

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОГО ХОЗЯЙСТВА НА ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

Я. С. Коваль

*Учреждение образования «Гомельский государственный
технический университет имени П. О. Сухого», Беларусь*

Научный руководитель С. В. Хаврукова

Транспортное хозяйство – это комплекс технических средств промышленного предприятия, предназначенных для перевозки материалов, полуфабрикатов, готовой продукции, отходов и других грузов на территории предприятия и на его подъездных путях.

Транспортное хозяйство является очень важным для предприятия любой отрасли. Без него невозможно перемещать материалы и продукцию по территории завода, доставлять сырье и полуфабрикаты и отправлять готовую продукцию потребителю. Поэтому рациональная организация работы транспорта необходима для рентабельной работы предприятия [1].

Отличительной особенностью транспорта от других отраслей материального производства является то, что в результате транспортного процесса не создается новый продукт [2].

Принято различать внешнюю и внутреннюю транспортировку грузов; последняя, в свою очередь, подразделяется на межцеховую и внутрицеховую.

Внутренняя и частично внешняя транспортировка грузов осуществляется с помощью различных транспортных средств, принадлежащих заводу. Транспортное хо-

зайство завода включает в себя все принадлежащие ему транспортные средства, осуществляющие внешние и внутренние перевозки, а также все устройства общезаводского назначения, например, ремонтные мастерские [1].

Назначение транспортного хозяйства предприятия состоит в полном удовлетворении потребностей предприятия и его подразделений в грузоперевозках при максимальном использовании транспортных средств и минимальной себестоимости транспортных операций. Это возможно на основе интеграции технологических процессов транспорта и производства, согласования их графиков работы, правильной организации транспортного хозяйства предприятия и эффективного планирования грузоперевозок. Транспортное хозяйство обслуживает потребности предприятия в грузоперевозках в сфере снабжения, производства и сбыта. Перевозки, погрузка-разгрузка и экспедирование грузов являются основными функциями транспортного хозяйства предприятия [3].

На предприятиях может применяться разнообразный парк транспорта. По видам транспорта различают рельсовый (железнодорожный узкоколейный), безрельсовый (автотранспорт, электротранспорт), водный (морской, речной), трубопроводный (трубопроводный пневмотранспорт, гравитационные продуктопроводы, нефтепроводы), специальный (технологический) транспорт и подъемно-транспортные средства (конвейеры, краны, погрузчики, лифты). Ввоз и вывоз грузов с территории предприятия через внешние подъездные пути осуществляется большегрузным автомобильным и железнодорожным транспортом.

При организации транспортного хозяйства промышленные предприятия могут сталкиваться с проблемами, основные из которых следующие:

- качество транспортного обслуживания;
- изношенность транспортных средств и трудности, связанные с их обновлением;
- плохая информационная поддержка перевозок;
- недогруз транспортных средств по грузоподъемности или полезному внутреннему объему кузова;
- недостаток информации о программных продуктах, позволяющих автоматизировать, упростить и ускорить выполнение операций, сопровождающих перевозочный процесс [2].

Качество транспортного обслуживания

Не все предприятия могут похвастаться высоким качеством транспортного обслуживания. Под «качеством» в данном контексте понимают бесперебойность поставки грузов, высокую надежность доставки, снижение себестоимости перевозок, своевременную подачу транспортных средств. Также повысить качество транспортного обслуживания можно с помощью составления оптимальных маршрутов движения и подключения более эффективного вида транспорта на определенном этапе маршрута. Проект по оптимизации транспортных маршрутов подразумевает анализ транспортных потоков предприятия с целью сокращения затрат на транспортировку грузов за счет нахождения и применения оптимальных маршрутов и сокращения потребности предприятия в количестве непроизводственных простоев и привлекаемых ресурсов. В ходе проекта рассматриваются как внутривозовские, так и внешние по отношению к предприятию транспортные потоки. За счет этого достигается не только существенная экономия ресурсов благодаря планированию оптимальных маршрутов, использованию грузоподъемности и вместимости совместно с использованием оптимального типа транспорта, но и в значительной мере упорядочиваются погрузо-разгрузочные работы, что в свою очередь позволяет получить дополнительный эффект за счет оптимального планирования ресурсов для организации работ.

Изношенность транспортных средств

Большое количество предприятий имеет на своем балансе транспортные средства, которые характеризуются высоким уровнем изношенности. Здесь следует остановиться на проблеме определения оптимального срока службы транспортных средств, занятых в перевозке грузов. В данном случае уместна одна из используемых в логистике методик, учитывающая возрастающие со временем эксплуатационные расходы, с одной стороны, и постепенно снижающуюся производительность и остаточную стоимость транспорта – с другой. Такая методика дает возможность понять, на каком сроке службы транспортное средство выгоднее продать по остаточной рыночной стоимости, чем эксплуатировать его со все более возрастающими затратами, включающими амортизацию и стоимость ремонтов.

Плохая информационная поддержка процесса перевозок

Поток информации, сопровождающий процесс транспортировки, несовершенен. Это касается связи с водителем (особенно при его нахождении в другом государстве или на пограничном переходе), мониторинга груза на протяжении перевозки и контроля состояния транспортного средства, его местонахождения. Чуть слабее данная проблема ощущается при внутренних перевозках. Однако и здесь бывают случаи утраты связи с транспортным средством, что негативно сказывается на координации процесса транспортировки, особенно в случаях потребности в срочной передаче или корректировке информации для водителя. Для решения данной проблемы необходимо компьютеризировать и информатизировать процесс перевозки грузов.

Недогруз транспортных средств

Проблема недостаточного использования грузоподъемности транспортного средства напрямую связана с неумением комплектовать отпарку различных грузов. На перевозку сборного груза требуется меньшее количество затрат, так как стоимость перевозки уменьшается по сравнению с тем, как если бы груз находился один. Это происходит потому, что, хоть это и экономически не обосновано, основой транспортных тарифов является километраж, пройденный транспортным средством. Так что стоимость перевозки на 1000 км для однотипных грузов массой 2 и 5 т практически не будет отличаться. Поэтому комплектовать отпарку грузов необходимо при максимальном использовании грузоподъемности транспортных средств путем перевоза различных видов груза [2].

Значение транспортного хозяйства предприятия не ограничивается лишь перемещением грузов. Организация внутривозовского транспорта и его работа непосредственно влияют на ход производственного процесса и на себестоимость продукции, которую производит предприятие. От работы транспорта зависит равномерный выпуск продукции, ритмичность работы всех участков и рабочих мест. Время, затраченное на внутри- и межцеховые перевозки, напрямую влияет на длительность производственного цикла. Поэтому основным ориентиром транспортного хозяйства предприятия является бесперебойное транспортирование грузов в условиях эффективного использования транспортных средств и минимизации себестоимости транспортных операций. Это можно достигнуть за счет правильной организации транспортного хозяйства, устранения вышеперечисленных проблем, четкого планирования работы транспорта и обоснованного выбора транспортных средств.

Л и т е р а т у р а

1. Алексеенко, Н. А. Экономика промышленного предприятия : учеб. пособие для вузов / Н. А. Алексеенко. – Минск, 2007. – 260 с.
2. Савицкая, Г. В. Анализ эффективности деятельности предприятия: методологические аспекты / Г. В. Савицкая. – Минск : Новое знание, 2003. – 160 с.
3. Экономика предприятия (в схемах, таблицах, расчетах) : учеб. пособие / под ред. В. К. Скляр-ренко, В. М. Прудникова. – М. : Инфра-М, 2006. – 256 с.