой деятельности. По данным исследователей, издержки на логистику в развитых странах составляют около 11-15 процентов национального дохода. Неослабевающая актуальность проблем перемещения грузов подтверждается тем, что около 50 процентов всех затрат на логистику приходится на транспорт. Расходы на транспорт относительно к производственным издержкам составляют 15-20 процентов. Поэтому, по мнению Миротина Л. Б., выделенная из системы маркетинг-логистики транспортная логистика, является одной из важнейших частей организации производственной и коммерческой деятельности².

Транспорт не только завершает производственный процесс коммерческого предприятия, но также является элементом маркетинга, так как помогает стимулировать продажи.

Для сохранения качества своего товара и обеспечения высокого уровня продажного сервиса коммерсанту необходимо комплексно подходить к выбору транспортной схемы и впоследствии производить анализ влияния выбранной технологии перевозок.

Ученые отмечают, что транспортировка – это логистическая операция, заключающаяся в перемещении продукции в заданном состоянии с применением транспортных средств, начинающаяся с погрузки в месте отправления и заканчивающаяся разгрузкой в месте назначения. Управление транспортировкой предполагает выполнение следующих процедур³:

- выбор способа транспортировки;
- выбор вида транспорта;
- назначение транспортного средства;
- выбор перевозчика и посредников по транспортировке;
- оптимизация параметров транспортного процесса.

² Миротин Л.Б. Транспортная логистика: Учебник для вузов / Л.Б. Миротин, А.С. Балалаев, В.А. Гудков и др. - М.: РиС, 2014. – С.65.

³ Саркисов С.В Логистика и транспортное обеспечение ВЭД: Учебник / С.В Саркисов. - М.: ВАВТ, 2015. – С.139.

Транспортное обеспечение – это система, представляющая совокупность технических, технологических элементов; экономических, правовых, организационных воздействий; форм и методов управления транспортными процессами и операциями.

В рамках транспортного обеспечения находится транспортное обслуживание, которое проявляется в системе транспортного обеспечения как конечный результат деятельности транспортных фирм по выполнению, договора перевозки и представляет собой совокупность средств, форм и методов, обеспечивающих производство транспортной продукции надлежащего качества.

На наш взгляд, строительные компании, проведя модернизацию транспортной системы путем использования логистического аутсорсинга, данная строительная компания смогут сократить не только расходы на транспортировку, но и время доставки материалов до строящегося объекта.

Нужно отметить, что строительные организации в России все чаще привлекают специализированные фирмы (провайдеров логистических услуг) для выполнения логистических функций. От оказания традиционных услуг транспортировки и складирования провайдеры переходят к полному управлению цепями поставок. Строительные компании не должны отставать, ведь благодаря логистическому аутсорсингу проекты становятся дешевле, а рентабельность производства повышается, поскольку узкоспециализированные компании выполняют свою работу дешевле и быстрее.

Практическая ценность применения логистического аутсорсинга в транспортной системе строительной организации заключается в возможности использования дополнительных ресурсов без увеличения численности собственного персонала. Концентрируя управленческие ресурсы на основном бизнесе и не увеличивая количество объектов кадрового управления, строительная компания получает возможность более эффективно

использовать имеющиеся транспортные ресурсы, при этом получая дополнительную прибыль и повышая эффективность деятельности в целом.

На условном примере, нами обоснована экономическая эффективность применения технологии логистического аутсорсинга в деятельности строительных предприятий. Для более высокой точности анализа разобьем грузовые автомобили на 4 группы: самосвалы, тягачи, бортовые, фургоны.

Проанализируем автомобильный парк с двух точек зрения: его эксплуатации и затрат на содержание и эксплуатацию. Данные расчеты проведены не по всему предприятию, а в разрезе использования части транспортных средств, которые используются при строительстве одного строительного объекта (на примере строительства жилого комплекса). Норма рабочего времени для работы грузового транспорта составляет 2300 машин/час. Реальное отработанное время не превышает 60 процентов и составляет в среднем 1380,2 машин/час. Количество задействованных грузовых автомобилей: бортовые — 10 штук, самосвалы — 7 штук, тягачи — 7 штук, фургоны — 7 штук. Таким образом, анализ данных, позволил сделать вывод, что в целом по предприятию коэффициент использования пробега очень низкий (на приемлемом уровне используются только бортовые автомобили), а стоимость 1 тонны перевезенного груза составляет (средняя дальность перевозки — 52 километра):

- самосвалы — $15664,59 \text{ тысяч рублей} / 70300 \text{ тонн} = 223 \text{ рубля/тонна}$;
- бортовые — $21358,26 \text{ тысяч рублей} / 70800 \text{ тонн} = 302 \text{ рубля/тонна}$;
- тягачи — $17147,28 \text{ тысяч рублей} / 67\,700 \text{ тонн} = 253 \text{ рубля/тонна}$;
- фургоны — $8517,77 \text{ тысяч рублей} / 38900 \text{ тонн} = 219 \text{ рублей/тонна}$.

Стоимость 1 километра пробега составляет:

- у самосвалов — $15664,59 \text{ тысяч рублей} / 131685,80 \text{ км} = 119 \text{ рублей за километр}$;
- у бортовых — $21358,26 \text{ тысяч рублей} / 189185,00 \text{ км} = 113 \text{ рублей за километр}$;

– у тягачей — 17147,28 тысяч рублей/186248,40 км = 92 рублей за километр;

– у фургонов — 8517,77 тысяч рублей/237042,50 км = 36 рублей за километр.

Стоимость работы в час составляет (общую сумму затрат по группе грузовых автомобилей разделить на произведение реального отработанного времени каждого автомобиля и количества грузовых автомобилей):

– у самосвалов — 15664,596 тысяч рублей/(1380,5 машин/час×7 единиц) = 1621 рублей;

– у бортовых — 21358,26 тысяч рублей/(1380,62 машин/час×10 единиц) = 1547 рублей;

– у тягачей — 17147,28 тысяч рублей/(1380,06 машин/час×7 единиц) = 1775 рублей;

– у фургонов — 8517,77 тысяч рублей/(1379,62 машин/час×7 единиц) = 882 рублей.

Представляется возможным осуществление расчета затрат на содержание и эксплуатацию грузовых автомобилей при строительстве за три года при строительстве, например, жилого комплекса. Данный расчет и его результаты представлены в таблице 1.

Таблица 1– Расчет затрат на содержание и эксплуатацию грузовых автомобилей, в миллионах рублей

Статьи затрат	Группа грузовых автомобилей			
	Самосвалы	Тягачи	Бортовые	Фуры
Материалы	1,71	2,51	2,34	0,67
ГСМ	2,57	2,97	4,05	0,84
Зарплата	7,22	6,77	9,18	4,33
Страховые взносы	1,99	1,80	2,13	1,22
Накладные	0,59	1,54	1,62	0,24
Прочие	1,56	1,54	2,01	1,19
Всего	15,66	17,14	21,35	85,17

На основании выше изложенного установлено, что в среднем 44 процента всех затрат составляет заработная плата; 17 процентов всех затрат

уходит на горюче-смазочные материалы. Однако строительной компании не всегда хватало собственного автотранспорта, поэтому привлекался арендуемый. Чаще всего использовали трал для перевозки негабаритной техники (67 раз за год) или трал для перевозки железобетонных балок (42 раза за год). Стоит отметить, что в организации имеется трал как для перевозки железобетонных балок, так и для транспортировки негабаритной техники, однако он очень часто выходит из строя, и фактически не способен работать бесперебойно. Также, при необходимости, организация брала в аренду самосвалы (за год самосвалы были привлечены 23 раза, в среднем на 10 ч в смену). Ориентировочная потребность на 1 год в грузовом автотранспорте при неизменных (или незначительном их изменении) и численности работников организации (по группам грузового автотранспорта) следующая: бортовые — 10–11 единиц, самосвалы — 6–7 единиц, тягачи — 5–6 единиц (трал для перевозки негабаритной техники — 1 единица, трал для перевозки железобетонных балок — 1–2 единицы), фургоны и тентовые — 5–6 единиц.

Для оценки затрат (при условии пользования услугами сторонних организаций) рассмотрим предложения на рынке логистических услуг в Ростовской области. Стоимость аренды самосвала составит от 800 (для автомобиля «КамАЗ 43255» грузоподъемностью 10 тонн) до 1600 (для автомобиля «MAN TGS 41.390 8×4 BB-WW» грузоподъемностью 25 тонн) руб. за 1 ч и 40–60 рублей за 1 тонну на 1 километр при перевозке на 20 километров (цена существенно зависит от грузоподъемности), бортового автомобиля — 800–1000 рублей за 1 час, тягача с полуприцепом — 1300–1600 рублей за 1 час, фургона — 400–700 рублей за 1 час, трала 20 000–80 000 рублей за одну перевозку по городу (например, стоимость перевозки по г. Ростову бурового станка «JUNTTAN» PM-25 составляет в среднем 80 000 рублей). Стоимость 1 тонны перевезенного груза (примем грузоподъемность автомобилей, за исключением фургонов, равной 20 тонн) варьирует от 40 до 64 рублей; 1 кубический метр — от 76 до 89 рублей. Ниже в таблице

5представлена стоимость работы собственного грузового автомобиля в сравнении с привлеченным.

Таблица 2– Расчет стоимости эксплуатации грузового автомобиля, рублей в час

Группа грузовых автомобилей	Собственный транспорт	Привлеченный транспорт
Самосвалы	1621,00	1100,00
Тягачи	1775,00	1450,00
Бортовые	1547,00	900,00
Фургоны	882,00	550,00

По данным выше представленной таблицы, стоимость перевозки, при строительстве жилого комплекса в периоде за 3 года собственным автотранспортом составила 6,26 миллиона рублей.

При использовании логистического аутсорсинга для перевозки грузов, которые были перевезены собственным автотранспортом, затраты составили бы (при расчете через стоимость часа аренды грузового автомобиля) 42,37 миллиона рублей, следовательно, прямая экономическая выгода от возможного применения логистического аутсорсинга для строительной компании составляет 20,31 миллиона рублей. Стоит отметить, что реально организация понесет еще меньше затрат, так как на строительных участках наемный транспорт используют более эффективно (меньше простоев), нежели собственный транспорт. Следовательно, проведя модернизацию транспортной системы строительного предприятия путем использования логистического аутсорсинга, строительная компания сможет сократить не только расходы на транспортировку, но и время доставки материалов до строящегося объекта.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Саркисов С.В. Логистика и транспортное обеспечение ВЭД: Учебник / С.В. Саркисов. - М.: ВАВТ, 2015.
2. Мельников В.П. Логистика / В.П. Мельников, А.Г. Схирладзе, А.К. Антонюк. - М.: Юрайт, 2014. \
3. Миротин Л.Б. Транспортная логистика: Учебник для вузов / Л.Б. Миротин, А.С. Балалаев, В.А. Гудков и др. - М.: РиС, 2014.

