

стратегических решений. Как показывают исследования, обычные системы автоматизации бизнеса, уже не могут обеспечить рост конкурентоспособности предприятия, они лишь поднимают его на определенный уровень. В то время как современные информационные технологии, позволяющие осуществлять построение систем на основе использования концепций информационных хранилищ и интеллектуальной обработки данных, по отзывам аналитиков, сегодня практически не имеют «верхнего потолка» в росте конкурентоспособности предприятия.

Опыт апробации изложенных предложений на ряде предприятий Украины свидетельствует о потенциальной возможности современных логистических систем существенно снизить объем затрат системы путем синхронизации работы производственных подсистем различных уровней. Удастся уменьшить издержки на 15-22%, сохраняя при этом условия, ограничения и функциональные параметры.

1. Миротин Л.Б. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах. – М.: Юрист, 2002. – 414 с.

2. Неруш Ю.М. Коммерческая логистика. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1997. – 271 с.

Получено 07.02.2006

УДК 656.13 : 658

Д.Н.РОСЛАВЦЕВ

Харьковская национальная академия городского хозяйства

ПЛАНИРОВАНИЕ РАБОТЫ ТРАНСПОРТА В ЦЕПИ ПОСТАВОК

Рассматриваются вопросы планирования работы автомобильного транспорта при обслуживании цепи поставок. Определен круг проблем связанных с долгосрочным планированием работы транспорта в современных условиях, предложены пути их решения.

Одной из задач, которая является актуальной в цепях поставок, является минимизация затрат на достижение поставленных целей. Одной из наиболее значимых статей затрат, связанных с продвижением материалопотока в цепи поставок, являются статьи затрат, связанных с транспортировкой. Величина этих затрат в значительной степени будет обусловлена планированием и организацией работы транспорта (на основе [1-3]). С другой стороны, вопросы планирования и организации работы транспорта в условиях рынка представляют интерес и для транспортного предприятия, как отдельного, независимого участника рынка. Сложившаяся ситуация формирует потребность в решении вопросов планирования и организации работы транспорта в современных условиях. В рамках статьи данные вопросы планируется рассмотреть

на примере автомобильного транспорта.

Вопросам планирования и организации работы автомобильного транспорта посвящено значительное количество работ [4-11]. Среди рассмотренных работ вопросы планирования и организации работы автомобильного транспорта освещены в работах [4-7], вопросы планирования в условиях рыночной экономики рассмотрены в работах [8-11]. Вопросы планирования работы автомобильного транспорта при обслуживании цепи поставок рассматривались в работах [2, 9]. Анализ этих и других источников по данной тематике свидетельствует, что процесс планирования работы автомобильного транспорта в новых условиях хозяйствования не является полностью определенным. Существуют различные подходы к выделению этапов планирования, их временных интервалов, и круга задач, рассматриваемого в рамках каждого этапа.

Обзор литературы позволил сформировать постановку задачи: анализ существующих подходов к планированию работы автомобильного транспорта при обслуживании цепей поставок в долгосрочной перспективе.

Современный рынок предоставляет большое количество способов организации процесса транспортировки в цепях поставок. Это обусловлено, во-первых, большим количеством возможных вариантов организации процесса перевозки, во-вторых – разнообразием участников рынка, предоставляющих услуги в сфере перевозок.

Рассмотрим возможные варианты организации процесса перевозки с точки зрения стратегии работы транспорта в цепи поставок (рис.1).



Рис.1 – Стратегический подход к организации транспортировки материалопотока в цепи поставок

В такой ситуации возникает вопрос о целесообразности использования того или иного варианта транспортного обслуживания цепи по-

ставок. В современных условиях ответ на этот вопрос в первую очередь дает стратегия работы, выбранная для самой цепи поставок, поскольку транспорт является обслуживающим звеном, и его цель – обеспечивать необходимый уровень качества предоставляемой услуги (на основе [1, 2]). Если стратегией цепи поставок предполагается полное делегирование обязанностей по процессу транспортировки, то задача транспортного обслуживания сводится к выбору партнера, отвечающего за этот процесс. С другой стороны, любой из рассмотренных вариантов, в конечном счете, сводится к планированию работы АТП (автотранспортного предприятия) как отдельной организации или как структурной части одного из участников цепи поставок.

На основании [4-12] можно представить следующую схему основных направлений планирования работы АТП, задач которые решаются в рамках этих направлений, и методов их решения, которые могут быть актуальны на сегодняшний день (рис.2).

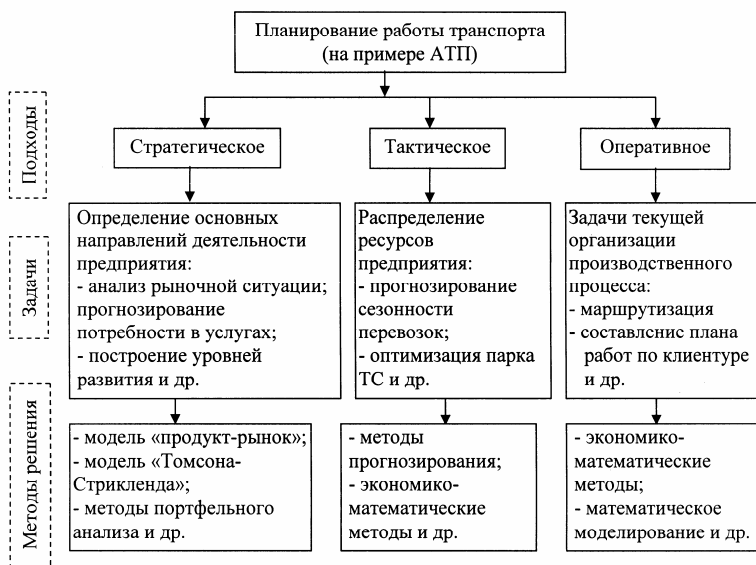


Рис.2 – Схема планирования работы АТП

Планирование работы происходит в направлении от стратегического к оперативному. Результаты стратегического планирования являются основой для тактических планов, а последние в свою очередь обуславливают круг задач, решаемых на этапе оперативного планирования. Исходя из этого можно сделать вывод, что стратегическое и

тактическое планирование отвечает за возможность успешной работы предприятия в принципе, а оперативное – выступает средством реализации этой возможности.

Рассмотрим одну из актуальных задач тактического планирования – задачу выбора марки и количества подвижного состава для обслуживания цепи поставок потребительских товаров. Задачу предлагается рассмотреть с позиции АТП как структурного подразделения одного из участников цепи поставок и как независимого участника рынка.

Данную задачу предлагается решать с использованием методологии проектного анализа, но в отличие от существующих подходов, учитывать при этом стратегические и тактические планы обслуживаемого объекта. Как и ранее, любое планирование работы транспорта основано на прогнозировании объемов перевозок и характеристиках материалопотока. Новизна подхода в данном случае состоит в сопоставлении сроков реализации проекта транспорта и цепи поставок, а также путей их стратегического развития.

Опрос экспертов, которые длительное время работают в сфере оказания транспортных услуг в г.Харькове, показал, что процент постоянных заказчиков находится в интервале от 60 до 80%. На некоторых предприятиях работа со значительной частью клиентов основана на договорах сроком более года. Это говорит о том, что большую часть парка АТП можно ориентировать на этих клиентов, согласуя планы их долгосрочного развития с периодами обновления собственного парка транспортных средств. Такой подход обеспечит значительные конкурентные преимущества и минимизирует риски проектов обновления парка подвижного состава для АТП, которые работают как независимые участники рынка.

Более интересная ситуация, связанная с подобным подходом, будет в случае, когда АТП выступает структурным подразделением одного из участников цепи поставок. Это обусловлено возможностью выбора среди способов приобретения транспортных средств. Формирование парка подвижного состава в настоящее время возможно: приобретением за счет собственных средств, на основании договора лизинга, за счет кредитных ресурсов. Отдельное внимание следует уделить лизинговой схеме, поскольку при ее реализации предприятие не изымает значительных средств из основной деятельности на приобретение транспорта.

На основе анализа существующих подходов к планированию работы транспорта нами была предложена схема планирования работы транспорта на основе АТП. Предложен новый подход к решению задачи выбора марки и количества подвижного состава на основе мето-

логии проектного анализа. Новизна подхода заключается в сопоставлении стратегий развития цепи поставок и АТП в целевых и временном аспектах.

1.Бауэркс Дональд Дж., Клосс Дейвид Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2001. – 640 с.

2.Уотерс Д. Логистика. Управление цепью поставок: Пер. с англ. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. – 503 с.

3.Семенов А. Свой или чужой? // Логистика & система. – М.: ООО «Акцион-пресс». – 2005. – №11. – 80 с.

4.Воркут А.И. Грузовые автомобильные перевозки. – К.: Вища шк., 1986. – 447 с.

5.Геронимус Б.Л. Математические методы планирования грузовых автомобильных перевозок. – М., 1974. – 42 с.

6.Житков В.А., Ким К.В. Методы оперативного планирования грузовых автомобильных перевозок. – М.: Транспорт, 1982. – 184 с.

7.Николин В.И. Автотранспортный процесс и оптимизация его элементов. – М.: Транспорт, 1990. – 191 с.

8.Горев А.С. Грузовые автомобильные перевозки. – М.: Академия, 2004. – 288 с.

9.Воркут Т.А. Проектирования систем транспортного обслуживания в ланцюгах поставчань. – К.: НТУ, 2002. – 248 с.

10.Ляско В.И. Стратегическое планирование развития автотранспортных предприятий. – М.: ООО «Благовест-В», 2003. – 200 с.

11.Шинкаренко В.Г., Жарова О.М. Экономическая оценка нововведений на автомобильном транспорте. – К.: ФОРТ, 1999. – 160 с.

Получено 07.02.2006

УДК 656.13 : 658

А.Н.ГОРЯИНОВ, канд. техн. наук, Т.Ф.ФЕДОРОВА
Харьковская национальная академия городского хозяйства

ТЕРМИНОЛОГИЧЕСКИЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В КОНТЕКСТЕ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ

Рассматриваются вопросы классификации перевозок грузов, определены недостатки существующих подходов к классификации перевозок, предложен новый подход к разграничению понятий перевозок грузов.

Логистика представляет собой позитивный фактор, влияющий на развитие хозяйственной деятельности в целом, и является одним из существенных направлений развития научно-технического прогресса [1]. Вместе с тем, по мере развития логистики, обостряются противоречия в отношении терминологии, касающейся организации перевозок грузов. Поэтому актуальным является исследование существовавших подходов и тенденций, которые складываются на современном рынке транспортных услуг.

Анализ современных источников позволяет выделить различные подходы к классификации перевозок грузов, а именно: городские [2,