

Інше коло питань державного регулювання на повітряному транспорті пов'язане з необхідністю різкого зниження енергомосткості авіаційних перевезень. Літаки нового покоління Ту-204, Іл-114, Іл-96 та ін. дозволяють вдвоє скоротити витрати пального. Необхідно зауважити, що собівартість авіаперевезень сьогодні на 50% визначається вартістю палива. Зниження енерговитрат розширить можливості авіапідприємства для підвищення сервісу.

Необхідне виділення великих авіапортів із складу авіапідприємств; аеропорт повинен формувати свій дохід за рахунок обслуговування літаків і авіапасажирів, а не за рахунок діяльності авіакомпанії, яка керує ним. Самостійність аеропорту – це можливість для підвищення сервісу, це конкуренція, яка в остаточному рахунку призведе до припинення практики обслуговування тільки “своїх” клієнтів.

Важливою проблемою суто державного регулювання є створення системи ліцензування і сертифікації на повітряному транспорті; кожний авіаперевізник повинен мати сертифікат експлуатанта, відповідні ліцензії на експлуатацію повітряних ліній, особливо це важливо для розгортання діяльності на міжнародному ринку авіапослуг.

Вирішення цих проблем дозволить подолати витратний механізм “старої” дотаційної системи, створити умови для розвитку конкуренції авіапідприємств не за демпінговими цінами, а за якістю послуг і відповідними ринковими цінами.

Результати надання споживачам авіапослуг у певному розумінні є невлічливими, невидимими. Відсутність матеріального результату не дає можливості ознайомити потенційного споживача з якістю пропоновані послуги, він її оцінить лише після фактичного отримання. Урахування цієї особливості транспортних перевезень вимагає маркетингових дій, спрямованих на підсилення впливу на майбутніх потенційних клієнтів, які ще не отримували послугу.

© Н.В. ПОЛІЩУК, 2000
ДУ “Львівська політехніка”

УПРАВЛІННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ВИТРАТАМИ ПІДПРИЄМСТВА

Пропонуються методи скорочення транспортних витрат підприємства, описуються нові стратегії організації транспортних потоків, що дозволяють скоротити транспортні витрати.

Логістику доцільно розглядати через призму досягнення стратегічних цілей підприємством і оптимізацію його основних оперативних процесів. Тому виділяють загальні і підпорядковані їм часткові завдання логістики. Головним завданням логістики вважається досягнення з найменшими витратами максимальної пристосованості підприємства до змін ринкової ситуації, розширення на ринку своєї частки, отримання переваг над конкурентами.

З погляду підприємства планування та управління зовнішнім транспортом є досить складним в загальносистемному розумінні. Метою транспортної логістики є надання

необхідних транспортних послуг з мінімальними витратами з орієнтацією на стабільне зменшення потреб у транспорті.

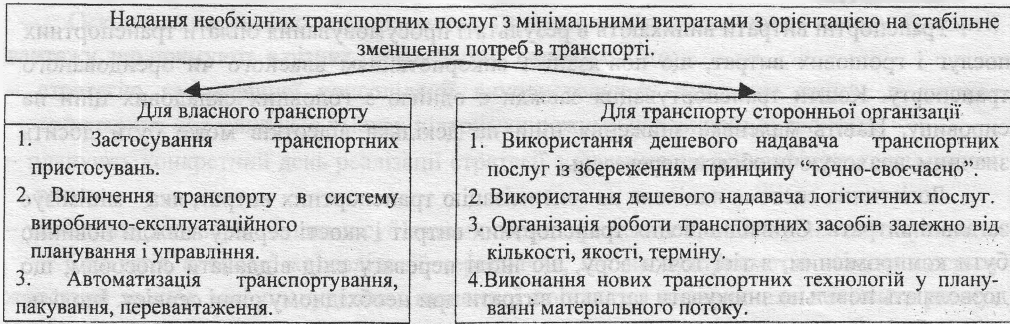


Рис. 1. Загальна і часткові цілі транспортної логістики

Транспортна логістика виконує три основні функції: планування, управління і фізичне транспортування, зміст яких відображено на поданій схемі (див. рис. 2).

Спосіб транспортування безпосередньо впливає на рівень запасів і рівень обслуговування споживачів, оскільки це визначає і рівень витрат ресурсів, і рівень витрат часу. Зважаючи на багатоаспектність логістичних рішень та проблематичність формалізації транспортно-складських процесів в логістичній системі, дослідникам пропонується керуватись такими сьогодишніми тенденціями:

- поглиблення спеціалізації у структурі логістичних послуг та формування логістичних центрів – інтегрованих надавачів логістичних послуг;
- зростання гнучкості щодо можливості вибору транспортних засобів.

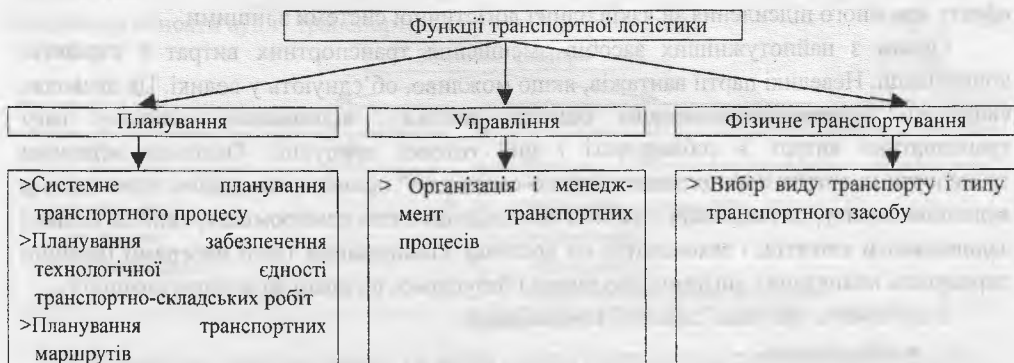


Рис. 2. Функції транспортної логістики

В логістичній системі транспорт використовується в двох формах:

- приватний – власний чи орендований транспортний парк;
- контрактний – послуги транспортних організацій на договірній основі.

До найважливіших показників, що характеризують роботу транспорту, належать:

- витрати;
- швидкість;
- постійність.

Транспортні витрати виникають в результаті просумовування оплати транспортних послуг і грошових витрат, що пов'язані з використанням власного чи орендованого транспорту. Кошти транспортування завжди є однією з головних складових ціни на сировину. Навіть маленьке зниження ціни на декілька відсотків може бути досить значним, враховуючи обсяги перевезень.

Логістична система націлена на оптимізацію транспортних витрат, яка мінімізує загальні витрати. Співвідношення транспортних витрат і якості сервісу завжди повинно бути компромісним, з тієї точки зору, що іноді перевагу слід віддавати способам, що дозволяють повільно знижувати загальні витрати при необхідному рівні сервісу. Іноді це слід робити радикальнішими методами. Саме тому дешевий вид транспортування часто є неприйнятним.

Швидкість транспорту – це час, що вимагається для транспортування з пункту відправлення до пункту призначення. Витрати і швидкість є взаємопов'язаними. Переважно чим більшою є швидкість, тим меншим є час транспортного обслуговування і тим більші витрати.

Постійність транспорту – це ступінь відхилення фактичної швидкості від планової. Якщо таке відхилення відсутнє, то таке транспортування називають постійними. Здебільшого вона є найважливішою характеристикою.

Ефективне функціонування підприємства як логістичної системи залежить від обраної логістичної стратегії та відповідної логістичної координації, що зумовлюється так званими синергічними зв'язками. Цей ефект набирає форми логістичної синергії. Синергічні зв'язки характерні саме для логістичних систем, оскільки вони формуються задля приросту загального ефекту порівняно із сумою елементів системи, приросту ефекту взаємного підсилення зв'язків однієї логістичної системи з іншими.

Одним з найпотужніших засобів зменшення транспортних витрат є стратегія консолідації. Невеликі партії вантажів, якщо можливо, об'єднують у великі. Це дозволяє скоротити вартість переміщення одиниці вантажу, відповідно і питому вагу транспортних витрат в собівартості і ціні готової продукції. Оскільки величина транспортних витрат при поставках “точно-своєчасно” прямо пропорційно залежить від величини попиту, то реалізація стратегії консолідації є тим компромісом, який дозволяє і задовольнити клієнтів, і зекономити на доставці. Плануванню такої програми повинно передувати планування логістичного циклу і базуватись на плані фізичного розподілу.

Розрізняють три види стратегії консолідації:

- географічна;
- планова;
- договірна.

Вибір одного з видів стратегії залежить від конкретно-специфічних умов функціонування підприємства.

Стратегія географічної консолідації передбачає, що підприємство об'єднує малі партії вантажу у великі, якщо їх транспортують в одному напрямку або мають спільну

Ефективні стратегії прийняття рішень мусять стати ціллю для тих агентів з доставки, які надають транспортні послуги, та агентів з замовлень, якщо вони хочуть досягти успіху.

Транспортні перевезення – це невід’ємна складова логістичної системи. Менеджер з доставки повинен розуміти роль перевезень у загальній системі логістики будь-якої компанії. Працівники логістичної служби мають розуміти, яким чином агенти з доставки допомагають компанії задовольнити потреби клієнтів.

Скорочення транспортних витрат є одним з напрямків скорочення валових витрат підприємства. Правильний вибір стратегії організації транспортних потоків дозволяє скоротити транспортні витрати підприємства.

© Н.Б. САВІНА, Б.С. БРУХАЛЬ, 2000

Рівненський інститут слов’янознавства
Київського слов’янського університету,
ВАТ «Львівгаз»

МЕТОД ВІДНОСНИХ ВІДХИЛЕНЬ В АНАЛІЗІ ДІЯЛЬНОСТІ ПФГ

Розглядається нормативна база стосовно промислово-фінансових груп (ПФГ). Розроблена структура учасників ПФГ, яка дає змогу вдосконалювати діяльність ПФГ загалом та інвестиційної діяльності зокрема.

Кінцевою метою діяльності промислово-фінансових груп (ПФГ) вважається отримання прибутку не тільки головним підприємством, а також усіма учасниками ПФГ. Отриманню прибутку передують збут як проміжної продукції, так і кінцевого продукту ПФГ. Враховуючи, що в умовах ринкової економіки існує невизначеність окремих складових ринку, то досягнення кінцевої мети (прибутку), пов’язано з неминучим ризиком. Згідно з відомими визначеннями ризик трактують:

- у словнику Вебстера – як небезпеку та можливість збитку чи втрат.
- за Нікбахтом та Гроппеллі – як невпевненість у майбутньому.
- за Грабовим – як ймовірність втрат ресурсів або недоотримання доходів.
- за Вітлінським та Наконечним – як вартісний вираз ймовірності подій, що приводять до збитків.

Характеризуючи ризик, треба зазначити дві взаємно пов’язані між собою складові:

- ймовірність виникнення збитків або зменшення корисності;
- величина можливих збитків або корисності при різних значеннях ймовірності.

Тому для зменшення ризиків у процесі управління ПФГ потрібна науково-обґрунтована методика його оцінки. Нижче пропонується така методика виконана за методом малих відхилень.

Нехай прибуток кінцевого продукту ПФГ включає суму прибутків проміжної продукції і

$$П = \sum_{i=1}^n ПУ_i \quad (1)$$

де П – загальний прибуток кінцевого продукту,