

УДК 629.113.004

ЛОГІСТИЧНИЙ ПІДХІД УПРАВЛІННЯ ЗАПАСАМИ В АВТОСЕРВІСІ

A LOGISTICS APPROACH TO INVENTORY MANAGEMENT IN THE AUTOMOBILE SERVICE STATION

Морозюк Сергій, Глінчук Валерій

*Національний університет водного господарства та природокористування
вул. Соборна, 11, м. Рівне, 33000*

The article investigates the system of spare parts inventory management using the logistic approach

У теперішній час кількість запчастин за номенклатурою для кожної фірми обчислюється десятками тисяч (фірми –Фольксваген” – більш 50 тис., –Форд” – більш 80 тис., –Даймлер-Бенц” – більш 86 тис.). Фірма –Рено” випускає 11 автомобілів різних модифікацій. Наприклад, автомобілі –Рено”– 8 випускає 10 заводів у Франції і 26 заводів за її межами. Вся документація, що пов’язана з запасними частинами до автомобілів –Рено”-8, становить 12400 сторінок каталогів. Щорічно в результаті конструкційних змін автомобілів змінюється від 2000 до 4000 деталей і вузлів. Тому, тільки внесення змін у каталоги займає багато часу (20-30 годин у рік).

Велика увага приділяється плануванню запасних частин, тому що недостача викликає простої автомобілів і суттєве зниження конкурентоспроможності. Велика кількість запчастин веде до нераціонального використання робочої сили, обладнання і матеріалів та інших витрат. Крім того, зберігання великої кількості запасних частин та матеріалів, яка сягає декілька тисяч найменувань, потребує великих витрат, зростання складських площ і веде до зниження ефективності їх використання.

З метою удосконалення системи зберігання запасних частин на складах здійснюють розподіл запчастин на 3 групи – А, В і С. Метод такого розрахунку може бути використаний при наявності великої кількості інформації.

Для контролю та регулювання рівнів запасу запчастин на складах підприємства всю номенклатуру необхідно розподілити на три групи А, В, С за відсотком від сумарних затрат. При цьому в групу А відносяться деталі високого споживання, тобто дефіцитні 10% від загальної номенклатури запасних частин (100-150 найменувань). Ними задовольняється близько 85% замовлень споживачів, а вартість становить близько 70%. Якраз ці деталі найчастіше списуються і потребують заміни.

Група В – деталі середнього споживання, які становлять близько 20% загальної номенклатури (600-700 найменувань). Ними задовольняється всього 5% потреби на запасні частини, а вартість не перевищує 10%.

Група С – деталі малого споживання – 70% від загальної номенклатури, вартість не перевищує 10%.

Основну увагу при управлінні запасами в цьому випадку потрібно приділити групі А, яка при своїй відносній малочисельності, становить більшу частину сумарних витрат і тим самим викликає найбільші витрати по збереженню запчастин, а також по їх збереженню в запасі. Для цієї групи доцільно використати метод системи регулювання запасів, де потребується щоденний контроль за їх фактичним рівнем.

Для групи В,С застосовується система регулювання з періодичним контролем від неділі, місяця і більше.

Таким чином, до головних напрямків розвитку всієї системи управління запасами відносяться:

1. Розробка структури постачальницького ланцюга і системи комп'ютерної обробки інформації.
2. Розробка методики управління запасами і інформаційної технології руху матеріалів.
3. Розробка засобів комплексної механізації і автоматизації для всієї системи постачання.

Логістика в системі матеріально-технічного постачання – це управління постачальницьким ланцюгом. Мова йде про ланцюг, який пов'язує постачальника первинної сировини і кінцевого споживача продукції, включаючи постачання сировини і матеріалів, виробництво, централізоване складування, транспортування, проміжне складування і споживання (продаж).

Під час реалізації логістичних принципів споживача не цікавить, хто виробляє продукцію, як вона постачається, де зберігається. Споживача цікавить можливість вільного придбання в необхідний час за раціональними цінами. Приклад логістичної системи, де добре організоване і надійне постачання – це електроенергія. Споживач одержує необхідну кількість електроенергії і його не цікавить, де вона виробляється, хто її постачає і таке інше.

Таким чином, для споживача важливі надійність, якість і ціна послуг.

Отже, логістичний підхід передбачає необхідність контролю руху матеріалів від постачальника сировини, її переробки, виробництва готової продукції і продаж її споживачеві.

Таким чином, постачальницький ланцюг або постачальницька система включає комплекс дій по плануванню, координації і контролю руху матеріалів, деталей і кінцевої продукції від постачальників вихідної сировини і матеріалів до покупця або споживача.

Складний постачальницький ланцюг формується, як правило, у декілька етапів.

Етап 1 – аналіз і оцінка діяльності компанії у минулому, стан ринку і склад споживачів, суть стратегії, якою користується компанія.

Етап 2 – побудова кошторисної моделі, яка зв'язує всі ланки ланцюга і дозволяє визначити вплив тих чи інших ланок на ефективність всієї системи постачання, тобто на задоволення вимог споживачів, розробка конкретних дій для удосконалення підсистеми постачання.

Етап 3 – реалізація розроблених заходів з визначеним часом, ресурсами, пріоритетами і послідовністю.

Спеціалісти визначають декілька стадій реалізації інтегрованої системи постачання, яка базується на логістичних принципах.

Перша стадія реалізації заходів стосується вихідного стану системи постачання, для якої характерними рисами є:

- розподіл загальної відповідальності серед декількох незалежних підрозділів з автономним проміжним управлінням, складуванням, контролем та іншими ознаками;
- формування запасів як відгук на незадовільну систему зв'язків між окремими ланками всього ланцюга;
- незалежна (а іноді і некомпетентна) система формування цін, виробництва, планування, продажу тощо;
- відсутність єдиного перспективного плану розвитку і, як наслідок, наявність організаційних перешкод, пошук рішень від кризи до кризи в зв'язку з ресурсномістким і ненадійним процесом постачання.

Метою другої стадії реалізації заходів є функціональна інтеграція всіх підрозділів системи постачання, яка забезпечує реальне управління рухом товарів і матеріалів.

Коло питань на цій стадії реалізації стосується поліпшення кількісних показників, системи постачання, налагодження зовнішніх і внутрішніх зв'язків, координації ресурсних витрат тощо.

На третій стадії розвитку реалізації заходів закінчується формування постачальницького ланцюга, і він починає працювати як єдина система. Для цієї стадії характерні такі риси: можна повністю прослідкувати шлях від розподілу до продажу; більше уваги приділяється підвищенню ефективності ланцюга, а не виявленню причин, які ведуть до її зниження, реакції ланцюга на потреби споживачів, але ще не існує інтегрованої системи управління потребами споживачів.

Завершальною стадією реалізації заходів є формування інтегрованого постачальницького ланцюга (рис. 1.) з усіма конкретними ознаками, а саме: переорієнтація від виробника продукту на його споживача, повне виключення проміжних ланок і запасів; повний контроль і управління складними ситуаціями на всіх рівнях ланцюга; організація роботи на основі довгострокових зобов'язань; ефективне використання комп'ютерних мереж і штрихового кодування; своєчасне і повне інформаційне забезпечення всіх ланок ланцюга; всебічний обмін технологіями, особливо інформаційними.

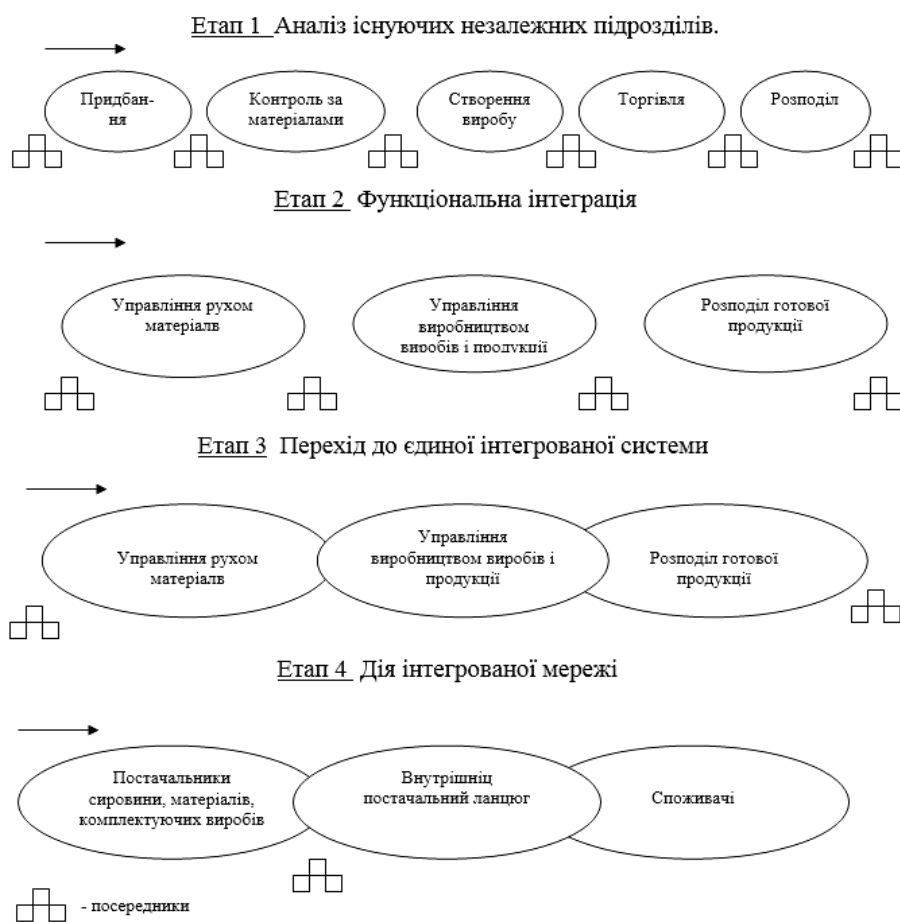


Рис 1. Стадії і етапи постачальницького ланцюга

Отже впровадження інтегрованого логістичного постачальницького ланцюга в автосервісі дозволить знизити вартість запасів та цін на послуги, підвищити рівень обслуговування споживачів.

Література:

1. Курніков І.П. Оптимізація процесів формування системи якості в автосервісі: організаційна та інформаційна складові / І.П. Курніков, Т.Щ. Васадзе // Автошляхова Україна, 2001, №1.- С. 4–8.
2. Волгин В.В. Запасные части: особенности маркетинга и менеджмента.- М.: "Ось-89", 1997.- 128с.
3. Щетина В.А., Снабжение запасными частями на автомобильном транспорте. / В.А. Щетина, В.С. Лукинский - М.: Транспорт, 1988.- 112с.