

УДК 656.073

**ВЫБОР СИСТЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ  
ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ  
(НА ПРИМЕРЕ ХОЛМСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ)**

**THE CHOICE OF SYSTEM OF TRANSPORT SERVICE OF PRODUCTION  
ENTERPRISES (FOR EXAMPLE KholmSK RURAL SETTLEMENT)**

**Коновалова Татьяна Вячеславовна**

Кубанский государственный  
технологический университет

**Кирий Консуэлла Алексеевна**

Кубанский государственный  
технологический университет

**Надирян София Леоновна**

Кубанский государственный  
технологический университет  
sofi008008@yandex.ru

**Недашковская Анастасия Олеговна**

Кубанский государственный  
технологический университет

**Konovalova Tatiana Vyacheslavovna**  
Kuban State University of Technology

**Kiriy Consuela Alekseevna**  
Kuban State University of Technology

**Nadiryan Sofiya Levonovna**  
Kuban State University of Technology  
sofi008008@yandex.ru

**Nedashkovskaya Anastasia Olegovna**  
Kuban State University of Technology

**Аннотация.** В данной статье мы рассмотрим выбор системы транспортного обслуживания производственных предприятий (на примере Холмского сельского поселения). В результате исследований было выявлено, что при реализации хозяйственной деятельности производственные предприятия неизбежно сталкиваются с проблемой повышения эффективности системы транспортного обслуживания для снижения доли транспортных затрат в себестоимости продукции. Научное обоснование принимаемых решений в области транспортного обслуживания производства может существенно снизить риски повышения транспортных затрат, а следовательно и себестоимости продукции. Выбор системы транспортного обслуживания зачастую происходит интуитивно на основе практического опыта.

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

**Annotation.** In this article we will discuss the choice of system of transport service of production enterprises (for example KholmSK rural settlement). As a result of the studies, it was found that in case of implementation of economic activity of industrial enterprises inevitably face the problem of increasing the efficiency of the transport service system to reduce the share of transport expenses in the cost of production. Scientific substantiation of the decisions made in the field of transport service of production can significantly reduce the risks of increased transportation costs and hence production costs. The choice of the transport service system often occurs intuitively on the basis of practical experience.

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

Усложнение рыночных отношений и усиление конкуренции в настоящее время приводят к трансформации цепей поставок, выражающейся в следующих основных моментах:

1. Возрастает скорость, интенсивность и сложность материальных и информационных потоков. Усложняются информационные и финансовые взаимоотношения между контрагентами цепей поставок.
2. Сокращается число звеньев и уменьшается количество организационно-экономических отношений в цепях поставок, но сложность их возрастает.
3. Уменьшается надежность цепей поставок, так как минимизируются запасы в производстве и каналах распределения.

Следствием этих тенденций является увеличение потенциальной неустойчивости цепей поставок. Для повышения устойчивости и надежности цепей поставок необ-

ходима системная кооперация контрагентов цепей в разрезе операционной, информационной и организационной интеграции.

Устойчивость может быть определена как способность цепи поставок восстанавливаться, возвращаться в исходное состояние после какого-либо возмущения внешней среды, которое проявляется в отклонении значений параметров функционирования цепи. Данный принцип может быть проинтерпретирован как снижение устойчивости при повышении интенсивности проходящих через цепь поставок материальных и информационных потоков, что тем самым увеличивает нагрузку на все звенья цепи, повышая коэффициент использования их мощности. Потеря устойчивости одного звена цепи может привести не только к нарушению заданных параметров функционирования (KPI) данного звена, но и всей цепи поставок. В рамках SCM это может быть выражено в ситуации, когда у компании, например, отсутствуют альтернативные поставщики, производственные или логистические мощности (например, распределительные центры), – в такой ситуации выход из строя данного звена может привести к нарушению функционирования всей цепи поставок.

Под надежностью, в общем смысле понимается свойство системы сохранять значения установленных параметров функционирования в определённых пределах, соответствующих заданным режимам и условиям использования, технического обслуживания, хранения и транспортирования. Таким образом, надежность цепи поставок может быть определена как ее свойство сохранять заданные параметры в соответствии со стандартами KPI или же их варьирование в определенном интервале (допуске) при нормальных условиях функционирования. При этом цепь поставок можно рассматривать как сложную систему, где существует несколько работоспособных состояний за счет наличия альтернативных вариантов логистических и производственных мощностей, что определяет ее гибкость и адаптируемость к изменяющимся условиям внешней среды.

Существенное влияние на надежность цепи поставок оказывает транспортная составляющая производственного процесса. В связи с этим поиск оптимального соотношения объема работы для собственного и наёмного автопарка приобретает важное значение.

Проанализируем преимущества и недостатки собственного и наёмного транспорта при обслуживании производственных процессов.

*Преимущества собственного автопарка:*

- клиентам предоставляется максимально высокий уровень сервиса за счёт гибкого регулирования сроков и частоты отправления грузов;
- полный контроль технического состояния и местонахождения транспортных средств (при условии оборудования их радиостанциями, RFID-метками, GPS-приборами и пр.), что обеспечивает высокий уровень точности соблюдения сроков доставки;
- возможность применения гибких мотивационных схем для водителей и экспедиторов.

*К недостаткам собственного транспортного парка следует отнести [1, 2]:*

- вынужденное долгосрочное замораживание финансовых средств, затраченных на приобретение транспортных средств и объектов недвижимости для организации гаражных боксов, ремонтных мастерских, складов для хранения ГСМ, запчастей и пр.;
- увеличение налогооблагаемой базы;
- амортизация основных средств;
- расходы на страхование;
- необходимость регулярного контроля технического состояния автомобилей (расходы на техобслуживание машины и её ремонт составляют приблизительно 60 % от общего числа затрат на автопарк);
- затраты на администрирование автомобильного хозяйства;
- затраты на наём дополнительного транспорта в случае недостатка собственного;
- холостой пробег и простои в периоды сезонных спадов, ремонта транспортного средства;
- распыление усилий и финансовых средств на непрофильную деятельность.

*Преимущества наёмного автопарка:*

- полное отсутствие недостатков, присущих собственному транспорту;
- простота управления процессом доставки.

*Недостатки наёмного транспортного парка:*

- затраты на компенсацию подачи автотранспорта под погрузку;
- риски при выборе поставщиков услуг;
- необходимость постоянного мониторинга рынка на предмет более выгодных вариантов сотрудничества;
- ошибки, совершённые сторонней транспортной компанией, всё равно ложатся на вашу компанию;
- недостаточная гибкость транспортной компании – поставщика услуг при необходимости ранее незапланированных доставок;
- недостаточное развитие рынка аутсорсинга транспортных услуг;
- высокая стоимость транспортных услуг.

Относительно последнего пункта – высокой стоимости услуг наёмного автотранспорта – можно сказать, что таковой она кажется до момента, пока не будут подсчитаны издержки на содержание собственного транспортного парка.

В результате исследований было выявлено, что при реализации хозяйственной деятельности производственные предприятия неизбежно сталкиваются с проблемой повышения эффективности системы транспортного обслуживания для снижения доли транспортных затрат в себестоимости продукции [2, 3]. Научное обоснование принимаемых решений в области транспортного обслуживания производства может существенно снизить риски повышения транспортных затрат, а следовательно и себестоимости продукции.

Выбор системы транспортного обслуживания зачастую происходит интуитивно на основе практического опыта. Нами был разработан алгоритм выбора подвижного состава по заданному критерию [4]. Он заключается в поэтапном анализе составляющих и выводе оптимизационного решения. Данный алгоритм будет использован для определения наиболее выгодного варианта транспортного обслуживания предприятий Холмского сельского поселения.

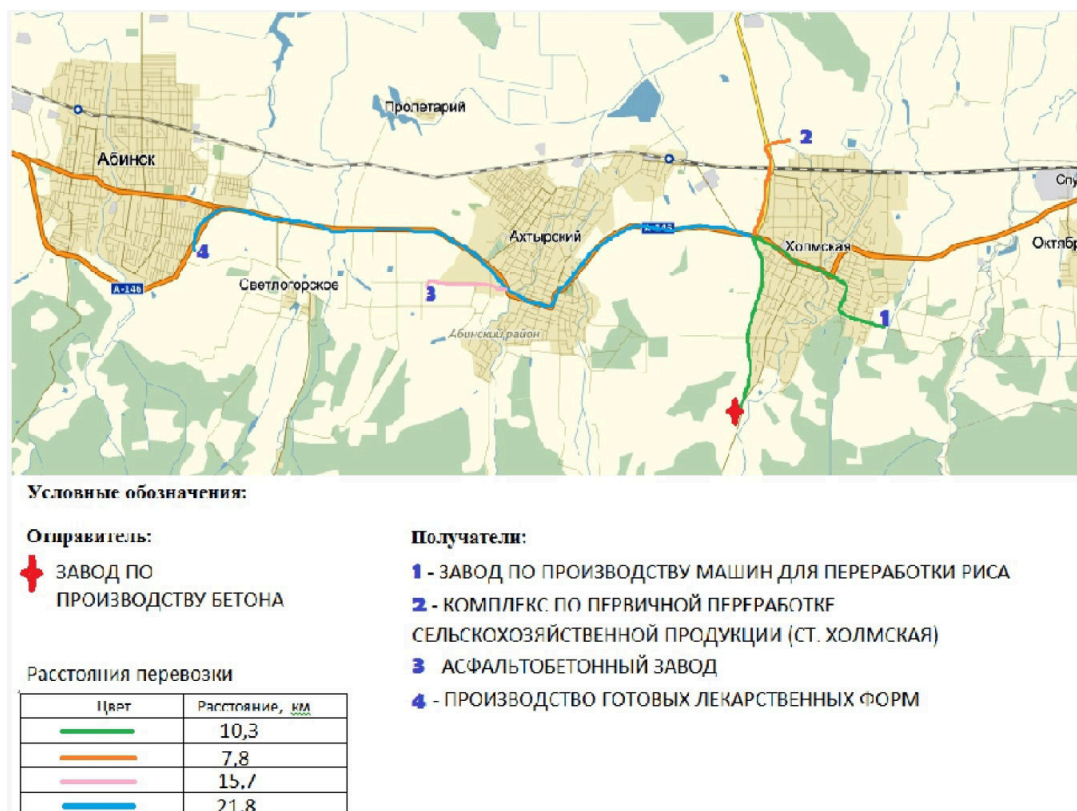


Рисунок 1 – Транспортные связи производственного предприятия в Холмском сельском поселении

На рисунке 1 представлен пример маршрутов перевозок при организации транспортного обслуживания завода по производству бетона, строительство которого реализуется в настоящее время в рамках инвестиционных проектов, направленных на развитие экономики Холмского сельского поселения.

В Холмском сельском поселении планируется также реализация ряда крупных инвестиционных проектов, которые также требуют транспортного обеспечения хозяйственной деятельности. Перед всеми новыми производственными предприятиями также неизбежно встанет проблема выбора системы транспортного обслуживания, поэтому задачу последующих исследований авторы позиционируют, как поиск возможных путей реализации их комплексного транспортного обслуживания в рамках конкретного региона.

### Литература:

1. Коновалова Т.В. Выбор способов повышения эффективности системы транспортного обслуживания промышленных предприятий / Т.В. Коновалова, С.Л. Надирян, А.О. Недашковская // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). – 2015. – № 4. – С. 81–84.
2. 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. – С. 38–40.
3. 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. – С. 120–122.
4. Коновалова Т.В. Особенности финансово-экономического анализа деятельности автотранспортных предприятий / Т.В. Коновалова, С.Л. Надирян, С.В. Ненастин // Вестник Сибирской государственной автомобильно-дорожной академии. – 2015. – № 3. – С. 137–141.

### References:

1. Konovalova T.V. Choice of ways of increase of system effectiveness of transport service of the industrial enterprises / T.V. Konovalova, S.L. Nadiryan, A.O. Nedashkovskaya // Science. Engineering. Technology (polytechnical bulletin). – 2015. – № 4. – P. 81–84.
2. Konovalova T.V. Technique of the 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. – P. 38–40.
3. 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. – P. 120–122.
4. Konovalova T.V. Features of the financial and economic analysis of activity of the motor transportation enterprises / T.V. Konovalova, S.L. Nadiryan, S.V. Nenastin // Bulletin of the Siberian state automobile and road academy. – 2015. – № 3. – P. 137–141.