

THE SPHERE OF SERVICES AS AN ECONOMIC SYSTEM: ELEMENTS AND METHODS OF CONTROL

© 2015

A.O. Ovcharov, doctor of economical sciences, professor of the chair
«Information systems in financial-credit sphere»
Lobachevsky State University Nizhni Novgorod, Nizhni Novgorod (Russia)

Abstract. In the article the necessity of the application of the principles of a systematic approach to sphere of services is needed. The features of a systematic approach in the study of socio-economic objects and phenomena are showed. The sphere of services is considered as an economic system, which includes a whole class of industries. The model of system management services, which includes four subsystems, is presented: consumer services, infrastructure services, technology services and enterprises directly or indirectly related to the services. The characteristics and features of these subsystems are reviewed. Management subsystem in this model is seen as part of the economic system which implements the service management process through various means and at different levels. For the different levels of management the classification management subsystems are given. Proven, that management services refers to the process type of economic systems. Special attention is given to the sustainability sphere of services as a system. The differences in the reactions of the different effects of the external environment are shown; the sphere of services is more resistant to shocks and less for others. An example for the tourism sector is shown. This example showed the reaction of spending European tourists on the effects of the global economic crisis.

Keywords: systemic approach, sphere of services, management, consumers of services, infrastructure, technology, sustainability, tourism, types of economic systems.

УДК 658.78

АУТСОРСИНГ ТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПРЕДПРИЯТИЙ ХИМИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

© 2015

И.Е. Руськина, магистрант
О.М. Сярдова, кандидат экономических наук, доцент кафедры «Менеджмент организации»
Тольяттинский государственный университет, Тольятти (Россия)

Аннотация. В настоящее время Россия является одним из главных экспортеров химической продукции. При этом перед предприятиями химической промышленности стоят вопросы по увеличению доли рынка сбыта и поддержания высокого уровня надежности обслуживания покупателей, так как эти факторы оказывают прямое влияние на потребительский спрос, на конкурентоспособность и экономическую эффективность. Многие российские производители при доставке химической продукции отдают предпочтение железнодорожным перевозкам, где в данный момент существует множество проблем: постоянный рост тарифов на перевозку, большие капитальные вложения в транспортную инфраструктуру, нехватка пригодных специальных вагонов и т.д. Решением данных проблем может стать аутсорсинг, который подразумевает минимизацию затрат как финансовых так и временных за счет передачи непрофильных функций и корпоративных ролей внешним специализированным компаниям. Предприятие может сфокусировать свое внимание именно на производстве продукции, воспользовавшись чужим опытом в решении оптимизации доставки продукции. Тем ни менее, при всех преимуществах аутсорсинга организации, все же необходимо произвести комплексную оценку предприятия для более точного ожидаемого результата от данного управленческого решения и минимизации рисков.

Ключевые слова: транспортно-логистическая система, химическая промышленность, аутсорсинг, железнодорожные перевозки, парк транспортных средств, логистические затраты.

В последние годы химическая промышленность России претерпевает серьезные изменения, связанные с неблагоприятной конъюнктурой и ограниченной емкостью внутреннего рынка.

На сегодняшний день предприятия химического производства существенным образом ориентированы на экспорт, в основном в страны Латинской и Северной Америки, Азии, Африки и Восточной Европы. Экспортные поставки составляют по некоторым видам продукции до 95% [1]. Помимо экспорта продукции, предприятия исследуемой отрасли в силу своей специфики вынуждены импортировать часть сырья, необходимого для производства. В основном сырье и продукция химического производства - опасные грузы, для которых законодательными нормами определены необходимые условия перевозки и, как следствие, требуются специально оснащенные транспортные средства [2], [3].

Сегодня в целом по сети железных дорог России в приватном подвижном составе (включая арендованные и вагоны иностранных государств) транспортируется 66% химических и минеральных удобрений. Например, в ОАО «КуйбышевАзот» 80% их продукции перевозиться собственными вагонами. Подобная картина и у многих других производителей. Главной проблемой является именно нехватка пригодных специальных вагонов.

В связи с этим предприятия химического производства вынуждены содержать собственный парк транс-

портных средств, что увеличивает удельный вес расходов на перевозку в общей структуре затрат предприятия.

Суммарные затраты на перевозку оказывают значительное влияние на оценку себестоимости готовой продукции, что в большей степени определяет структуру финансовых потоков предприятия и его конкурентоспособность.

По мнению многих авторов (А. М Гаджинский [4], Б. А. Аникин [5], А. Г. Некрасов [6] и др.) затраты на транспортировку и содержание собственного парка транспортных средств занимают от 30 до 50% в логистических затратах предприятия. Кроме того, для покупки личных транспортных средств необходимы существенные капитальные затраты.

Транспортно-логистическая система предприятий химического комплекса - связующее звено подразделений предприятия, а все производственные участки работают с той или иной степенью неравномерности. В подобных условиях неритмичности транспорт производственного предприятия вынужден подстраиваться к меняющимся режимам работы цехов-поставщиков и цехов-потребителей. Задача транспорта состоит в том, чтобы периодически воспринимать изменение объемов производства в виде подвижного состава (грузов), либо восполняет недостаток в них цеху-потребителю. Это накладывает отпечаток на структуру транспортной логистической системы, в первую очередь, требуя увеличения свойства бункерности и дополнительных путей

для размещения вагонов и складских площадей для хранения грузов. Кроме этого, в связи с замедлением продвижения вагонов от поставщика до потребителя для выполнения перевозки требуется большой парк вагонов, создающий дополнительные издержки, которые необходимо оптимизировать [7].

Исследование выявило, что издержки процесса перевозки в основном формируются за счет оплаты железнодорожных тарифов за перевозку и возврат порожних цистерн и вагонов, так как завод в основном работает на экспорт, то расстояние транспортировки продукции железнодорожным транспортом существенно, соответственно существенно и возврат порожнего собственного подвижного состава.

Существует и ряд недочетов, связанных с организацией бухгалтерского учета, системой документооборота [8], [9], [10].

Такое крупное предприятие, как АО «КуйбышевАзот» имеет стабильно большое количество грузопотоков с большими партиями товаров, материалов и т. д., этим объясняется выбор железнодорожного транспорта для осуществления данных грузоперевозок.

Руководствуясь общеэкономическими тенденциями, а также целям повышения качества транспортного обслуживания (в сфере железнодорожных перевозок) и желанию сосредоточить усилия на основной производственной деятельности, АО «КуйбышевАзот» следует реализовывать железнодорожные перевозки на принципах аутсорсинга с привлечением специализированного железнодорожного оператора.

Улучшить ситуацию для промышленных предприятий нынешней экономики, имеющих в своем составе транспортные подразделения, осуществляющие свою деятельность в сфере железнодорожных, автомобильных и водных перевозок, возможно, передав эту функцию на аутсорсинг. Аутсорсинг (англ. out — «внешний», source — «источник») — способ оптимизации деятельности предприятий за счет передачи непрофильных функций и корпоративных ролей внешним специализированным компаниям. Критерием оптимизации в такой модели выступает минимизация затрат (финансовых, временных, кадровых, управленческих) на непрофильные виды деятельности и снижение транзакционных издержек в рамках всего производственного цикла [11].

Основные преимущества аутсорсинга транспортной функции:

а) возникает возможность применить чужой высокопрофессиональный опыт в данной области, накопленный при решении аналогичных задач, и постоянный доступ к новым знаниям и технологиям;

б) позволяет компаниям-клиентам воспользоваться всеми имеющимися ресурсами поставщика транспортных услуг, доступ к которым в противном случае был бы невозможен;

в) руководство компаний-клиентов получает возможность сконцентрироваться на основном, профильном виде деятельности компании, не занимая ресурсы при выполнении обслуживающих функций.

г) позволяет в большей степени экономить оборотный капитал, избегая значительных расходов на инвестиции в подвижной состав, техническую базу для его содержания и ремонта, обеспечивающие сохранность грузов средства, специализированное программное обеспечение, подготовку квалифицированного персонала;

д) уменьшаются (и в ряде случаев исключаются) риски, связанные с выполнением данной функции [13].

Данная услуга может быть востребована, в первую очередь, предприятиями экспортно-ориентированных отраслей промышленности, к которым относится химическая (согласно данным, доли экспортируемых продуктов от произведенных составляют до 100%) [14].

Важнейшим эффектом аутсорсинга можно считать обеспечение специализированной организацией более результативного и качественного исполнения передава-

емых ей операций и функций [15].

Процесс принятия решения о передаче каких-либо функций в аутсорсинг представлен в таблице 1.

Таблица 1 – Этапы передачи транспортной функции «КуйбышевАзот» на аутсорсинг ж/д компаниям

№ этапа	Наименование этапа	Содержание этапа
1	Оценки собственных возможностей предприятия	а) анализ стоимости транспортировки; б) выработка стратегии
2	Анализа возможностей аутсорсеров	а) выбор критериев, которыми должен обладать аутсорсер; б) анализ возможностей компаний аутсорсеров
3	Анализа вариантов деятельности филиала с привлечением аутсорсера и без него	а) сравнение внутренних возможностей компании и внешних условий; б) оценки эффективности аутсорсинга; в) оценка возможных рисков
4	Проведения конкурса	а) организация и проведение конкурса по выбору подрядчика
5	Заключения договора	а) принятие решений о возможности передачи транспортной функции на аутсорсинг; б) оформление договора с аутсорсером (ж/д компанией)
6	Контроль	а) контроль выполнения переданных на аутсорсинг функций

На первом этапе рассматривается структура стоимости работ и услуг в области транспортировки, которые намеревается передать на аутсорсинг, а также формируется стратегия изменения производственного процесса.

На втором этапе анализируется ситуация на рынке, изучаются возможности компаний аутсорсеров, динамика цен на услуги, предоставляемые компанией аутсорсером.

На третьем этапе проводится сравнение внутренних возможностей компании и внешних условий. На основании специальной методики оценивается экономическая эффективность передачи выполнения транспортных услуг ж/д компаниям, которые возникают при использовании аутсорсинга.

На этом этапе завершается процесс накопления и обработки информации, необходимой для оценки эффективности аутсорсинга в денежном выражении, и выбора компании-исполнителя.

Основным критерием вывода или не вывода процессов на аутсорсинг должно стать снижение издержек компании.

На четвертом этапе проводится конкурс по выбору подрядчика. Главным условием, которое должно соблюдаться при привлечении внешних организаций, является выполнение конкурсных процедур. Использование аутсорсинга для «КуйбышевАзота» в направлении перевозок должно осуществляться только при наличии на рынке организаций, способных эффективно и качественно выполнять передаваемые им транспортные функции, которые реально будут уменьшать издержки компании и увеличивать качество предоставляемых услуг.

На пятом этапе руководство компании на основании выполненного расчета экономической эффективности использования аутсорсинга, сопоставления преимуществ и возможных рисков принимает решение о возможности передачи транспортной функции на аутсорсинг и заключает договор с аутсорсером (ж/д компанией).

Шестой этап предусматривает контроль выполнения переданных на аутсорсинг транспортных работ.

Как показывает практика, прежде чем принять решение о выводе процессов на аутсорсинг, необходимо провести комплексную оценку, которая позволит наиболее близко к действительности предсказать все потенциальные варианты результатов такого решения.

Вопрос о сохранении или передаче на аутсорсинг какого-либо процесса должен быть тщательно аргументирован. Неверное решение способно «подорвать» все

процессы компании.

Для обоснования необходимости аутсорсинга управленческое решение дополнительно следует отождествлять с инвестиционным проектом, а также провести расчет важнейших показателей экономической эффективности инвестиций, что позволит аргументировать выводы о целесообразности проекта.

С учетом наличия на предприятии системы менеджмента качества при передаче транспортных функций или бизнес-процессов «на сторону» могут возникнуть проблемы обеспечения целостности этой системы качества [16], [17].

Главными параметрами качества, по которым можно систематически оценивать соответствие работы аутсорсера поставленным перед ним задачам в сфере железнодорожных перевозок, являются:

- соблюдение сроков подачи подвижного состава под погрузку;
- техническое состояние подвижного состава и его коммерческая пригодность для перевозок;
- число ошибок и нарушений при оформлении транспортной документации;
- соблюдение сроков погрузки;
- число случаев задержки отправления подвижного состава, возникших из-за недостатка денежных средств на лицевом счету плательщика (аутсорсера);
- информационное обеспечение (дислокация груза в пути, информирование о прибытии/задержке груза и т. д.);
- гибкость и лояльность по отношению к заказчику (разрешение отсрочки платежа, лояльность по отношению к простоям вагонов под погрузкой, нарушение сроков погрузки и др.), данный параметр не прописывается официально в документах, однако учитывается при оценке качества работы за период [18], [19], [20].

Перечисленные параметры и их допустимые значения (за исключением параметра лояльности) должны быть прописаны в соответствующем пункте договора аутсорсинга или в дополнительном соглашении об уровне качества. Список может быть дополнен и другими параметрами оценки качества.

Таким образом, со значительной долей уверенности можно утверждать, что многие вопросы, непосредственно касающиеся наличия подвижного дорогостоящего состава для перевозок продукции минерально-химического комплекса в условиях ограниченности денежных средств предприятий можно решить при переходе на аутсорсинг.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Транспортная логистика: учебно-методическое пособие для вузов / Р. Б. Ивуть, Т. Р. Кисель. – Минск: БНТУ, 2012. – 377 с.
2. Интегрированные логистические системы доставки ресурсов: (теория, методология, организация) / И. А. Еловая и др. – Минск: Право и экономика, 2011. – 460 с.
3. Общий курс транспортной логистики: учебное

пособие по дисциплине специализации специальности «Менеджмент организации» / Л. С. Фёдоров, В. А. Персианов, И. Б. Мухаметдинов. – Москва: КноРус, 2011. – 309 с.

4. Гаджинский А. М. Логистика: учебник для высших учебных заведений по направлению подготовки «Экономика» / А. М. Гаджинский. – Москва: Дашков и К°, 2011. – 481 с.

5. Управление цепями поставок : учебник / Б. А. Аникин [и др.]; под ред. Б. А. Аникина, Т. А. Родкиной. – М. : Проспект, 2011. – 213 с. : ил. - (Логистика. Теория и практика). - Библиогр.: с. 202-210.

6. Управление цепями поставок в транспортном комплексе : учеб. пособие для вузов / А. Г. Некрасов [и др.]. - Москва : Горячая линия - Телеком, 2012. - 262 с.

7. Уотерс Д. Логистика. Управление цепью поставок. Пер. с англ. / Д. Уотерс. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. - 503 с.

8. Troy T. Kirby, The Duke of Wellington and the Supply System During the Peninsula War, CreateSpace Independent Publishing Platform 2014

9. Скворонек Ч., Сариуш-Вольский З. Логистика на предприятии. - М.: Финансы и статистика, 2004. -400 с.

10. Голубчик А. М. Транспортно-экспедиторский бизнес: создание, становление, управление / А. М. Голубчик. – Москва: Транслит, 2011. – 317 с.

11. Интегрированные логистические системы доставки ресурсов: (теория, методология, организация) / И. А. Еловой и др. – Минск: Право и экономика, 2011. – 460 с.

12. Курганов В. М. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок товаров: учебно-практическое пособие: для студентов высших учебных заведений / В. М. Курганов. – Москва: Книжный мир, 2009. – 512 с.

13. Курочкин Д. В. Логистика: курс лекций / Д. В. Курочкин. – Минск: ФУАинформ, 2012. – 268 с.

14. Логистика: учебное пособие для студентов учреждений высшего образования по экономическим специальностям / В. И. Маргунова и др. – Минск: Высшая школа, 2011. – 507 с.

15. Логистика: учебное пособие / Б. А. Аникин и др. – Москва: Проспект, 2011. – 405 с.

16. Сярдова О.М. Формирование программы и оценка повышения результативности логистической системы/Актуальные проблемы экономики и права. 2013. № 1 (25). С. 139-143.

17. Сярдова О.М. Управление запасами на предприятиях автомобилестроения//Вестник Саратовского государственного технического университета. 2008. Т. 2. № 1. С. 233-238.

18. M. Christopher: Logistics & Supply Chain Management: creating value-adding networks, Prentice Hall 2010.

19. Ronald H. Ballou, Samir K. Srivastava, Business Logistics: Supply Chain Management, Pearson Education, 2007

20. Шехтер Д. Логистика. Искусство управления цепочками поставок / Д. Шехтеру - М.: Альпина, 2013. - 452 с.

OUTSOURCING TRANSPORTATION CHEMICAL INDUSTRY

© 2015

I.E. Ruskina, master

O. M. Syrdova, candidate of economical science, associate professor of the chair “Management of organization”
Togliatti State University, Togliatti (Russia)

Abstract. At present time Russia is one of the main exporters of chemical products. In this case the main questions in chemical industry are the increasing of a market share and the maintaining of a high level of reliability of customer service, because these factors have a direct impact on a consumer demand, competitiveness and an economic efficiency. Many Russian producers, delivering of chemical products, prefer a rail transportation, where at the moment there are many problems: a constant growth of the fares for transportation, the large capital investments in transport, infrastructure, lack of suitable special wagons, etc. The solution of these problems can be outsourcing, which means the minimizing of the costs financial and time by the transferring of the noncore functions and the corporate roles to the external specialized companies. The company can focus its attention especially on the production process, using other experience for optimization of the delivery of products. That less with all the advantages of outsourcing organization, it is still necessary to make a comprehensive assessment of the company for the better the expected result of this administrative decision and minimize risks.

Keywords: the transport and logistics system, the chemical industry, outsourcing, the rail transportation, vehicle fleet, logistics costs.