

## СНИЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ЗАТРАТ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТИ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ\*

А.В. Шмидт, Е.Н. Горяева, И.А. Горяева

Рассматривается снижение транспортных издержек как фактор повышения экономической устойчивости промышленного предприятия. Проведенные исследования показали, что пути снижения транспортных затрат существенно зависят от стратегии обеспечения транспортных услуг – своим или привлечённым транспортом. Определено, что снижение стоимости транспортных услуг за счёт привлечённого транспорта существенно повышает устойчивость предприятия, так как в период кризиса удельные затраты на собственный транспорт возрастают, а на привлечённый – сокращаются.

*Ключевые слова:* транспортные издержки, экономическая устойчивость промышленного предприятия, эффективность использования, организация перевозок.

Снижение логистических затрат является важнейшим фактором повышения эффективности работы предприятий, что особенно важно в период кризисов. Основной составляющей логистических затрат являются транспортные затраты.

У промышленного предприятия есть два основных пути обеспечения транспортными услугами – использование собственного или привлечённого транспорта. Крупные промышленные предприятия Челябинской области (например, ОАО «ЧТЗ-Уралтрак», ОАО «ЧТПЗ», ОАО «Магnezит») пошли по пути выделения транспортных цехов в отдельные юридические лица, при этом оставаясь их владельцем. Налицо понимание, что использование привлечённого транспорта обеспечивает снижение затрат, но при этом для страховки оставляется контроль над бывшим «ведомственным» транспортом.

В любом случае повышение эффективности работы транспорта остаётся основной задачей снижения транспортных издержек, при этом решаемые задачи существенно отличаются. При использовании привлечённого транспорта важнейшей задачей является организация приобретения транспортных услуг на тендерной основе. Проведённые исследования [1] показали, что наиболее эффективным является оперативный тендер.

При использовании собственного транспорта для повышения эффективности его работы необходимо организовать оказание транспортных услуг сторонним организациям для полного использования провозных возможностей. При этом количество решаемых задач существенно больше:

- 1) определение резервов провозных возможностей [2–4];
- 2) маркетинговое продвижение транспортных услуг [5];

3) организация поиска загрузок для порожних пробегов [6];

4) организация взаимодействия со сторонними клиентами [7].

Важный вопрос: что происходит с транспортными издержками в периоды кризисов? Рыночная стоимость транспортных услуг снижается (в 2008 году на 15–20 %) на фоне снижения объёмов перевозок. Соответственно, при приобретении транспортных услуг у сторонних организаций издержки сокращаются.

При использовании собственного транспорта приведённые затраты на рейс рассчитываются по формуле [8]:

$$C_{езд} = C_{пост} \cdot \left( t_{n-p} + \frac{l_{z.e.}}{l_{сут}} \right) + C_{пер} \cdot l_{z.e.},$$

где  $C_{пост}$  – удельные постоянные затраты, руб./день;  $t_{n-p}$  – время погрузки-разгрузки за езду, дней (в планировании принималось равное 1, полдня на погрузку и полдня на разгрузку);  $l_{z.e.}$  – расстояние гружённой ездки, км;  $l_{сут}$  – суточный пробег автопоезда, км (принимался 600 км по отчётным показателям, при соблюдении режима труда водителя будет меньше);  $C_{пер}$  – переменные затраты, руб./км.

Так как объёмы перевозок в период кризисов сокращаются, удельные постоянные затраты на день работы увеличиваются из-за сокращения количества дней в работе. При этом переменные затраты практически не меняются (так, в 2008 году стоимость топлива и транспортных средств прак-

\* Статья подготовлена по результатам проведения НИР в рамках реализации ФЦП «Научные и научно-педагогические кадры инновационной России» на 2009-2013 годы (государственный контракт №14.740.11.0283).

## Краткие сообщения

тически не менялись, а они составляют более половины переменных затрат). Таким образом, транспортные издержки при пользовании собственным транспортом в период кризиса увеличиваются.

Исходя из вышесказанного, предпочтительным является использование стороннего транспорта, что обеспечивает устойчивость предприятия во время кризиса.

### Литература

1. Горяев, Н.К. Эффективность приобретения транспортных услуг на основе оперативного тендера / Н.К. Горяев // *Транспорт Урала*. – 2010. – № 3. – С. 17–19.
2. Горяев, Н.К. Аудит автопарка как инструмент естественного отбора / Н.К. Горяев, С.В. Мячкова // *Грузовое и пассажирское автохозяйство*. – 2009. – № 1. – С. 36–40.
3. Горяев, Н.К. Потенциал выпуска на линию подвижного состава различных сроков эксплуатации / Н.К. Горяев, О.Н. Ларин // *Транспорт: наука, техника, управление*. – 2012. – № 5. – С. 52–54.
4. Ларин, О.Н. Современные задачи развития транзитных провозных возможностей транспортных систем / О.Н. Ларин, Э.Р. Латыпов, В.В. Вязовский // *Вестник Тихоокеанского государственного университета*. – 2011. – № 3. – С. 57–62.
5. Горяев, Н.К. О создании реестра надёжных перевозчиков / Н.К. Горяев // *Логистика*. – 2010. – № 1. – С. 12–13.
6. Горяев, Н.К. Экономическая целесообразность использования транзитных провозных возможностей транспорта / Н.К. Горяев // *Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент»*. – 2011. – Вып. 20. – № 41(258). – С. 178–180.
7. Горяев, Н.К. Автоматизация оперативного управления междугородными перевозками грузов / Н.К. Горяев, Е.Н. Горяева, К.А. Чернявский // *Вестник ЮУрГУ. Серия «Компьютерные технологии, управление, радиоэлектроника»*. – 2012. – Вып. 15. – № 3(262). – С. 48–52.
8. Goryaev, N. Tractors' age structure optimization / N. Goryaev – *Flexibility and adaptability of global supply chains, Proceedings of the 7th German-Russian Logistics Workshop DR-LOG 2012, St. Petersburg, 2012*. – P. 260–267.

Поступила в редакцию 10 августа 2012 г.

**Шмидт Андрей Владимирович.** Кандидат экономических наук, заведующий кафедрой «Экономика и менеджмент сервиса», Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск). Область научных интересов – повышение устойчивости предприятий. Тел./факс: (351) 267-90-90. E-mail: ek\_pred@mail.ru

**Andrey V. Schmidt.** The candidate science (economics), head of «Economics and management of service» department of the South Urals State University, Chelyabinsk. Research interests – economic stability of the industrial enterprise. Tel./fax: (351) 267-90-90. E-mail: ek\_pred@mail.ru

**Горяева Евгения Николаевна.** Лаборант-исследователь кафедры ЭАТ, Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск). Тел. 8-9026070530. E-mail: 89026070530@mail.ru

**Evgeniya N. Goryaeva.** The laboratorian-researcher of “Exploitation of road transport” department of the South Urals State University. Tel.: 8-9026070530. E-mail: 89026070530@mail.ru

**Горяева Ирина Александровна.** Магистрант, Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск). Тел. 8-9080818654. E-mail: i.goryaeva@mail.ru

**Irina A. Goryaeva.** Undergraduate student of the South Urals State University. Tel.: 8-9080818654. E-mail: i.goryaeva@mail.ru