

3. Для розвитку правової підтримки КСВ в Україні та з метою отримання соціально-економічного результату необхідно оптимізувати вимоги до фінансової звітності, розвинути споживання в відповідних напрямках та створити правове поле для статусу КСВ в державі.

### Література

1. Адлер Ю.П. Высшему руководству о системевсеобщегоуправления на основекачества. — М.: МИСиС, 2000. — 23 с.
2. Десять принципов Глобального договора<http://www.un.org/russian/partners/unglobalcompact/principles.htm>
3. Вернер, П. Социальноэкономическоеконструированиереальности / П. Вернер, Т. Лукман. — М., 1995. — 368 с
4. Парсонс, Т. Система современныхобществ / Т. Парсонс. — М.: Экономика, 1997. — 230 с.
5. Руководство по применениюстандарта ИСО 9001:2000 в маломбизнесе / Пер с англ. — М.: РИА «Стандарты и качество», 2001. — 168 с.
6. Чистин В.М. Управлениекачествомпродукции в рыночныхусловияххозяйствования. — Новосибирск, 2000. — 135 с.
7. Эггерт М. Экологическоеправовоезаконодательство ЕС и международнаястандартизация в областиэкологическогоменеджмента // Семинар, апрель 2006, автор, IBF InternationalConsulting.
8. EuropeanCommission. CorporateSocialResponsibility: A BusinessContributiontoSustainableDevelopment, 2002. — <http://eur-lex.europa.eu>
9. EuropeanCommission. EU Multi-Stakeholder ForumonCorporateSocialResponsibility. — <http://ec.europa.eu>
10. EuropeanCommission. GreenPaperoncorporatesocialresponsibility, 2001. — <http://ec.europa.eu>
11. EuropeanCommission. ImplementingthePartnershipforGrowthandJobs: MakingEurope a PoleofExcellenceonCorporateSocialResponsibility, 2006. — <http://eur-lex.europa.eu>
12. EuropeanCommission. IntegratedGuidelinesforGrowthandJobs (2005-2008), 2005.
13. EuropeanCommission. StrategyforSustainableDevelopment, 2005. — <http://eur-lex.europa.eu>
14. <http://ec.europa.eu>
15. <http://europa.eu>
16. <http://www.afaq.org>
17. <http://gtmarket.ru>

УДК 330.522.4

## ОРГАНІЗАЦІЯ ПОСТАЧАННЯ ЗАПАСНИМИ ЧАСТИНАМИ ОБ'ЄКТІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ

Литвишко Л.О.

*В статті розглянуті (проаналізовані) системи постачання запасними частинами рухомого складу в автотранспортній галузі.*

*In the article the (analyzed) of supply of spare parts of rolling stock in the road transport industry.*

**Постановка завдання.** Головною ціллю функціонування транспортної галузі країни є повне задоволення потреб виробничо- господарського комплексу держави у перевезеннях, як пасажирів так і вантажів. А як відомо, рухомий склад всіх, практично, видів транспорту і, в першу чергу, автомобільного транспорту досить застарілий, підтримувати його в належному технічному стані можливо лише забезпечивши необхідними запасними частинами.

**Виклад основного матеріалу.** Актуальність проблеми виразно проявляється при аналізі процесів розподілу запасних частин між усіма категоріями ринку споживачів в сьогоdnішніх умовах економічної реальності. Коли більшість автотранспортних підприємств переходить від централізованої планової економіки до ринкових відносин, тому для реалізації головної мети, необхідно приділяти більше уваги організації розподілу та постачання запасних частин до транспортних засобів. Запасні частини повинні знаходитися там, де користуються автомобілем, і бути доступні, коли в них є потреба [1].

Тому ціллю даного дослідження є проведення аналізу існуючих в умовах командно-адміністративної економіки систем постачання запасними частинами рухомого складу і виділити їх загальні закономірності і недоліки з тим, щоб на цій основі зробити спробу у формуванні перспективної концептуальної моделі

організації системи постачання запасними частинами об'єктів автотранспортних систем в умовах економіки України і диференціації ринку споживачів, що реформується.

В умовах соціалістичного господарювання існувала трьохрівнева система розподілу запасних частин для станцій технічного обслуговування (СТО) та автотранспортних підприємств (АТП). Основним напрямком, підвищення якості забезпечення споживачів запасними частинами, було збільшення темпів і обсягів виробництва останніх.

Традиційною формою постачання в багатьох випадках вважались прямі зв'язки: постачальник-споживач, такі зв'язки називають транзитні постачання, які мали такі переваги:

- прискорення реакції виробників на нові вимоги до якості і асортименту виготовленої продукції;
- зниження кількості переналадок обладнання і долі браку;
- забезпечення ритмічності постачання;
- підвищення якості продукції;
- економія сировини та матеріалів.

Ця форма постачання не мала достатнього успіху, так як надмірне використання транзиту приводило до збільшення потреби тих замовників, у яких сумарна потреба в майбутньому періоді менше транзитної норми, що породжувало штучний дефіцит і збитки для підприємства.

На протязі багатьох років, постачання та збут розглядалися як допоміжні функції управління виробництвом. Відповідно, набули широкого розвитку відомчі постачальницько-збутові системи.

За рахунок розвитку окремих виробництв, ускладнювалися господарські зв'язки, збільшувалась кількість виробників продукції, мінялась та зростала номенклатура виготовляємої продукції. Але при цьому кожне міністерство та відомство намагалось мати власну систему постачання, яка мала відомчий принцип планування.

Мала місце і структурна незбалансованість товарних ресурсів з попитом населення на запасні частини, що посилювало ріст незадоволеного попиту. Однією з причин такої незбалансованості є те, що поряд з проведенням заходів, по збільшенню грошових прибутків населення, не досягалися плануючі обсяги приросту товарних ресурсів та необхідні зміни в їх структурі [2].

Отже, своєчасне постачання є планомірним процесом забезпечення підприємств всіма необхідними засобами виробництва і предметами праці. Підставою для аналізу систем постачання будь-яких об'єктів є колосальна вартість запасів, що містяться в них [3]. Тому метою створення будь-якої системи є максимізація її ефективності, тобто отримання максимального ефекту від використання системи на одиницю ресурсів, що витрачаються [4]. Під ефектом тут слід розуміти ступінь досягнення поставленої перед системою мети.

Однак, незважаючи на уявну простоту даного завдання, неможливо представити всі ті труднощі, які виникають при її вирішенні, та ще й з урахуванням сучасних економічних аспектів формування ринкових відносин в Україні.

На сьогоднішній день несформована нова система постачання, а також не відпрацьований механізм маркетингу в сфері розподілу та споживання запасних частин, практично не відповідають вимогам повного і своєчасного забезпечення українського ринку споживання деталями і агрегатами до автомобільної техніки. Це вносить хаотичність в саму систему постачання і впливає на ефективність її функціонування в цілому.

В умовах ринкової економіки особливо гостро постають вирішення питань з раціональної і ефективної організації процесів управління і контролю за рухом матеріальних і фінансових потоків на підприємстві, з ціллю збільшення ефективності матеріально-технічного постачання самого підприємства та реалізація виготовленої ним продукції. Це необхідно для оптимізації рівня запасів і ефективного їх використання, зменшення їх рівня на підприємствах, а також для мінімізації оборотних засобів, затрачених на ці запаси [5].

Тому доцільно створювати на автотранспортних підприємствах спеціальні управління, в завдання яких входить своєчасне і повне забезпечення запасними частинами підприємств автосервісу. Такого роду уп-

равління займаються плануванням виробництва запасних частин, встановлюють ціни на деталі, контролюють відвантаження із заводів фірми і того рівня реалізації за попередній рік, з урахуванням змін в структурі, віці і розмірі парку автомобілів фірми, що знаходяться в експлуатації. Важливим також є задоволення потоку вимог, джерела яких виникають випадковим чином на деякій території. Досягнення мети очевидно можливе при рішенні комплексу завдань, а саме визначення і оптимізації структурно-топологічних характеристик системи (кількість рівнів і елементів на кожному рівні), визначення функціональних характеристик: потужність, пропускна спроможність, формування технології функціонування системи.

В рамках функціонування автотранспортних систем існує чотири групи споживачів запасних частин: підприємства вторинного ринку-станції технічного обслуговування (СТО), ремонтні майстерні (РМ), дилери; автотранспортні підприємства (АТП); індивідуальні власники автомобілів; власники комерційних автотранспортних засобів. Тому, найбільш раціональною формою організації системи забезпечення запасними частинами автотранспортних систем є пірамідальні системи. Під пірамідальною системою розуміється ієрархічна модель, в якій кожному складу вишого ступеня (рівня) підпорядковано декілька складів нижчого ступеня (нижчого рівня). Структури таких систем можуть бути різноманітними [6]: дворівнева пірамідальна система постачання запасними частинами, трирівнева пірамідальна система постачання запасними частинами і комбінована [3].

Прикладом, такого сучасного підприємства, де є відділ збуту та вивчається попит на запасні елементи є ТОВ «Укравтозапчасть» — лідер українського ринку по реалізації автомобілів, тракторів, сільськогосподарської й спеціалізованої техніки для дорожніх і будівельних робіт, а також акумуляторів, запасних частин і комплектуючих до вантажних і легкових автомобілів вітчизняного й закордонного виробництва, до тракторів і сільськогосподарської техніки. В асортименті представлені й мототехніка, шини, мастильні, експлуатаційні й ремонтні матеріали. Каталогні асортименти складського терміналу компанії — близько 30 000 найменувань.

ТОВ «Укравтозапчасть» представлена трирівневою пірамідальною системою постачання запасними частинами, тобто є один центральний розподільний склад (перший рівень), декілька проміжних складів (другий рівень) і склади підприємств-споживачів (третій рівень). Принцип взаємодії складів різних рівнів при цьому варіанті такий: центральному складі запасні частини накопичуються у міру їх виробництва підприємством-виробником. На склади другого рівня поступає потік вимог на запасні частини, які в певних об'ємах можуть зберігатися на складах першого і другого рівнів. Дану систему відрізняє відносно вищий середній рівень запасів. Проте транспортні витрати для споживачів в цій системі нижче, із-за зручнішого територіального розташування проміжних складів.

Таким чином, задача вибору варіанту організації системи управління запасами в ланцюзі виробничо-збутова система — автотранспортна система полягає у визначенні параметрів структури і топології, при яких система постачання має мінімальну вартість.

**Висновки з даного дослідження і перспективи подальших досліджень у даному напрямку.** Отже, складність вибору варіанту організації системи управління запасами на підприємствах автотранспортної галузі, обумовлена визначенням місця розташування центрального складу, транспортними витратами, пов'язаними з доставкою вантажу на склад і зі складу безпосереднім споживачам — об'єктам автотранспортних систем.

### Література:

1. Хилнс У. Исследование системы снабжения автомобильными запчастями: Пер. с англ. / У.Хилнс, П.Роберт. — М.: Иностр. лит., 1973. — 142 с.;
2. Ковчагин Н.И. Изучение спроса и управление товарными ресурсами. — К.: Техника, 1984. — 159 с.;
3. Логистика автотранспортных систем. Ч. 1. Ретроспективный анализ системы снабжения запасными частями / А.М. Сумец; Нар. укр. акад. — Х.: Изд-во НУА, 2004. — 156 с.;
4. Петров Э.Г. Территориально распределительные системы обслуживания / Э.Г. Петров, В.П. Пискалова, В.В. Бескоровайный. — Киев, 1992. — 208 с.;
5. Радионов А.Р., Радионов Р.А. Логистика. Нормирование сбытовых запасов и оборотных средств предприятия: Учеб. пособие. — М.: Дело, 2002. — 416 с.;
6. Бродецкий Г.Л. Управление запасами: учеб. пособие / Г.Л. Бродецкий. М.: Эскиммо, 2007. — 400 с. — (Высшее экономическое образование);