

Forecast assumptions about the object of study - the search for the optimal package of fleet management for service trucks in the lease.

KEYWORDS: LEASING, FINANCIAL LEASING, OPERATIONAL LEASING, LORRIES, SERVICES, FLEET – MANAGEMENT, OUTSOURCING SERVICES.

РЕФЕРАТ

Чупайленко О.А. Расширение функций использования лизинга грузовых автомобилей / Чупайленко Алексей Андреевич // Вестник НТУ. - М.: НТУ. - 2012. - Вып.26.

В статье проанализированы проблемы развития лизинга грузовых автомобилей в Украине, выявлены новые функции лизинга автомобилей и предложены пути привлечения автопредприятий к использованию лизинга.

Объект исследования - лизинговые предприятия, предоставляющие в лизинг грузовые автомобили.

Цель работы - определить все функции лизинга грузовых автомобилей, предоставляющих лизинговые фирмы.

Метод исследования - статистический анализ показателей набора услуг, которые предоставляют лизинговые фирмы.

Исследования показали, что лизинг как сложное социально-экономическое явление выполняет важнейшие функции по формированию многоукладной экономики и активизации производственной деятельности. Установлено, что кроме четырех важнейших функций: финансовой, производственной, снабженческой и использования налоговых льгот, лизинг может выполнять функции флит-менеджмента - т.е. предоставление аутсорсинговых услуг по обслуживанию транспортного парка компании, которые включают услуги администрирования потенциальных и новых сервисных и ремонтных проблем с автомобилями. Показано, что использование новой функции лизинга (флит-менеджмента) повысит конкуренцию между лизинговыми фирмами и предоставит новые преимущества предприятиям, которые используют дополнительные лизинговые услуги.

Результаты статьи могут быть используемые участниками рынка лизинговых услуг для повышения эффективности использования грузовых автомобилей в лизинге.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования - поиск оптимального пакета флит-менеджмента для обслуживания грузовых автомобилей в лизинге.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЛИЗИНГ, ФИНАНСОВЫЙ ЛИЗИНГ, ОПЕРАТИВНЫЙ ЛИЗИНГ, ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ, УСЛУГИ, ФЛИТ - МЕНЕДЖМЕНТ, АУТСОРСИНГОВЫЕ УСЛУГИ.

УДК 658.5

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАВОК

Чечет А.М.

Постановка проблеми. Інтенсивний товарообмін у світі став поштовхом до пошуку нових управлінських рішень при виконанні перевезень вантажів. Одним із них є управління логістичними процесами та бізнесом в цілому – Supply Chain Management (SCM) – управління ланцюгами поставок. Це привело до виникнення інноваційної парадигми логістики. Вона відбиває нове розуміння бізнесу: окремі підприємства розглядаються як ланки ланцюга поставок, пов'язані в інтегральному процесі управління потоками всіх видів ресурсів для оптимального задоволення покупців відповідно до їхніх потреб.

Колишня координуюча роль логістики й наскрізне управління товарними потоками стають прерогативою SCM, тобто логістика – це частина управління ланцюгами поставок SCM; логістика – це функціонал оптимізації операційної діяльності всередині компанії, а SCM – це інтегрований функціонал, що включає трьох і більш учасників, які беруть участь у потоках продукції, послуг, фінансів і інформації від джерела до споживача; логістика орієнтована на локальні функції реалізації фізичного потоку перетворення матеріалів, а SCM – на весь ланцюг створення доданої вартості й оптимізацію зв'язків між цими локальними функціями як усередині підприємств, так і на рівні комерційних відносин учасників логістичного ланцюга; логістика тяжіє до фізичної реалізації матеріальних потоків, а SCM – до управлінського рівня (інформаційні та фінансові потоки).

Основною ідеєю управління ланцюгами поставок є створення системи взаємодії підприємств, яка спрямована на підвищення якості планування й управління за рахунок єдиних інформаційних каналів, синхронізацію потоків, спільне планування попиту та запасів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Перше використання терміну «управління ланцюгами поставок» прийнято пов'язувати з іменами Р. Оливера та М. Вебера. Саме вони у своїй статті «Supply Chain Management: Logistics catches up with strategy» в 1982 році запропонували розглядати матеріальні потоки від виробників вихідної сировини до кінцевого споживача в рамках інтегрованої стратегії, назвавши її управлінням ланцюгами поставок [1].

Виклад основного матеріалу. Сьогодні управління ланцюгами поставок розвивається стрімко й здобуває все більшу значущість для промислових, логістичних і торговельних підприємств. Практика управління ланцюгами поставок довела ефективність побудови та аналізу бізнесу виходячи з інтегрованого розгляду всіх ділянок і елементів процесу створення вартості продукту, а не тільки витрат і прибутку власного підприємства без обліку впливу на них між організаційних зв'язків з постачальниками та відносин із клієнтами.

У цей час в управлінні ланцюгами поставок вже явно позначився перехід від простої інформаційної координації та операційної кооперації до цілісної взаємодії в ланцюгах поставок, що приводить до розуміння управління ланцюгами поставок як концепції управління бізнесом.

В Україні та за кордоном управління ланцюгами поставок розглядається з трьох основних позицій: як бізнес-концепція; як самостійний науковий напрямок; як середовище інформаційної взаємодії підприємств.

Управління ланцюгом постачання в умовах конкуренції побудоване на принципах укрупненні співпраці і довіри, а також на принципі синергізму, тобто усвідомлення того, що результативність управління цілим завжди більше сумарної результативності його складових елементів.

Формування ланцюга поставок на основі інсорсингу припускає об'єднання споріднених видів та розподіл функцій виробничої діяльності в рамках однієї організації. Такого роду інтеграція характерна для підприємств паливно-енергетичного, будівельного, агропромислового комплексу. Суб'єкти господарювання прагнуть застрахувати себе від несприятливої ринкової ситуації, створюючи замкнені, самодостатні структури.

Основними перевагами формування ланцюгів поставок на основі інтерналізації є: підвищення контролю над учасниками системи; управління внутрішньофірмовими потоковими процесами з єдиного логістичного центру переважно на безтоварній основі; забезпечення стійкості та надійності господарських зв'язків і поставок.

Основним недоліком інтеграції на основі інтерналізації є створення великих вертикальних інтегрованих систем, так званого, штовхаючого типу, що у підсумку може призвести до підвищення запасів у ланцюзі поставок, зниженню якості поточкових процесів і рівня обслуговування, а також підвищенню чисельності допоміжних робітників.

Екстерналізація передбачає розподіл функцій виробничої діяльності між різними підприємствами з наступною синхронізацією їх діяльності за допомогою угод про партнерство (аутсорсинг). Найбільшою мірою такий шлях розвитку взаємин у ланцюзі поставок характерний для підприємств автомобільної промисловості, де більша частина комплектуючих виробляється на підприємствах аутсорсерах. Синергія результатів екстерналізації підсилюється в результаті мережної інтеграції з партнерами в рамках корпоративних альянсів. Таку форму стратегічної інтеграції слід віднести до тягучих систем, які є слабо структурованими.

Змішаною формою взаємодії в ланцюзі поставок у сучасних умовах є створення так званих «бренд-компаній» з малим капіталом, що функціонують у тісному взаємозв'язку із зовнішнім середовищем. Діяльність цих компаній полягає в розробці продукту (послуги) і передачі всіх складових процесу «постачання – виробництво - збут» зовнішнім контрагентам: постачальникам і споживачам. Вивільнений капітал бренд-компанії направляють на розробку нових продуктів. Така інтеграція в ланцюзі поставок відбувається на основі екстерналізації ключових компетенцій і віртуалізації діяльності контрагентів. Взаємодія контрагентів у даній сфері створює навколо бренд-компаній своєрідні мережі зовнішніх структур, що мають назву «співтовариства доданої вартості» (СДВ). Динамічна й гнучка взаємодія між суміжними мережами бренд-компаній приводить до створення мета-ринків, які характеризуються високою здатністю до швидкої інтеграції.

Для інтеграції учасників мета-ринків широко використовується Інтернет та інформаційні технології з метою забезпечення зв'язків між різними структурними елементами мережі.

Не менш важливим стратегічним показником взаємодії в ланцюгах поставок є визначення кількості контрагентів. У сучасних умовах нестабільності на ринку багато компаній регулярно

проводять пошук нових контрагентів та залучають їх до взаємодії. Така політика в області взаємодії може бути охарактеризована як конкурентна, тому що вона не націлена на вибудовування довгострокових зв'язків у силу невизначеності зовнішнього середовища.

На противагу конкурентної стратегії можна виділити коопераційну стратегію взаємодії контрагентів у ланцюзі поставок, коли компанії зорієнтовані на довгострокове співробітництво в сфері спільного вдосконалення якості потоків, бізнес-процесів та оптимізації витрат.

У сучасному суспільстві спостерігається тенденція посилення взаємодії в ланцюгах поставок у рамках коопераційної стратегії. У різних галузях і сферах з'являються концепції, що орієнтовані на спільне зниження витрат у ланцюгах поставок і підвищення швидкості реагування. Однією з таких концепцій є управління постачальником запасами споживача: VMI - Vendor Managed Inventory.

У методологічному аспекті VMI - вертикальна кооперація з постачальниками в області управління запасами, концепція поліпшення функціонування ланцюга поставок, коли постачальник має доступ до інформації про стан запасів та наявні потреби (попит) свого клієнта [6]. Дана концепція, яка отримала своє відбиття й у сфері виробництва, і в сфері обігу, дозволяє контрагентам за рахунок інтеграції ресурсів забезпечити стратегічні конкурентні переваги. Першопрохідником у застосуванні концепції VMI у практиці господарювання є компанія "Данон", яка протягом дев'яти років використовує систему SAP ERP для автоматизації бізнес-процесів.

Партнерські зв'язки у сфері бізнесу є необхідною умовою договірних стосунків між кількома підприємствами, надаючи кожному з них можливість отримати певний рівень прибутку за рахунок обміну результатами діяльності. Визначення найбільш ефективної форми партнерських стосунків можливе лише у процесі порівняльного аналізу варіантів співпраці.

Метою SCM є максимізація загальної вартості, яка створюється ланцюгом поставок (ЛП). Дана величина визначається як різниця між тим, що клієнт готовий заплатити за продукт і витратами, які в сукупності виникають у ЛП. Для більшості ЛП цей показник може бути названий як «прибутковість ЛП» [1]. Усі методи та інструменти SCM для підвищення прибутку компанії спрямовано на досягнення двох основних ефектів:

- збільшення доходу від продажів продукції за рахунок підвищення рівня сервісу, точності поставок та прогнозування попиту;
- скорочення витрат за рахунок зниження рівня запасів, скорочення накладних і транзакційних витрат у закупівлях, складуванні й збуті, а також поліпшення використання виробничих і логістичних потужностей.

Однак, необхідно пам'ятати, що максимізація загального прибутку ЛП не спричиняє автоматично збільшення прибутку кожного з учасників ЛП. Більш того, положення того або іншого підприємства в ланцюзі поставок може погіршитися.

Впровадження концепції управління ланцюгами поставок пов'язане з розвитком нових організаційно-функціональних схем взаємодії підприємств.

Реалізовані проекти по впровадженню управління ланцюгами поставок показали: можливість зниження рівня запасів до 60 %, зниження часу виготовлення за рахунок узгодження процесу ланцюгів до 50 %, підвищення прибутку за рахунок оптимізації процесу створення вартості й зниження транзакційних витрат до 30 %, підвищення якості продукції до 30%, збільшення обороту й частки ринку за рахунок збільшення гнучкості й швидкості реакції та зміни відносин із клієнтами до 55 % [2].

Говорячи про ефективність SCM, необхідно розуміти, що мета, яка ставиться перед управлінням ланцюгами поставок (наприклад, рівень сервісу або прибуток) є так званою потенційною ефективністю. Реальна ж ефективність реалізується через стійкість ланцюгів поставок. Тому, поряд з економічною ефективністю ланцюгів поставок, велике значення для комплексної ефективності ланцюгів поставок є забезпечення стійкості ланцюгів поставок.

Сучасною тенденцією розуміння ефективності ланцюгів поставок є проектування таких ланцюгів поставок, які б характеризувалися високим рівнем економічної ефективності й необхідним рівнем стійкості.

Насправді, міцність, стійкість, невразливість усього ланцюга поставок залежать від кожної ланки, оскільки будь-які недоліки в одній ланці впливають на весь ланцюг. Ланцюги поставок являють собою зону підвищеного ризику, у яких завжди існує ймовірність надзвичайних подій.

Основним завданням сьогодення для стійкості ланцюгів поставок є досягнення найбільш високої прозорості. Даний аспект спричиняє проблему дисбалансу між пропозицією та попитом на різних ділянках ланцюга поставок. Це підтверджується наступними даними: втрати запасів роздрібних торговельних підприємств становлять 6% від продажів. А той факт, що більш 50%

вантажівок на дорогах або частково завантажені або повністю розвантажені, або доставляють не ті або вже зіпсовані продукти, говорить про те, що ця проблема спричиняє значні витрати [3].

Ще одним важливим завданням, вирішити яке намагаються багато компаній, є досягнення максимальної точності при управлінні ланцюгами поставок. Незважаючи на вже використовувані інформаційні технології, більша частина процесів, що відбуваються всередині ланцюга, як і раніше вимагає участі людини: управління відповідним залишком запасів, швидкопсувними товарами, відстеження регульованих товарів, виконання індивідуальних вимог підприємств роздрібною торгівлі й дистриб'юторів. До всього перерахованого вище додаються проблеми високого відсотка браку й псування, підробки товарів та шахрайства, неефективного зберігання й безпеки

Найближчою перспективою розвитку в сфері ланцюгів поставок є інтеграція її учасників на основі моделей управління ризиками в ланцюгах поставок, що включають інструменти ідентифікації, оцінки й моніторингу ризиків, з метою підвищення ефективності використання ресурсів у всьому ланцюзі поставок.

Логістичний підхід до управління економікою і транспортно-логістичними системами за останнє десятиліття корінним чином змінився. Логістика та концепція управління ланцюгами поставок (SCM) стали високорозвиненими інноваційними сферами індустрії, включаючи сферу виробництва і доставки продукції. Це стало можливим завдяки появі і розвитку нових господарських стосунків, які виникли між виробниками, постачальниками і споживачами продукції по спільному управлінню процесами постачання ресурсів на базі вживання форм партнерської співпраці та новітніх інформаційних технологій.

Вітчизняний і закордонний досвід демонструє велику різноманітність інтеграційних форм взаємодії в ланцюгах поставок. У теперішній час закономірний розвиток отримують системні логістичні підприємства, часто у формі вертикально-інтегрованих компаній. Саме такі структури мають необхідний організаційний, фінансовий та інтелектуальний капітал, а також певний адміністративний ресурс для розв'язання різних оперативних і стратегічних завдань [4].

Глобальна економіка характеризується додатковим ефектом, що виникає від усунення географічних, галузевих і внутрішньокорпоративних перешкод, - через системну інтеграцію та співпрацю. Сучасні масштаби партнерства раніше конкуруючих корпорацій і компаній викликані потребою в зниженні невизначеності та ризику при взаємодії в ланцюгах поставок. Цей чинник є домінуючим та відіграє стратегічну роль у функціонуванні систем менеджменту безпеки ланцюгів поставок.

Висновки. Нові можливості призводять до подальшого поширення сервісу та послуг у сфері міжгалузевої і міжкорпоративної взаємодії, досягнення ефекту синергії на основі використання моделей стратегічної поведінки в рамках концепції SCM.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Иванов Д.А. Управление цепями поставок - С-Пб: Издательство СПбГПУ, 2009.- 660 с.
2. Миротин Л.Б. Транспортная логистика. – М.: Экзамен, 2003. – 512 с.
3. Миротин Л.Б. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах. – М.: Юристъ, 2002. – 414 с.
4. Курганов В.М. Логистические транспортные потоки. – М.:Издательско-торговая корпорация «Дашков и Ко», 2003. – 252 с.

РЕФЕРАТ

Чечет А.М. Сучасні тенденції управління ланцюгами поставок. / Анна Михайлівна Чечет // Вісник НТУ. – К.: НТУ – 2012. – Вип. 26.

В статті розглядаються актуальні питання теорії й практики управління ланцюгами поставок. Особлива увага приділяється створенню системи взаємодії підприємств, яка спрямована на підвищення якості планування й управління за рахунок єдиних інформаційних каналів, синхронізації потоків, спільного планування попиту та запасів на базі інтегрованих бізнес-процесів.

Об'єкт дослідження – тенденції управління ланцюгами поставок.

Мета роботи – визначення ролі управління ланцюгами поставок в контексті підвищення ефективності виконання перевезень вантажів транспортними підприємствами.

В роботі досліджено основні тенденції та стратегічні напрямки управління ланцюгами поставок. Сформульовано застосування логістичного підходу до роботи транспортного підприємства. Запропоновано принципи оптимізації виконання транспортного процесу шляхом узгодження роботи усіх ланок логістичного ланцюга. Визначено пріоритетні напрямки розвитку транспортної

інфраструктури України на основі прогресивних методів доставки вантажів та запозичення досвіду країн-лідерів світової торгівлі.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ЛАНЦЮГИ ПОСТАВОК, УПРАВЛІННЯ, ЛОГІСТИЧНИЙ ПІДХІД, ПОСТАЧАЛЬНИК, СПОЖИВАЧ.

ABSTRACT

Chechet A.M. Modern trends in supply chain management. / Anna Chechet // Visnyk NTU. – К.: NTU, 2012. –Vol. 26.

The article deals with issues of theory and practice of supply chain management. Particular attention is paid to the creation of a system of interaction that aims to improve the quality of planning and management through common communication channels, synchronizing flows, joint planning of demand and stocks on the basis of integrated business processes.

Object of study - trends supply chain management.

Purpose - to determine the role of supply chain management in the context of improving the efficiency of freight transport companies.

This paper investigates key trends and strategies of supply chain management. Formulated logistical approaches to transport undertaking. Principles optimize performance of the transport process by aligning all parts of the logistics chain. Priority directions of development of transport infrastructure in Ukraine based on advanced methods of delivery and borrowing practices of leading countries in world trade.

KEY WORDS: SUPPLY CHAIN, MANAGEMENT, LOGISTICS APPROACH, SUPPLIERS, CUSTOMERS.

РЕФЕРАТ

Чечет А.М. Современные тенденции управления цепочками поставок. / Анна Михайловна Чечет // Вестник НТУ. – К.: НТУ – 2012. – Вып. 26.

В статье рассмотрены актуальные вопросы теории и практики управления цепочками поставок. Особое внимание оказано созданию системы взаимодействия предприятий, которая направлена на улучшение качества планирования и управления за счет единых информационных каналов, синхронизации потоков, совместного планирования спроса и запасов на базе интегрированных бизнес- процессов.

Объект исследования – тенденции управления цепочками поставок.

Цель работы – определение роли управления цепочками поставок в контексте совершенствования выполнения перевозок грузов транспортными предприятиями.

В работе исследованы основные тенденции стратегические направления управления цепочками поставок. Сформулировано применение логистического подхода к работе транспортных предприятий. Предложены принципы оптимизации выполнения транспортного процесса путем согласования работы всех звеньев логистической цепочки. Определены приоритетные направления развития транспортной инфраструктуры Украины на основании прогрессивных методов доставки грузов и заимствования опыта стран-лидеров мировой торговли.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ЦЕПИ ПОСТАВОК, УПРАВЛЕНИЕ, ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОДХОД, ПОСТАВЩИК, ПОТРЕБИТЕЛЬ.

УДК 656.132

ВИЗНАЧЕННЯ КОМПЛЕКСУ ФАКТОРІВ, ЯКІ ВПЛИВАЮТЬ НА РОБОТУ ВОДІЇВ НА МАРШРУТАХ МІСЬКОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Шапенко Є.М.

Постановка задачі Міський пасажирський транспорт здійснює найважливішу соціально-економічну функцію життєдіяльності міста щодо забезпечення свободи пересування його мешканців. Параметри його функціонування значною мірою визначають своєчасність доставки пасажирів до місць прикладення праці і продуктивність населення на основному виробництві.

Матеріали і результати дослідження. Ефективність функціонування транспортної системи визначається станом транспортних засобів і надійністю діяльності водія. Автомобілі виконують свої