



УДК 656.073:330.46

Цверов Владимир Викторович, профессор, к.т.н., доцент кафедры логистики и маркетинга

Волжский государственный университет водного транспорта
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

Акопян Лусинэ Камоевна, магистрант

Волжский государственный университет водного транспорта
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА С ОБСЛУЖИВАЮЩИМ ЕГО АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ (НА ПРИМЕРЕ ООО «РЕСУРСТРАНС»)

Аннотация. Практикующееся взаимодействие железнодорожного транспорта с автомобильным на основе аутсорсинга услуг имеет особенности, которые влекут за собой проблемы, как для обслуживающих железнодорожный транспорт автотранспортных предприятий, так и для железнодорожников. В статье определяются направления решения этих проблем.

Ключевые слова: взаимодействие, железнодорожный и автомобильный транспорт, аутсорсинг, сроки обновления транспортных средств

Предприятия, имеющие в собственности транспортный парк сталкиваются с тем, что транспортные отделы компании по уровню квалификации своих кадров не в состоянии качественно организовывать выполнение определенных видов перевозок (или направлений, или части видов услуг), так как они на них не специализируются. [1, 2] Для ОАО «РЖД» к неосновному виду деятельности относятся автомобильные перевозки и поэтому она перевела их на аутсорсинг.

Сокращение расходов - одна из основных задач ОАО «РЖД». Применение аутсорсинга наряду с другими мерами, безусловно, способствует решению этой задачи, позволяя контролировать увеличение внутренних издержек. Аутсорсинг поэтапно и системно применяется практически во всех департаментах ОАО «РЖД». [3]

Одним из основных аутсорсеров по автоперевозкам для ОАО «РЖД» стала Компания ООО «РесурсТранс». В управление «РесурсТранс» находятся автотранспортные парки филиалов ОАО «РЖД»: с 2010 г. - Свердловской железной дороги; с 2015 г. - Московской, Южно-Уральской, Забайкальской, Куйбышевская, Западно-Сибирской, Калининградской, Приволжской и Горьковской железных дорог; с 2018 г. - Октябрьской железной дороги. Транспортный парк компании насчитывает более 13000 единиц транспортных средств в управлении, она имеет 12 филиалов и более 40 подразделений на территории всей России. [4]

Благодаря партнёрству с аутсорсером происходит регулярное сокращение расходов ОАО «РЖД» – в среднем от 10 до 15% от себестоимости услуг, а также оптимизируется работа транспортного подразделения заказчика, предоставляя современную и

технологичную услугу по управлению транспортной функцией, что делает ее более прозрачной и понятной.

В своей деятельности по управлению автотранспортом аутсорсер использует готовые ИТ-решения и собственные разработки. Компания «РесурсТранс» предлагает заказчикам такие функциональные возможности как: проведение электронных медосмотров водителей, онлайн сервис для пассажиров в партнерстве с «ЯНДЕКС.ТРАНСПОРТ», мониторинг работы транспортного парка, система «Автоконтроль» — управление заявками через веб-интерфейс и мобильное приложение для заказчика. [4]

Грамотное управление издержками, регулирование качества, экономия и возможность оперативного манёвра при пиковых нагрузках без привлечения дополнительных затрат со стороны потребителя услуг – вот те плюсы, на которые рассчитывает компания, переходящая на аутсорсинг. При этом использование аутсорсинга не требует больших инвестиций от заказчика услуг. [5]

По факту ОАО «РЖД» сдает в аренду ООО «РесурсТранс» подвижной состав своих автопарков, эксплуатируя который, ООО «РесурсТранс» предоставляет транспортные услуги ОАО «РЖД».

Одна из основных проблем таких отношений - постепенный износ автопарка. ОАО «РЖД» заинтересовано как можно дольше зарабатывать на аренде имеющегося подвижного состава и не обновлять его, а ООО «РесурсТранс» вынуждено эксплуатировать физически изношенную технику. Как следствие, большая доля грузовых транспортных средств в компании нерентабельна. Из данных по эксплуатации подвижного состава филиала компании в Н. Новгороде (рис. 1) видно, что эта доля по видам транспортных средств отличается значительно.

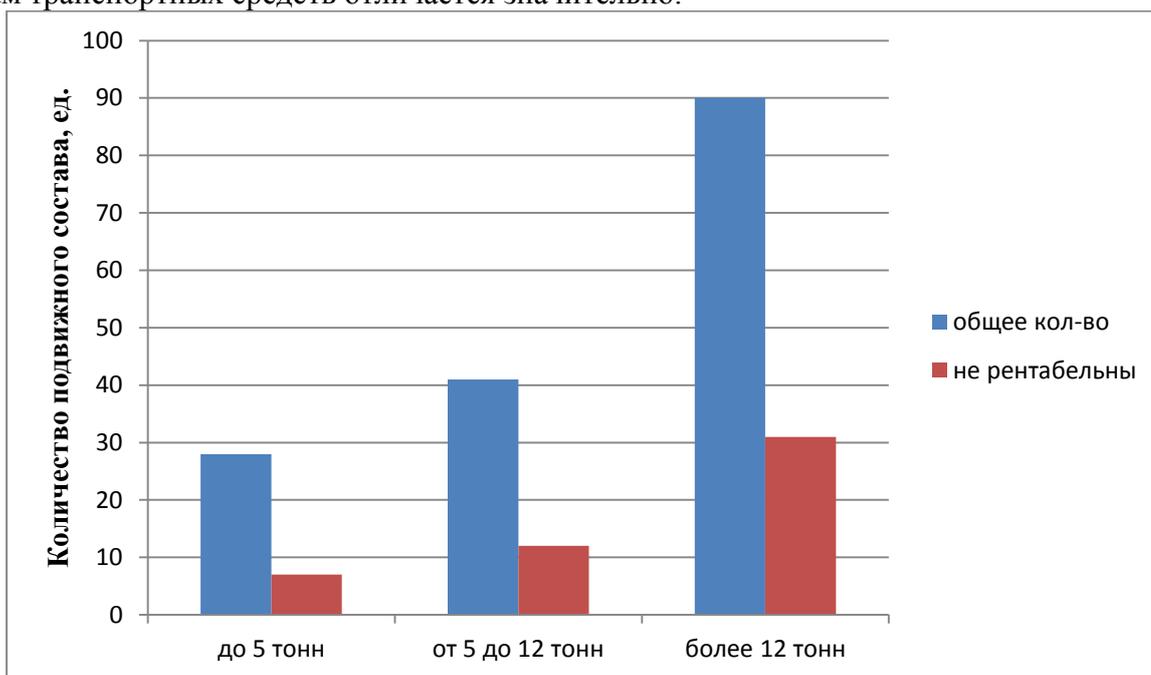


Рис. 1. Количество не рентабельных грузовых автомобилей в автопарке по их видам

У транспортных компаний (в том числе, предоставляющих аутсорсинговые услуги) задача обновления состава автопарков существует постоянно. Связано это с общей изношенностью автопарка грузовых автомобилей в России, а также с постоянной работой в кризисных условиях, в которых все предприниматели, компании, перевозчики стараются экономить по максимуму. Но рано или поздно подвижной состав нужно обновлять. В какой-то момент постоянное поддержание в рабочем состоянии автомобиля при постоянных ремонтах и замене деталей становится дороже, чем купить бюджетный новый автомобиль.

Анализ возрастного состава транспортных средств, взятых ООО «РесурсТранс» в управление у ОАО «РЖД» в одном из филиалов компании, (табл. 1 и рис. 2) показывает, что 68% из них старше 5 лет и 32% старше 15 лет.

Таблица 1

**Возраст подвижного состава автопарка филиала компании
ООО «РесурсТранс» в г. Н. Новгороде**

Тип подвижного состава	Возраст подвижного состава				Всего
	до 5 лет	От 5 до 10 лет	От 10 до 15 лет	свыше 15 лет	
Автобусы	32	27	15	9	83
Легковые автомобили	63	57	43	27	190
Грузопассажирские автомобили	59	49	37	11	156
Грузовые автомобили	5	17	20	88	130
Прицепы		3	6	32	41
Спецтехника	20	32	52	87	191
Итого (весь подвижной состав)	179	185	173	254	791

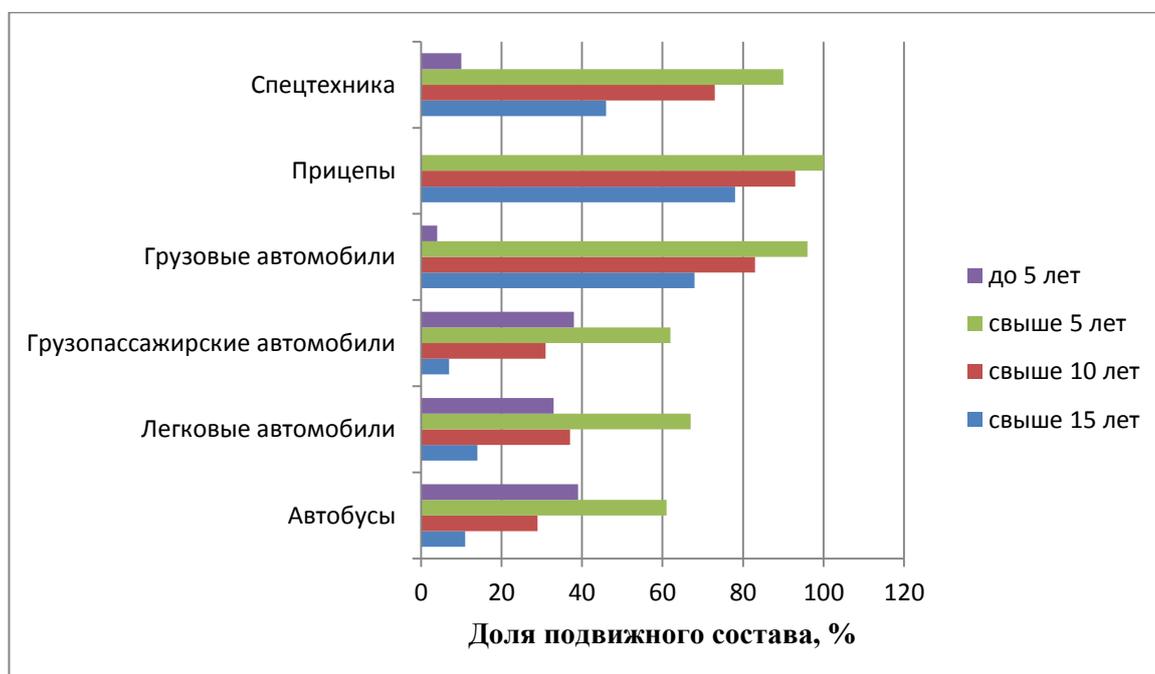


Рис. 2. Структура подвижного состава по возрасту

Особенно высокий износ у прицепов, грузовых автомобилей: старше 5 лет соответственно 100% и 96% их состава; старше 15 лет - 78% и 68% (табл. 1). Всего 4% грузовых автомобилей моложе 5 лет, а значит только 4% перевозок осуществляются без повышенного расхода горюче-смазочных материалов (в соответствии с действующими нормами расхода топлива и смазочных материалов на автомобильном транспорте). Это приводит к повышенному расходу горюче-смазочных материалов, затрат на техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, а также увеличению сбоев в транспортном процессе по причине неудовлетворительного технического состояния.

Эксплуатация изношенных транспортных средств может приводить к убыткам вследствие:

- повышенных затрат на ремонт автомашины и замену отдельных деталей;
- повышенного расхода горюче-смазочных материалов;

- штрафных санкций со стороны заказчика перевозки из-за несоблюдения сроков доставки [1, 2], или же порчи груза из-за неудовлетворительного состояния кузова, приведшего к намоканию сухого груза в полуприцепе.

Сократить эти статьи позволяет своевременная замена транспортного средства, о чем отмечается в работах многих ученых [6, 7, 8, 9 и др.].

Транспортные средства в процессе эксплуатации за одинаковый период времени работы имеют разный уровень износа, т.е. в процессе эксплуатации имеет индивидуальные расходы на ремонт [10], при одном и том же периоде эксплуатации имеют разную остаточную (рыночную) стоимость. В связи с этим необходима индивидуальный учет затрат на топливо, техническое обслуживание и ремонт по каждой единице транспортных средств. На основе его возможно выявление автотранспортных средств, которой необходимо заменять (писывать, продавать) в первую очередь.

Применительно к транспортной организации, предоставляющей услуги на обычных условиях (не условиях аутсорсинга) определенные методические наработки решения о сроке замены транспортного средства есть [10], но применительно к условиям аутсорсинга управления парком транспортных средств отсутствуют.

Для аутсорсера решение данной задачи включает принятие решений:

1) при каких условиях (уровне затрат на эксплуатацию, уровня арендной платы за пользование транспортным средством, тарифных ставках на предоставляемые услуги) следует отказываться от аренды транспортных средств у заказчика;

2) какие транспортные средства следует брать в аренду (возраст, техническое состояние и др. характеристики);

3) у какого арендодателя арендовать транспортные средства, для выполнения обязательств перед заказчиком.

Для получения ответа на 2-й вопрос может использоваться научно-методический подход, приведенный в работе [11], а на 3-й - в работе [12]. Для получения обоснованного ответа на 1-й вопрос в настоящее время адекватного научно-методического подхода нет – его требуется разрабатывать.

Список литературы:;

1. Беспалов, Р. Транспорт: собственный или наёмный? Что выгоднее? <http://logists.by/>
2. Цверов, В.В. Метод выбора между аутсорсингом или инсорсингом перевозок грузов на основе использования лингвистических переменных / В.В. Цверов, Е.А. Вольгина // Логистика и управление цепями поставок. – 2017. – № 4 (8). – с. 89-99.
3. Наумова И. Аутсорсинг: партнёрство и перспективы. // Гудок, 1.11. 2008. Режим доступа <https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=725361>
4. Почему аутсорсинг? РесурсТранс. Режим доступа <https://resourcetrans.ru/uslugi/autsorsing-transportnoy-funktsii/pochemu-autsorsing/>
5. Ефимова С., Пешкова Т., Коник Н., Рытик С. Аутсорсинг. Режим доступа <https://kartaslov.ru/книги/Пешкова Т Коник Н В и др Аутсорсинг/1>
6. Бенсон, Д. Транспорт и доставка грузов / Д. Бенсон, Дж. Уайтхед. ; пер с англ. – М. : Транспорт, 1990. – 279 с.
7. Сток, Дж. Р. Стратегическое управление логистикой / Дж.Р. Сток, Д.М. Ламберг; пер. с англ.. – М. : ИНФРА-М, 2005, XXXII. – 797 с.
8. Транспортная логистика: учебное пособие / Л.С. Федоров, В.А. Персианов, И.Б. Мухаметдинов; под общ. Ред. Л.С. Федорова – 2-е изд., стер. – М. : КНОРУС, 2016. – 310 с.
9. Уолтерс, Д. Логистика: управление цепью поставок / Д. Уолтерс; пер. с англ. – М. : Юнити, 2003. – 503 с.
10. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности. Учебно-методический комплекс дисциплины [Электронный ресурс]. Составитель Савостина С.Е. - Владивосток, Дальневосточный федеральный университет, 2012. – 109 с. Режим доступа https://www.logistics-gr.com/index.php?option=com_content&id=24617&c=65&Itemid=207

11. Цверов, В.В. Научно-методический подход к выбору автотранспортных средств в оперативных условиях / В.В. Цверов, К.И. Засорина // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. – 2018. – № 54. – с. 120-128.

12. Цверов, В.В. Анализ научно-методических подходов к выбору арендодателя автомобильных транспортных средств / В.В. Цверов, Е.В. Шibaева // Конгресс Международного форума «Великие реки» 2017 г. «Проблемы использования и инновационного развития внутренних водных путей в бассейнах великих рек». Интернет журнал широкой научной тематики. Выпуск 6, 2017 г. <http://вф-река-море.рф/2017/PDF/67.pdf>

**MANAGEMENT OF INTERACTION OF RAILWAY TRANSPORT
AND ITS MOTOR-SERVICE
(EVIDENCE FROM RESOURCETRANS LLC)**

Vladimir V. Tsverov, Lusine. K. Akopyan

Annotation. Actual interaction between rail and road transport based on outsourcing services has some aspects that entail problems for both motor-service companies that serve rail transport and for railway workers. The article defines ways of solving these problems.

Keywords: interaction, rail and road transport, outsourcing, vehicle renewal deadlines