

УДК 338
ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА КАК ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ
КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

И.А. ТЫЧИНА
Научный руководитель Л.В. ФАТЕЕВА
Бобруйский филиал
УО «БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ»
г. Бобруйск

Исследование по проблеме повышения конкурентоспособности продукции представляет особый интерес для кожевенной промышленности Республики Беларусь. Конкурентоспособность товара определяется его качеством, потребительскими свойствами, ценой, а также затратами, связанными с его производством. Использование механизмов транспортно-логистической системы на промышленных предприятиях является одним из источников снижения затрат.

На ОАО «Бобруйский кожевенный комбинат» действует транспортный цех, в задачи которого входит обеспечение транспортировки грузов на внутренних и внешних перевозках. Необходимость разработки мероприятий по совершенствованию транспортной логистической системы на предприятии обусловлена тем, что на предприятии увеличивается как рост объема производства в целом, так и рост объема экспорта, что ведет к увеличению перевозимой продукции. Основным мероприятием по оптимизации перевозочного процесса, является составление рациональных маршрутов. Критерием оптимальности является: минимум холостых пробегов и максимум коэффициента использования пробега при наименьших затратах на перевозку заданного объема груза. В транспортном цехе предприятия используется метод маршрутных перевозок. Для примера проведем расчет маршрутов:

1) Бобруйск – Москва - Бобруйск. В Москву доставляется продукция, назад транспорт возвращается порожним, т. е. имеет место маятниковый маршрут с обратным порожним пробегом;

2) Бобруйск – Ростов-на-Дону – Бобруйск. В Ростов-на-Дону доставляется продукция комбината, в этом же городе закупается кожсырье для технологических нужд комбината и машина с грузом возвращается в Бобруйск, т.е. реализуется маятниковый маршрут с обратным груженым пробегом. На данных маршрутах используются собственные автомобили МАЗ грузоподъемностью 8 т.

На рассмотренных маршрутах общий коэффициент использования пробега составляет 0,5, коэффициент использования грузоподъемности автомобилей составляет 0,75, при том, что затраты на совершение маршрута достаточно высоки. Для современных транспортных логистических систем

в перевозках на дальние расстояния коэффициент использования пробега весьма низок, что свидетельствует о необходимости оптимизации внешних перевозок на предприятии ОАО «Бобруйский кожевенный комбинат». Для оптимизации внешних перевозок предлагается использовать наемный транспорт, а именно большегрузный седельный тягач МАЗ-54321 с полуприцепом МАЗ-9397 грузоподъемностью 20т. Используя автомобиль данной грузоподъемности можно организовать кольцевой маршрут Бобруйск – Москва – Ростов-на-Дону – Бобруйск. С доставкой до Москвы 10 т груза, до Ростова-на-Дону 10 т. и загрузкой в Ростове-на-Дону 15 т. кожсырья для комбината.

Табл. 1. Характеристики маршрутов

Наименование показателя	Характеристические данные		
	Бобруйск – Москва – Ростов-на-Дону – Бобруйск	Бобруйск – Москва – Бобруйск	Бобруйск – Ростов-на-Дону – Бобруйск
Общий пробег, км	3225	1550	2800
Пробег с грузом, км	3225	775	1400
Общая грузоподъемность, т	20	8	8
Коэффициент использования пробега	1	0,5	0,5
Коэффициент использования грузоподъемности	0,75	0,5	1
Общие затраты на маршруте, тыс.р.	5515,27	2038,512	4348,848

Для обоснования эффективности оптимизации перевозок сравним два варианта:

1) использование двух машин грузоподъемностью 8 т на маятниковых маршрутах: затраты на перевозку 1т груза 266,14 тыс. р., общее количество перевозимого груза 24 т; коэффициент использования пробега 0,5; средний коэффициент использования грузоподъемности транспорта на маршрутах 0,75;

2) использование наемного транспорта грузоподъемностью 20 т по кольцевой схеме: затраты на перевозку 1 т груза 157,58 тыс. р.; общее количество перевозимого груза 35 т; коэффициент использования пробега 1; средний коэффициент использования грузоподъемности транспорта на маршруте 0,75.

Таким образом, при реализации оптимизированного маршрута затраты на перевозку 1 т груза снижаются на 108,56 тыс. р., при этом коэффициент использования пробега составляет 1. Данная рекомендация позволяет снизить затраты предприятия, следовательно цену реализации продукции, а значит повысить конкурентоспособность продукции предприятия.