

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ПЕРЕВОДА
ТРАНСПОРТНОГО ХОЗЯЙСТВА ОАО «ГЗЛиН» НА АУТСОРСИНГ****Е. И. Борисенко***Учреждение образования «Гомельский государственный
технический университет имени П. О. Сухого», Беларусь*

Научный руководитель И. В. Ивановская

В условиях рыночной экономики отечественные предприятия сталкиваются с усилением конкуренции как на внешнем, так и на внутреннем рынках, повышенной нестабильностью и неопределенностью внешней среды. В этой связи перед хозяйствующими субъектами встают проблемы обеспечения своей жизнеспособности и поиска источников поддержания экономической устойчивости. Вместе с тем большинство отечественных промышленных предприятий характеризуются высокой степенью автономности организации производственного процесса, где значительную роль играют вспомогательные и обслуживающие подразделения. Обременение непрофильными видами деятельности предприятий снижает их эффективность. Анализ теории и опыта работы зарубежных предприятий показывает, что повышение эффективности обеспечивается за счет перестройки структуры организации, перехода к активной политике инновационного обновления, способности адаптироваться к изменениям рынка путем выделения непрофильных производств и организации аутсорсинга [1, с. 167].

Предприятия могут выделить в аутсорсинг практически любую функцию – от управления человеческими ресурсами до логистики, информационного обслуживания, обработки платежных ведомостей и даже производства.

В соответствии с Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 4 февраля 2014 года № 95 в 2014 г. в Беларуси предусматривается проведение кампании по широкому применению аутсорсинга, что должно привести к сосредоточению всех ресурсов предприятий на основном виде деятельности с попутной передачей остальных вспомогательных функций профессиональным партнерам.

Цель данного исследования – проанализировать целесообразность и эффективность перевода непрофильных функций промышленного предприятия на примере транспортного хозяйства ОАО «ГЗЛиН».

Для оценки целесообразности передачи транспортного хозяйства на аутсорсинг нами были поставлены и решены следующие задачи:

- проанализировать деятельность транспортного хозяйства ОАО «ГЗЛиН»;
- изучить предложения на рынке транспортных услуг г. Гомеля;
- провести сравнительную оценку перевода транспортного хозяйства ОАО «ГЗЛиН» на аутсорсинг с собственными затратами.

В результате проведенного исследования было определено, что транспортное хозяйство ОАО «ГЗЛиН» представлено транспортно-технологическим отделом и двумя цехами – транспортным и железнодорожным. Назначение транспортного хозяйства предприятия – полное удовлетворение потребностей подразделений предприятия в грузоперевозках при максимальном использовании транспортных средств и минимальной себестоимости транспортных операций. В табл. 1 представлены основные показатели деятельности по транспортному хозяйству ОАО «ГЗЛиН».

Основные показатели деятельности транспортного хозяйства ОАО «ГЗЛиН»

Показатель	Годы			Темп роста, %	
	2010	2011	2012	2011/ 2010	2012/ 2011
Производство продукции и услуг, в том числе, млн р.:	7148	10090	22016	141,16	218,19
– транспортный цех	5304	8283	17359	156,17	209,57
– железнодорожный цех	1844	1807	4656	98,00	257,65
Численность работающих, чел., в том числе:	294	291	308	98,98	105,84
– транспортно-технологический отдел	59	58	60	98,31	103,45
– транспортный цех	176	175	182	99,43	104,00
– железнодорожный цех	59	58	66	98,31	113,79
Цеховая себестоимость, млн р.:	6841	11161	23620	163,14	211,63
– транспортный цех	5234	8862	17559	169,31	198,14
– железнодорожный цех	1606	2298	6061	143,06	263,66
Цеховые расходы, млн р.:	2847	4670	9984	164,06	213,76
– транспортный цех	1907	3504	7077	183,70	201,96
– железнодорожный цех	939	1166	2907	124,17	249,21
Затраты транспортно-технологичес- кого отдела, в том числе, млн р.:	1995	6643	13954	332,86	210,04
– командировочные расходы	224	403	11497	179,27	2852,08
– расходы на амортизацию	10,3	12,4	15,2	120,71	121,97
– расходы на оплату труда	192	449	619	237,29	13,80
– услуги промышленного характера	1567	1737	1822	110,81	104,90

Примечание. Разработано автором на основе статистической и финансовой отчетности ОАО «ГЗЛиН».

Таким образом, на основе данных, представленных в табл. 1, можно сделать следующие выводы: транспортное хозяйство функционирует с достаточно высокими темпами роста производства. Так, в 2011 г. темп роста производства был равен 41,16 %, в 2012 г. рост составил 118,19 %. Однако следует заметить, что вместе с темпами роста производства растут темпы роста затрат. В 2011 г. увеличение произошло на 64,06 %, в 2012 г. на 113,76 %. Но как мы видим, темпы роста производства выше, чем темпы роста цеховых затрат.

Также одной из положительных причин перехода на аутсорсинг является тот факт, что предприятие практически ежемесячно пользуется услугами сторонних организаций по причине нехватки своего автопарка. Данный факт подтверждается ростом затрат на услуги промышленного характера. Так, в 2011 г. рост составил 10,81 % по отношению к 2010 г., в 2012 г. – 4,9 % по отношению к 2011 г.

В данном хозяйстве наблюдается систематическое невыполнение прогнозных показателей, в связи с чем уровень оплаты труда данного хозяйства, по сравнению с другими хозяйствами предприятия, значительно ниже.

Транспортные услуги в г. Гомеле предоставляют такие компании, как БЭЛЕКС-ЛОГИСТИК, MARK TRANS TREND, ОДО «Белаварпромтранс», ОДО «А-Курс», а также большое количество индивидуальных предпринимателей. Все компании предоставляют широкий спектр услуг – от региональных до крупногабаритных международных перевозок, страхование груза при грузоперевозке в случае необходимости. В результате проведенного анализа услуг, предоставляемых транспортными компаниями г. Гомеля, было установлено, что, как правило, цена аренды автомобиля включает в себя расходы на ГСМ, оплату экипажа и страховку. Во всех компаниях, предоставляющих такие услуги, установлен определенный суточный километраж – от 20 до 300 км, превышение которого оплачивается дополнительно.

Для сравнительной оценки перевода транспортного хозяйства на аутсорсинг нами был проведен анализ затрат при осуществлении транспортных услуг собственными силами и при передаче услуг сторонней организации, по итогам которого были получены следующие результаты (табл. 2):

1. Затраты ОАО «ГЗЛиН» на содержание транспортного хозяйства складываются из затрат на ГСМ, амортизацию автомобилей, затрат, связанных с обслуживанием и ремонтом автомобилей, заработной платы водителей и обслуживающего персонала и затрат на содержание цехов и гаражей.

2. Тарифы на услуги в транспортных компаниях включают в себя: ГСМ (из расчета 300 км/сут., услуги экипажа), страхование автомобилей, страхование жизни и здоровья пассажиров, техническое обслуживание и предоставление подменного автомобиля. В случае превышения 300 км/сут. каждый последующий километр оплачивается из расчета 1000 за 1 км.

3. Стоимость услуг аутсорсера рассчитывалась исходя из 8-часового рабочего дня при 5-дневной рабочей неделе. Стоимость 1-го километра составляет в среднем 3000 р. Рассчитаем стоимость услуг при условии непревышения суточного лимита. Годовая оплата по тарифу (из расчета 300 км/сут.) составила 229,5 млн р. Расходы по оплате труда составят 15523 млн р. в год.

Таблица 2

Сравнительный анализ затрат при осуществлении транспортных услуг собственными силами и при передаче услуг сторонней организации

Собственные издержки на содержание транспортного хозяйства	Сумма, млн р.	Расходы предприятия при переводе транспортного хозяйства на аутсорсинг	Сумма, млн р.
Цеховые расходы	9984	Затраты на перевозки	229,5
Цеховая себестоимость	23620		
Затраты транспортно-технологического отдела	13954	Расходы по оплате труда	15523
<i>Итого издержки</i>	47560	<i>Итого расходы</i>	15752,5

Таким образом, на основе полученных нами результатов можно сделать вывод о целесообразности перевода транспортного хозяйства ОАО «ГЗЛиН» на аутсорсинг. Кроме снижения затрат на данном участке производства на 31807,5 млн р., предприятие получает и такие преимущества, как: возможность сконцентрироваться на основной деятельности; повышение качества услуг; предоставление обновленного автопарка компанией-аутсорсером; надежность и стабильность; отсутствие зависимости от болезней или увольнения работников.

Литература

1. Аникин, Б. А. Аутсорсинг и аустаффинг: высокие технологии менеджмента : учеб. пособие / Б. А. Аникин, И. Л. Рудая. – М. : Инфра-М, 2006. – 288 с.
2. Поликарпова, Т. И. Оценка перехода вспомогательных производств энергетических предприятий на аутсорсинг / Т. И. Поликарпова [и др.] // Вестн. КрасГАУ. – 2012. – № 11. – С. 6–10.