

СУЧАСНІ АСПЕКТИ ФОРМУВАННЯ СТРУКТУРИ АВТОПАРКУ ФУНКЦІОНАЛЬНОГО ПІДПРОЗДІЛУ ПІДПРИЄМСТВА

© Д.М. Рославцев, 2012

Постійне загострення конкуренції змушує учасників ринку відшукувати можливості зниження вартості товарів та послуг при одночасному збереженні, а іноді і підвищенні їх якості. Витрати на логістику складають суттєву частку у вартості товару. Однією зі складових цих витрат є витрати пов'язані з доставкою вантажів, і зокрема його перевезенням. Витрати на перевезення вантажів автомобільним транспортом обумовлені рядом факторів та умов, серед яких є і вибір підприємства щодо утримання власного парку транспортних засобів (створення функціонального підрозділу), аутсорсінгу транспортування, або певного співвідношення останніх. Питання формування парку транспортних засобів функціонального підрозділу підприємства, його оновлення та утримання, належать до кола питань технічного забезпечення логістичної системи. Зазначені питання не втрачають своєї актуальності, оскільки є визначальними для розвитку підприємства і економічних результатів його роботи (на основі [1,2]).

Завдання формування раціональної структури автопарку для вантажних перевезень не є новим, цьому питанню присвячено значну кількість робіт, аналіз яких проведено в роботах [4,5]. Проведений аналіз свідчить, що актуальним залишається питання визначення раціональної структури автопарку функціонального підрозділу підприємства.

Вирішенню задачі формування структури парку вантажних транспортних засобів функціонального підрозділу передують прийняття рішення щодо загальної політики транспортного обслуговування, яке приймається на основі прийнятої стратегії щодо логістики підприємства. Можливі варіанти транспортного обслуговування, на прикладі автомобільного транспорту, представлені на рис. 1.

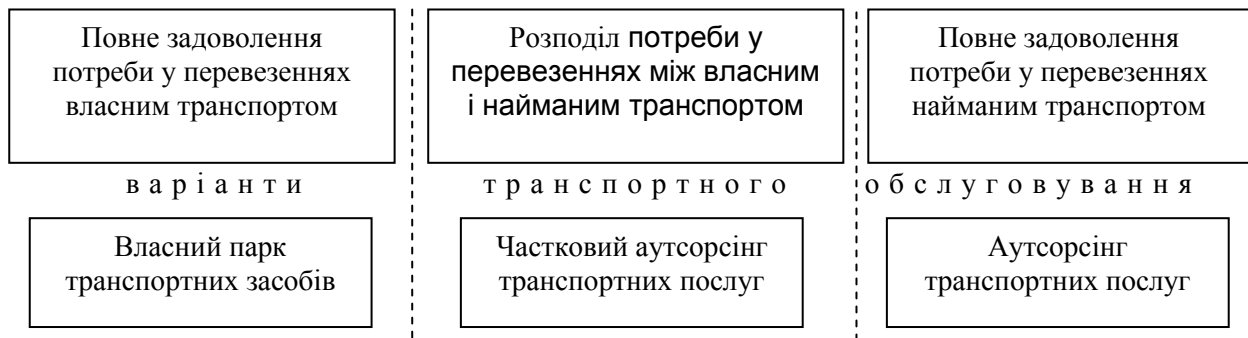


Рис. 1. Можливі варіанти транспортного обслуговування підприємства (автомобільним транспортом)

Формування раціональної структури парку функціонального підрозділу підприємства є питанням, вирішення якого в сучасних умовах обумовлено наступними групами факторів: технічні умови, комерційні умови і економічні обмеження, технологічні вимоги, вимоги до рівня транспортного обслуговування.

Ефективність функціонування транспорту в межах функціонального підрозділу, як правило, оцінюється по критерію мінімум загальних витрат на транспортне обслуговування (на основі [2,3]). При цьому систему обмежень формують фактори інших груп, зокрема потрібний рівень транспортного обслуговування, мінімізація витрат капіталу на формування парку, інші.

Можливість залучення найманого транспорту ставить питання щодо раціонального співвідношення власного і найманого транспорту. При цьому найманий транспорт може покривати як

відсутність у власному парку окремих груп по вантажопідйомності, так і відсутність потрібної кількості автомобілів в певних групах. Критерієм прийняття рішення в цьому випадку також використовується мінімум загальних витрат на транспортне обслуговування.

Загальна послідовність вирішення задачі формування структури парку транспортних засобів функціонального підрозділу підприємства буде наступною:

1. Визначення кількості груп транспортних засобів по вантажопідйомності.
2. Визначення необхідної кількості транспортних засобів в кожній групі.
3. Вибір марки транспортного засобу в кожній групі.

Вирішальне значення при вирішенні цієї задачі має урахування всіх видів витрат і вигід пов'язаних з транспортним обслуговуванням. Проте, на сьогодні в науковому колі не має єдиного підходу до складу цих витрат і вигід (на основі [3]).

Формування структури парку стосується широкого кола питань діяльності підприємства, отже визначаючи ці витрати доцільно враховувати не тільки прямі витрати, обумовлені маркою транспортних засобів та їх кількістю, а і витрати, пов'язані з необхідністю виділення земельної ділянки під утримання і зберігання транспортних засобів, витрати на допоміжну інфраструктуру, оплату праці допоміжного персоналу, інші. Їх зміст та структура обумовлені специфікою діяльності підприємства, а також різноманіттям можливих варіантів придбання (використання) транспортних засобів (кредит, лізинг), і можуть значно відрізнятись в кожному конкретному випадку.

Всі існуючі підходи до визначення структури парку транспортних засобів залишають поза увагою питання формування вигід при аналізі конкурентних варіантів. Це пов'язано зі складністю їх визначення у грошовому вимірі.

Найбільш визначеними підходами до формування структури автопарку є орієнтовані на визначення технічних його параметрів, таких як кількість груп за вантажопідйомністю, кількість автомобілів в кожній групі. Сучасні підходи розвиваються в межах концепції підвищення ефективності транспортного обслуговування. Основним критерієм прийняття рішень використовують мінімум загальних витрат на транспортне обслуговування, при цьому складові витрат віднесені на транспортне обслуговування значно відрізняються залежно від мети дослідження. Відсутні підходи, що враховують вигоди при аналізі конкурентних варіантів структури парку.

Сучасні реалії формування структури парку функціонального підрозділу підприємства вимагають врахування значно ширшої групи факторів, таких як технічні умови, комерційні умови і економічні обмеження, технологічні вимоги, вимоги до рівня транспортного обслуговування. Перспективою подальших досліджень є удосконалення існуючих методів з урахуванням визначених факторів.

1. Бауэрсокс Д.Д., Клосс Д.Д. *Логистика: интегрированная цепь поставок: Пер. с англ.* – М.: ЗАО “Олимп-Бизнес”. 2006. – 640 с. 2. Ковалев К.Ю., Уваров С.А., Щеглов П.Е. *Логистика в розничной торговле: как построить эффективную сеть.* – СПб.: Питер, 2007. – 272 с. 3. Воркут Т.А. *Проектирование систем транспортного обслуживания в ланцюгах постачань: Монографія* – К: НТУ, 2002.- 248 с. 4. Рославцев Д.М., Бурма В.А. *Формування структури автопарку функціонального підрозділу підприємства // Восточно-европейский журнал передовых технологий. Вып. 1/3 (49) – X.: Технологический центр, 2011. – с. 30-32.* 5. Рославцев Д.М., Колесник Н.С. *Формування структури парку транспортних засобів для міських вантажних перевезень / Комунальне господарство міст: Наук. техн. зб. Вып. 97. Серія: Техн. науки та архітектура.* – Харків: Бруксафоль – Курсор Фолієн, 2011. – с. 294-298.