

Вашків О.П., к.е.н., доцент

ЛОГІСТИЧНІ ПІДХОДИ В СИСТЕМІ ЗАСОБІВ ЕФЕКТИВНОГО ВИКОРИСТАННЯ ВИРОБНИЧОГО ПОТЕНЦІАЛУ ВАНТАЖНИХ АВТОПІДПРИЄМСТВ

Сучасний етап переходу до ринкових відносин характеризується корінними змінами у взаємовідносинах між власниками вантажного автотранспорту та обслуговуваною клієнтурою. Стихийний ринок товарів спричинює непередбачуваність у характері вантажопотоків, зумовлює непродуктивне використання транспортних засобів, перевантаженість мережі автомобільних доріг, погіршення екологічного стану навколишнього середовища.

Сьогодні в Україні перевезення вантажів здійснюють майже мільйоном вантажних автомобілів різних форм власності, з яких 23,5% державних, 20,0% приватних, 56,5% належать до колективної форми власності. Такий значний за чисельністю парк вантажних автомобілів повною мірою задовольняє потреби суспільства і виробництва України у вантажних перевезеннях. Більше того, через невеликий попит на перевезення автотранспорту мають надмірні

провізні можливості, які використовуються недостатньо. Так, сьогодні незатребуваність перевізних можливостей цього виду транспорту стала причиною низького рівня його використання і складного фінансового становища: при кількісному зменшенні вантажного парку автотранспортних підприємств на чверть, експлуатується лише кожний п'ятий автомобіль, потенційні можливості якого реалізовані наполовину. Якщо у 1991 р. кількість вантажних автомобілів перевищувала потреби народного господарства на 20%, то сьогодні майже 80% рухомого складу не має роботи. У Львівській області – 76, Тернопільській – 82%.

Отже, сучасний етап функціонування транспортної системи характеризується кризовим станом і розглядається як перехідний до ринкових відносин. За багатьма ознаками він нагадує енергетичну кризу, яка мала місце в першій половині 70-х років у капіталістичних країнах. Ця криза дала потужний поштовх удосконаленню техніки та технологій перевезень в Західній Європі і США. Виходом з такої ситуації сприяло використання логістики при плануванні, розподілі та управлінні перевезеннями і їх забезпеченням.

Як відомо, основним законом у ринкових умовах є відповідність кількості і якості автомобільного парку попиту і перевезенням. Якщо попит на перевезення зростає, то парк рухомого складу автопідприємств повинен відповідно збільшуватись за чисельністю і змінюватись за структурою і навпаки. Якщо ж така зміна не відбувається, то це обтяжує і транспортну систему, і народне господарство держави.

В умовах ринку оптимізація співвідношення між протилежними вимогами – максимальним виконанням вимог ринку при дотриманні низьких загальних витрат – вирішується питаннями логістики. Головне транспортне завдання логістики – створення необхідних умов для раціонального використання автотранспорту, організації перевезень, які дали б змогу з найменшими затратами доставляти вантажі в необхідній кількості у заданий пункт призначення в обумовлений термін.

Перша невдала спроба з використанням елементів логістики на українських теренах мала місце у середині 80-х років, коли на автотранспорті впроваджувались комплексні системи управління якістю перевезень та ефективним використанням ресурсів. Вони передбачали виконання взаємопов'язаних організаційних, технічних, економічних, соціальних та ідеологічних засобів, спрямованих на забезпечення належного рівня обслуговування споживачів і ефективного використання рухомого складу. При цьому теоретично була реалізована частина основних принципів побудови логістичних систем управління, але не враховувалась оцінка кінцевих результатів роботи транспорту, що спричинило розрив між техніко-експлуатаційними та економічними показниками. До того ж не були вирішені питання організаційних структур управління перевезеннями. Так, в Івано-Франківську, Львові, Тернополі та інших великих містах управління перевезеннями здійснювалось як транспортними підприємствами, так і місцевими органами влади, що порушувало головний логістичний принцип його єдності. Недосконалість і статичність інформаційного забезпечення пояснювались не тільки відсутністю мобільних обчислювальних комплексів, а й усередненням показників оцінки якості. Вплив цих недоліків негативно позначався на результативності прийнятих рішень та ефективності функціонування транспорту, а тому комплексні системи у свій час не мали подальшого розвитку і припинили своє існування.

В сучасних умовах формування логістичного підходу з метою забезпечення ефективного функціонування транспортного комплексу України зумовлюється сумою взаємопов'язаних причин макро- та мікроекономічного рівнів. Розширення міжнародних зв'язків України, інтеграція її в європейські економічні структури вимагає розвитку загальної інфраструктури, що охоплює такі її галузі, як комунікаційні мережі і системи, енергетику, охорону навколишнього середовища, науку і технологію. Вказані галузі безпосередньо стосуються створення і руху матеріальних потоків між просторово розмежованими виробниками і споживачами.

Однією з концепцій, що пов'язана з управлінням матеріальними потоками,

є саме логістична концепція, що отримує у сучасних умовах дедалі більшого визнання і здобуває нові виміри. На думку експертів, до 2002-го року понад 75% підприємств і фірм організуватимуть свою діяльність на основі логістичної концепції. Щораз частіше порушується питання, що стосуються єврологістики, міжнародної логістики і логістичних суперструктур, макрологістики. У зв'язку з цим нові функції і структури отримують підприємства і організації транспорту як найпричетніші до формування і руху матеріальних потоків.

Застосування логістики полегшує прийняття ефективних рішень на основі комплексного підходу до всіх ланок виробничо-транспортного процесу. Перш за все це стосується перевезень, вантажно-розвантажувального процесу та пристосування інформації до процесу управління і прийняття рішень.

Реалізація вантажними автопідприємствами логістичного підходу може здійснюватись двома способами: а) як окрема складова ланка ланцюга зовнішньої логістичної системи (на рівні промислового підприємства, регіону, галузі або на національному чи міждержавному рівнях); б) як завершена мікрологістична система на рівні управління автогосподарством.

Необхідність розробки логістичної системи на мікрорівні, як правило, зумовлюється задіяністю автогосподарства у зовнішніх логістичних системах, але необов'язково. В обох випадках реалізація логістичного підходу автопідприємством має на меті підвищення результативності виробничої діяльності через ефективне використання у першу чергу основних засобів, зокрема рухомого складу як їх найважливішої складової.

Мікрологістична система управління охоплює транспортне обслуговування як один з елементів виробничої діяльності, до функцій якої входить планування транспортного обслуговування клієнтів і витрат на його виконання, створення необхідних умов і контроль вантажних перевезень.

Серед завдань, що вирішуються мікрологістичною системою і становлять основу розробки стратегії вантажного автопідприємства, можна виділити наступні три групи:

I. Завдання, пов'язані з формуванням ринкових зон транспортного обслуговування, прогнозом матеріалопотоку, обробкою матеріалопотоку обслуговуючою системою (склад постачальника чи споживача і т.д.) та іншими роботами, що стосуються оперативного регулювання і управління матеріалопотоком.

II. Завдання, що вимагають розробки системи організації транспортного процесу (план перевезень, план розподілу видів діяльності, план формування вантажопотоків, графік руху транспортних засобів та ін.).

III. Завдання, що виникають з необхідності управління запасами на підприємствах, складських комплексах; розміщення запасів і їх обслуговування транспортними засобами та інформаційними системами.

Оптимізація і вирішення цих завдань залежать від конкретної ситуації, вихідних даних, умов і вимог до ефективної роботи логістичної системи, обґрунтування яких є розроблення стратегії і логістичної концепції побудови моделі транспортного обслуговування споживачів і фірм, що базується на раціональних маршрутах перевезень і складанні графіків доставки продукції споживачам. Специфіка кожного завдання вимагає використання відповідних методів їх вирішення. Наприклад, завдання щодо оптимізації як тривалості руху матеріалопотоку, так і загальних витрат, зумовлених організацією і рухом матеріальних потоків, можуть успішно вирішуватись постановкою задач математичного програмування. Серед них: транспортна задача в класичному варіанті, транспортна задача з додатковими обмеженнями, транспортна задача з обмеженнями пропускної здатності комунікацій, задача про призначення (задача вибору), багатокіндексні транспортні задачі, транспортні задачі у вигляді сітьових графіків, задача про максимальний потік, задача про найкоротший шлях, нелінійна транспортна задача, розподільча задача. Чіткість і грамотність постановки транспортної задачі чи її систем є надзвичайно важливим питанням, оскільки від достовірності результатів розв'язку залежить ефективність використання парку рухомого складу автопідприємств.

Основні положення логістики, що характерні для підприємств виробників і споживачів продукції (пріоритет споживача, високий рівень сервісу, скорочення

часу на виконання замовлення і т.п.), повною мірою стосуються й автотранспортних підприємств. У сучасних умовах конкуренції на ринку автотранспортних послуг дедалі частіше їх діяльність характеризується політикою комплексного підходу до вирішення транспортних і суміжних з ними проблем на іншому, щораз вищому якісному рівні. Практика засвідчує, що така політика дає позитивні результати, якщо вона достатньо диференційована і базується на таких її складових, як надання нетрадиційних нових додаткових послуг, політика в сфері комунікацій, політика укладання контрактів.

Політика вантажних автопідприємств щодо надання різних додаткових видів послуг об'єднує всі рішення і відповідні їм дії, спрямовані на комплексне здійснення транспортного процесу. Це означає, що організація перевезень вантажів з урахуванням відстані їх транспортування, кількості і термінів доставки планується у поєднанні з додатковими послугами і потребами попиту. Зокрема у розвинених країнах у доходах від транспортних послуг частка роботи від перевезень становить 40%, інші припадають на експедиційні операції, зберігання тощо. В Україні ж питома вага доходів від експедиційної діяльності не перевищує 5%.

Політика вантажних автогосподарств, спрямована на розширену диверсифікацію своєї діяльності, дасть змогу підвищити потенціал залучення клієнтури, збільшити прибутковість, прискорити впровадження найновіших транспортних технологій, закріпити своє становище на ринку транспортних послуг. Це пояснюється тим, що підприємства-виробники не менш зацікавлені у тому, щоб звільнитися від багатьох додаткових логістичних функцій і зосередити свою увагу на основній профільюючій діяльності з метою зниження витрат і підвищення гнучкості в роботі. Останнє є особливо важливою умовою для тих підприємств, ринки яких охоплюють значні території, що в разі несвоєчасної переорієнтації товарних потоків у відповідь на коливання попиту може завдати значних втрат. Так, наприклад, згідно з даними американського журналу «Traffic Management» із 350 обстежених підприємств різних галузей економіки США 70% передали транспортним фірмам функції щодо виконання і оформлення розрахунків за перевезення вантажів. Приблизно 20 – 22% підприємств відмовились на користь транспортників від роботи, пов'язаної з визначенням ціни за перевезення, складськими операціями і вибором оптимального маршруту доставки товарів. Фірми-перевізники вважали вигідним перекласти на себе виконання контрольних функцій за вантажами, що перебувають у дорозі. Вони почали також займатись організацією електронного обміну даними між всіма учасниками логістичного процесу і зберіганням інформації. Як результат приблизно 12 – 15% фірм-продуцентів звільнились від виконання вказаних функцій. І, врешті, від 7 до 11% фірм, що обстежувались, передали перевізникам функції щодо здійснення контролю за товарно-матеріальними запасами, виконання замовлень і експлуатації парку транспортних засобів.

Політика вантажних автогосподарств у сфері комунікацій спрямована на інформування клієнтів щодо пропонованих пакетів послуг, а також здійснення необхідного впливу на клієнтуру з метою залучення її до одержання якомога більших обсягів послуг. Другою метою цієї політики є сприяння розширенню і удосконаленню взаємодії транспортних підприємств і вантажовідправників на основі використання обчислювальної техніки і, головним чином, за допомогою електронного обміну даними.

Інтенсифікація господарських зв'язків між вантажними автотранспортними підприємствами та іншими учасниками логістичного процесу об'єктивно зумовила зростання попиту на інформацію і одночасно ускладнила обмін нею. Ось чому в Україні на всіх видах транспорту повинна бути впроваджена система інформації, зорієнтована на ринковий механізм взаємодії підприємств транспорту, споживачів їх послуг і наскрізну систему обробки даних на всіх рівнях управління, що базується на використанні сучасної комп'ютерної техніки.

Досвід розвинених країн засвідчує наявність прямого зв'язку між економічним рівнем розвитку та темпами інформатизації суспільства як вияв і врахування первинного значення інформаційно-цільового чинника в процесах

організації соціально-економічної діяльності. На сьогодні в департаментах, об'єднаннях і підприємствах транспорту України створені і функціонують автоматизовані системи різного рівня і призначення, що використовуються для обробки і надання інформації, необхідної в управлінні технологічними процесами і виробничо-господарською діяльністю підприємств та організацій. Проте у зв'язку з їх низькою ефективністю до проекту Національної програми інформатизації були включені завдання щодо створення галузевих систем: інформаційно-аналітичної та інформаційно-довідкової. Згідно із завданнями Програми було введено в дію першу чергу галузевої інформаційно-аналітичної системи (ІАС – ТРАНСПОРТ) і фрагмент галузевої інформаційно-довідкової системи (ІДС – ТРАНСПОРТ). Однак сподівання на їх результативність у сучасних умовах є незначними. У сфері вантажних автоперевезень використання цих систем з метою ефективного реалізації логістичних підходів в управлінських процесах надзвичайно обмежені у зв'язку з незадовільно низьким рівнем забезпечення первинних ланок транспортного процесу (автогосподарств) сучасними засобами комп'ютерної техніки. Так, питома вага обчислювальної техніки (далеко не завжди в нових її зразках) у структурі основних засобів вантажних автотранспортних підприємств Івано-Франківської, Львівської і Тернопільської областей на кінець 2000 р. становила 0,6%. Найвище її значення у Тернопільській області – 0,73%, найнижче – у Львівській – 0,56%. Незначна частка цієї групи основних засобів є однією з комплексу причин низького рівня комп'ютеризації транспортного процесу.

Ефективність процесу транспортування і забезпечення гарантованого транспортного обслуговування підприємств народного господарства України може бути досягнуте через налагодження належного рівня інформатизації логістичної діяльності на всіх рівнях управління ним, у їх якісній зміні, зокрема у впровадженні інформаційних систем нового покоління.

Узагальнюючи сказане слід зазначити, що побудова логістичних систем вантажних перевезень повинна базуватись на таких принципах:

- комплексність розгляду елементів логістичної системи від зародження попиту на перевезення до його задоволення;
- обґрунтування оптимального рівня обслуговування і визначення способів його досягнення з урахуванням ефективного використання ресурсів;
- забезпечення відповідності провізної здатності рухомого складу до попиту на перевезення;
- оцінка кінцевих результатів роботи за величиною прибутку;
- організація перевезень і суміжного обслуговування клієнтів єдиною структурою, що здатна приймати компетентні рішення, узгоджені з інтересами виробництва;
- достатність інформаційного забезпечення з використанням обчислювальної техніки, що є порадином у процесі прийняття рішень;
- забезпечення кадрами, що володіють знаннями та досвідом логістичної діяльності.

У сучасних умовах дотримання принципів логістичного підходу є важливою умовою забезпечення організаційно-економічної стійкості вантажних автотранспортних підприємств. Найближчим часом саме розвиток логістики виявлятиме суттєвий вплив на транспортну політику автогосподарств, зумовлюватиме іманентні структурні зміни в характері їх діяльності на основі раціонального використання всіх видів ресурсів: трудових, інформаційних, фінансових, матеріальних, а отже, на формування ефективного суб'єкта виробничої діяльності в сучасних і доцільних формах.