

## **Анализ логистических вариантов доставки товарных грузов Жариков В. В.**

*Жариков Владислав Викторович / Zharikov Vladislav Victorovich – студент,  
кафедра логистики управления цепями поставок,  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования  
Государственный университет управления  
Институт отраслевого менеджмента, г. Москва*

**Аннотация:** в данной статье рассмотрены проблемы выбора транспортных средств для перевозки малогабаритных грузов и их эксплуатационные условия.

**Ключевые слова:** логистика, транспорт, предприятие, промтоварный фургон, расценки, затраты, издержки, стоимость.

Данное исследование и анализ логистических сценариев перевозки товарных грузов выполнены в соответствии с учебным планом специальности отраслевой менеджмент по направлению логистика, управление цепями поставок, соответствующих специальных дисциплин, ориентируясь на планы научно-исследовательской работы студентов (НИРС) по методологии используемой в научной школе кафедры логистики ГУУ с учетом теоретических основ единства, комплексной интеграции логистических, финансовых, сервисных транспортно-кинетических потоков, как процессов преобразования вещества, энергии, момента импульса [1-7]. Здесь также использован личный опыт профессиональной работы автора в логистической компании «Евраз-Логистик», а также службах доставки и снабжения таких фирм как «Шатурская Фабрика Мягкой Мебели», «МБ-ритейл», «Шатура Мебель», «ЛИДЕР». Данный опыт является основой описанных в статье расценок на перевозки и обслуживание транспорта.

Рассмотрим для исследования и анализа следующую ситуацию. Например, фирме, производящей матрасы нужно решить, как доставлять свой товарный продукт конкретным заказчикам-клиентам. Склад территориально расположен в 120 километрах от Москвы. Основные клиенты находятся в пределах МКАД, но есть клиенты и за его пределами, например, районы наподобие «Новой Москвы» (бывшие в подчинении Московской области). В итоге суточный пробег вне зависимости от видов маршрутов и способов доставки (по «кольцу», «вееру», «ромашке», «радиальным веткам» и т. д.) составляет приблизительно 600 километров. В среднем за месяц фирме удается формировать 10 дней доставки, по 10 адресов в каждом дне. У фирмы есть два выхода: 1) воспользоваться услугами наемного мало тоннажного транспорта на условиях аутсорсинга [8, 9] или 2) купить собственный промтоварный автомобильный мало тоннажный фургон и нанять профессионального водителя.

Рассмотрим первую ситуацию. Стоимость доставки одного матраса или нескольких матрасов наемным малотоннажным транспортным средством на один адрес составляет 2000 рублей. Один день доставки обойдется компании в 20000 рублей. За 10 дней соответственно сумма составит уже 200000 рублей, то есть в один календарный месяц, а за 12 месяцев 2 400 000 рублей.

Во втором случае мы учитываем, что малотоннажный транспорт изначально не рассчитан на большие пробеги. В данном случае гарантия играет не последнюю роль и желательно купить данный автомобиль совершенно новым и без пробега с надежными эксплуатационными характеристиками. Самый дешевый и кубатурный по объему промтоварный фургон обойдется фирме в 1000000 рублей. Зарплата профессиональному водителю будет составлять примерно 50000 рублей, грузчику – 15000 рублей. В день доставки фирме потребуется закупить 60 литров топлива, что выйдет приблизительно в 2000 рублей. Обязательный полис страхования ОСАГО обойдется примерно в 20000 рублей. Налог на транспорт (дорожный) за год составит 5480 рублей. Техническое обслуживание (ТО) у официального диллера будет обходиться в 10000 рублей. Итого за первый месяц затраты составят 1120480 рублей. В следующий и последующий месяцы выгода составит 79520 рублей. Вложения окупятся примерно за 12 месяцев при условии качественного сервиса и наличия профессионализма у водителя. Затраты на ОСАГО и дорожный налог мы оплачиваем только в первый месяц при покупке автомобиля. Затраты на хранение автомобиля не предусмотрены, поскольку территория фирмы находится под охраной и во время простоя он находится там. Итого в каждый последующий месяц наша выгода составит 105000 рублей.

Фирме, самостоятельно доставляющей свой товарный продукт в данных условиях просто необходим свой автомобильный грузовой транспорт. Расстояния в этом случае не такие большие, как для крупного тоннажного автомобиля, но и клиенты ждут свой товар как можно быстрее. Иногда ради одного из них водителю приходится ждать от нескольких часов до полудня. Наемный профессиональный водитель скорее поедет отдыхать домой, чем будет переживать о потере одного адреса. Свой же водитель будет обязан дожидаться клиента. Так, мы имеем полный контроль над доставкой и ее сроками.

В итоге мы разобрали два самых популярных сценария доставки грузов. Собственный грузовой транспорт в данном случае значительно сокращает издержки по доставке, но его покупка - дело не из

дешевых. Многие агрегаты для данной техники стоят очень недешево и если ошибиться при покупке, то ее стоимость возрастет многократно. Поэтому собственный автопарк выгодное приобретение для крупных фирм, которые давно заняли рынок и есть гарантия, что потребность в перевозках будет непрерывной, в этом случае покупка в собственность полностью оправдана. Но если ваша фирма только в начале своего пути и потребность в перевозках нестабильна, то стоит подумать о наемном транспорте, пока не будет полной уверенности в будущем рыночной конъюнктуры. Это актуально не только для машин с большим объемом перевозок.

Покупка собственного автомобильного фургона окупается, но, к нашему сожалению, поломки для этого вида транспорта относительно частое явление, очень часто обращающее нашу выгоду за месяц в ноль, если даже не в убыток. Если же мы пользуемся услугами наемного транспорта, то фирма не будет терять средства на амортизацию транспорта, ликвидацию последствий аварий, поломок, ремонт и расходы в области доставки будут прогнозируемыми. Поэтому если у фирмы нет достаточных объемов товарных продуктов, покупку собственного транспорта можно отложить, до того момента, когда для доставки потребуются более одной единицы транспорта.

Следует отметить, что существенно изменилась в нашей стране структура грузового автомобильного транспорта по тоннажу, если 20 лет назад преобладал среднее тоннажный (3-5 тонн), то в настоящее время значительно увеличились доли крупно тоннажного и мало тоннажного грузового автомобильного транспорта [10-15].

### *Литература*

1. *Ермаков И., Филиппов Е., Белова С.* Становление научных школ кафедры логистики ГУУ. Логистика, 2014. № 10 (95). С. 71-75.
2. *Аникин Б. А., Ермаков И. А., Белова С.* Научная школа «Логистика» ГУУ. Управление, 2015. Т. 3. № 2 С. 5-15.
3. *Воронов В. И., Сидоров В. П.* Основы научных исследований (учебное пособие). Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2003 г. Присвоен гриф ДВ РУМЦ (УМО). 160 с.
4. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики. Аникин Б. А.; Родкина Т. А., Волочиенко В. А., Заичкин Н. И., Межевов А. Д., Федоров Л. С., Вайн В. М., Воронов В. И., Водянова В. В., Гапонова М. А., Ермаков И. А., Ефимова В. В., Кравченко М. В., Серова С. Ю., Серышев Р. В., Филиппов Е. Е., Пузанова И. А., Учирова М. Ю., Рудая И. Л. Учебное пособие. Москва, 2014.
5. Логистика: тренинг и практикум. Аникин Б. А., Вайн В. М., Водянова В. В., Воронов В. И., Гапонова М. А., Ермаков И. А., Ефимова В. В., Заичкин Н. И., Кравченко М. В., Пузанова И. А., Родкина Т. А., Серова С. Ю., Серышев Р. В., Федоров Л. С. Учебное пособие. Москва, 2014.
6. *Воронов В. И.* Методологические основы формирования и развития региональной логистики: Монография. Владивосток: Изд-во Дальневосточного Университета, 2003. 316 с.
7. *Воронов В. И., Лысенко Л. В., Андреев В. В., Лукьянова Н. А., Горбунов Е. А., Лысенко А. Л.* Теоретические основы логистических, финансовых транспортно-кинетических процессов. Вестник университета (Государственный университет управления), 2007. № 7. С. 139-149.
8. *Аникин Б. А., Воронов В. И.* Основные аспекты формирования аутсорсинга. Маркетинг, 2005. № 4. С. 107-116.
9. *Аникин Б. А., Воронов В. И.* Основные формы и виды аутсорсинга. Вестник ГУУ № 4 (17). Москва, 2006 г.
10. *Воронов В. И.* Международная логистика. Вестник университета (Государственный университет управления), 2004. Т. 700. 700 с.
11. *Воронов В. И., Воронов А. В.* Основные элементы эволюции элементов цепей поставок в международной логистике. Логистика. Проблемы и решения. Международный научно-практический Украинский Журнал, 2013 № 2. Украина. Харьков.
12. *Воронов В. И., Воронов А. В., Лазарев В. А., Степанов В. Г.* Международные аспекты логистики: Учебное пособие / Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2002. 168 с.
13. *Воронов В. И., Воронов А. В.* Международные товаропроводящие сети. Маркетинг, 2013. № 6 (133). С. 20-28.
14. *Воронов В. И., Воронов А. В., Ермаков А. А.* Внешнеторговая статистика в развитии международного маркетинга и логистики. Маркетинг, 2014. № 1 (134). С. 90-96.
15. *Лазарев В. А., Воронов В. И.* Трансграничная логистика в евразийском таможенном союзе [текст]: монография: / Государственный университет управления, Институт управления на транспорте, в индустрии туризма и международного бизнеса ГУУ. М.: ГУУ, 2014. 158 с.