

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ГОСПОДАРСТВОМ

УДК 351.813.1

Аніщенко О.В.,

аспірант,

Міжнародний університет бізнесу і права

ПОСТАЧАННЯ НА РІЧКОВОМУ ТРАНСПОРТІ: СТРУКТУРА ТА ОСОБЛИВОСТІ

Аніщенко О.В. Постачання на річковому транспорті: структура та особливості. У статті розглянуто стан, структуру та особливості постачання на річковому транспорті. Проведено аналіз видів і специфіки постачання. Досліджено, окрім іншого, забезпечення суден продовольчими товарами та нафтопродуктами.

Ключові слова: річковий транспорт, постачання, комплексне обслуговування флоту, нафтопродукти, технічне обслуговування, ремонт, судноплавні компанії, джерела забезпечення матеріальних ресурсів.

Анищенко О.В. Снабжение на речном транспорте: структура и особенности. В статье рассмотрены состояние, структура и особенности снабжения на речном транспорте. Проведен анализ видов и специфики снабжения. Исследовано, кроме прочего, обеспечение судов продовольственными товарами и нефтепродуктами.

Ключевые слова: речной транспорт, снабжение, комплексное обслуживание флота, нефтепродукты, техническое обслуживание, ремонт, судоходные компании, источники обеспечения материальных ресурсов.

Anishchenko O.V. Supply for river transport: structure and features. The article describes the status, structure and features of supply for river transport. The analysis of the types and specifics of delivery. Researched, among other things, the provisioning of ships with food products and petroleum products.

Key words: river transport, logistics, integrated fleet maintenance, oil, maintenance, repair, shipping companies, sources of material resourcing.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукові дослідження з цієї тематики проводились такими вченими, як М. Адаме, Д. Бауерсокс, Д. Бенсон, Е. Джей, М. Дональдсон, О. Уайт, М. Рафел, М. Портер.

Формулювання цілей статті. Метою статті є визначення змін, які сталися в постачанні суден, пов'язаних з переходом на ринкові відносини; дослідження забезпечення суден річкового транспорту товарами основних категорій; аналіз досліджень щодо забезпечення матеріально-технічних ресурсів.

Виклад основного матеріалу. Постачання суден на річковому транспорті входить до складу портово-експлуатаційного обслуговування. Воно традиційно виконувалося в рамках КОФ.

Під комплексним обслуговуванням флоту (КОФ) розуміється система заходів, що забезпечують кожному судну всі види постачання, навігаційний ремонт і задоволення побутових потреб та потреб екіпажу. У соціалістичній економіці КОФ існувало як струнка ієрархічна система, що мала певну структуру та організаційну єдність. Вона працювала на плановій основі з метою надання судам повного набору послуг. На Дніпрі КОФ включала забезпечення паливом, мастилом, запчастинами, скрапленням газом, питною водою, продовольчими та промисловими товарами; забезпечення судів електроенергією від берегових джерел, кореспонденцією, газетами, журналами.

Крім того, система КОФ включала організацію руху вторинних матеріальних ресурсів (відпрацьованого

масла, сухого сміття, підсланевих (льяльних) вод, господарських фекалій), що не є предметом нашого дослідження і надалі у статті не розглядатиметься.

Зміни, які сталися в постачанні судів, пов'язані з переходом на ринкові відносини.

В результаті ринкових перетворень після приватизації судів розпалася і система КОФ. Але залишилися об'єктивна потреба у проведенні різних операцій, що забезпечують життєздатність судна, його екіпажу та пасажирів протягом навігації, та відповідний попит на послуги організацій, які надають ці послуги. Загалом ці організації можуть бути як самостійними і незалежними від судновласника суб'єктами економічної діяльності, так і структурними підрозділами судновласника. Таким чином, наявна централізована система постачання (судна в одному місці забезпечувалися всім необхідним) в результаті переходу до ринкових відносин і приватизації зруйнувалася, і нині існують постачальницькі фірми, які часто виступають як конкуренти і не мають організаційної єдності. Від судноплавних компаній відокремилися більш незалежні і перспективні елементи (серед них і ті, що займаються постачанням суден). Змінилася і система взаєморозрахунків за товари і торговельні послуги, адже вони також стали ринковими. Частину послуг судноплавних компаній стало більш вигідно виконувати своїми силами. Судновласники частину необхідних матеріально-технічних ресурсів закуповують там, де вигідніше це зробити.

У великих судноплавних компаніях нині КОФ проводиться силами і засобами експлуатаційних та обслуговуючих представництв, дочірніх представництв (ЗАТ), річкових портів і сторонніх організацій. У ВАТ для регламентації процесу КОФ розроблено технологічні карти КОФ.

Структура видів постачання за видами транспорту відрізняється. У кожному з них є підрозділи, які забезпечують паливом і мастильними матеріалами, запасними частинами і матеріалами, агрегатами та обладнанням. При цьому на окремих видах транспорту додатково виділяються такі види постачання, як електропостачання, водопостачання, постачання продуктів харчування; теплопостачання, постачання білизни; аварійно-рятувальне постачання, навігаційне постачання, постачання промислових товарів, постачання зарплати.

Нижче наводиться аналіз окремих видів постачання згідно з вищезазначеною класифікацією (аварійно-рятувальне спорядження, культурно-побутове, медичне та матеріально-технічне постачання).

Аналіз показав, що аварійно-рятувальне спорядження жорстко регламентується різними законодавчими актами і потребує особливої уваги під час свого забезпечення, у зв'язку з чим необхідне його структурне виділення.

Культурно-побутове постачання включає продовольчі та промислові товари; питну воду та воду господарського призначення; постільну та кухонну білизну; кореспонденцію, газети, журнали, книги; медичні препарати, ліки; доставку заробітної плати. При цьому організація постачання в різних портах відрізняється такими моментами:

- забезпечення продовольчими та промисловими товарами здійснюється через плавучі магазини (працюють цілодобово) або магазини на дебаркадерах, або через берегові магазини портів (які можуть працювати тільки в денний час доби або цілодобово), або магазини торговельних мереж;

- постачання питної води здійснюється цілодобово на упорядкованих причалах; крім того, низка портів має спеціалізовані судна-водолії, що обслуговують транзитні судна на ходу та на рейдах;

- забезпечення кореспонденцією, газетами, журналами проводиться в портах цілодобово (використовуються роз'їзні теплоходи малої потужності).

Під час відправлення річкових пасажирських суден в рейс вони отримують постільну та кухонну білизну з білизняних баз. Коли судна прибувають назад, вони здають цю білизну та отримують нову. З білизняними базами укладаються договори на обслуговування.

Науково-технічний прогрес в галузі господарсько-питного забезпечення, водозабезпечення сприяв впровадженню на флоті якісно нових санітарно-технічних рішень питань кондиціонування води, створив реальні передумови для забезпечення екіпажів та пасажирів суден водою необхідної якості; у кількості, достатній для повного задоволення господарсько-питного водоспоживання. Так, більшість земснарядів, плавучих кранів, суден внутрішнього плавання оснащена станціями приготування питної води типу «Озон».

Для забезпечення берегових підприємств водою встановлюється система водопостачання, найчастіше постачання відбувається від міського водопроводу, хоча іноді обладнуються і власні водопровідні станції.

Слід зазначити, що на РТ (річковому транспорті) нормативна база забезпечення водою розроблена на достатньому рівні.

Анкетування керівних працівників підприємств річкового транспорту, проведене за участю автора, показало, що організація постачання судів продуктами харчування оцінюється ними на «задовільно» (6,25 бали за десятибальною шкалою). Це вказує на наявність проблем в організації постачання продуктів харчування членам команди та пасажиром.

Дослідження забезпечення суден продовольчими товарами показало таке:

- 1) на ринку домінують організації, що утворилися в результаті відділення відповідних служб від пароплавств; вони є монополістами у сфері постачання, всі інші компанії або занадто малі, або забезпечують постачання лише як побічний (неосновний) вид своєї діяльності, тому особливого впливу на створення нормальної конкуренції поки не мають; таке становище не стимулює ні зниження цін на товари, що відпускаються, ні підвищення рівня якості товарів, що поставляються, ні рівня обслуговування;

- 2) наявні резерви в організації роботи постачальницьких структур; наприклад, введення в штат складського господарства ветеринарного лікаря може забезпечити сертифікацію продукції в будь-який час і значно скоротити цикл постачання;

- 3) зниженню витрат і підвищенню рівня сервісу заважає відсутність методичної бази в частині оперативного планування постачальницькими структурами завезення продуктів на обслуговувані судна, вибору раціональних варіантів розміщення замовлень постачальникам і розробки маршрутів завезення товарів на свої склади;

- 4) у постачальницьких структурах відсутні автоматизовані банки даних по постачальникам, що не дає змогу проводити закупівлі з мінімальними витратами.

Аналіз організації постачання змінно-запасними деталями для ремонту і технічного обслуговування річкового транспорту показав таке.

Результати проведення судноремонту свідчать про те, що основним чинником, що впливає на виконання запланованого обсягу робіт, є своєчасне і повне матеріальне забезпечення виробництва матеріальних ресурсів. В результаті в практиці господарювання страховий запас становить 40–100% від величини поточного запасу.

На практиці використовуються різноманітні варіанти організації постачання транспортних суден навігаційними матеріалами, змінно-запасними деталями та інструментом.

У різних басейнах і судноплавних компаніях практикується застосування певного набору джерел постачання, при цьому в процесі розвитку склад цих наборів видозмінюється. Нижче наведено варіанти організації постачання навігаційними матеріалами (джерела забезпечення матеріальних ресурсів):

- берегові виробничі ділянки (БВД), берегові навігаційні склади (БНС), плавучі магазини судноплавних компаній (ПМСК), склади на дебаркадерах (належать судноплавній компанії, яку обслуговують, або іншим судноплавним компаніям);

- склади і відділи матеріально-технічного забезпечення портів;

– бази технічного обслуговування флоту (БТОФ), які перебувають у статусі структурних підрозділів судноплавних компаній;

– ремонтно-експлуатаційні бази (РЕБ), які перебувають у статусі структурних підрозділів судноплавних компаній;

– центри технічної експлуатації флоту (ЦТЕФ) судноремонтних та суднобудівних заводів, ремонтно-експлуатаційні бази (незалежних підприємств; входять в холдинги та інші об'єднання судноплавних компаній);

– БПУ судноремонтних заводів і ремонтно-експлуатаційних баз, що входять до складу судноплавних компаній;

– виробники запчастин і матеріалів (перш за все, підприємства річкового транспорту, що мають спеціалізовані цехи, а також підприємства промисловості, закордонні підприємства);

– постачальники, що спеціалізуються на забезпеченні судів запчастинами та матеріалами.

При цьому заявка на запчастини та матеріали може виходити:

– від судової адміністрації; від служби матеріально-технічного постачання судноплавних компаній;

– від адміністрації структурних підрозділів судноплавних компаній, що займаються технічним і господарським обслуговуванням флоту;

– від адміністрації підприємств, яким на договірних засадах доручено технічне і господарське обслуговування флоту.

Суттєвим недоліком чинних норм навігаційного постачання є те, що вони не враховують умови роботи суден (можливу частоту поповнення запасів на своїй базі, можливість поповнення запасів на інших базах, умови поповнення на інших базах) і не є економічно обґрунтованими (встановлюються без співвідношення витрат на постачання і втрат від простоїв суден через відсутність запасу).

Під час планування потреби матеріальних ресурсів на ремонт флоту в розрахунках приймаються укрупнені нормативи витрат матеріальних ресурсів на одну тисячу гривень товарної продукції даного виду ремонту флоту. Використанню цього підходу сприяє те, що річкові судна випускалися серійно, а ремонт вимагає наявності практично однакових наборів матеріальних ресурсів. Заслужує уваги дослідження автора щодо підвищення ефективності управління матеріальним забезпеченням ремонтно-експлуатаційних підприємств, в якому пропонується управляти запасами за моделі з періодичним поповненням запасів і регулюванням інтервалу замовлення відповідно до того, що складається інтенсивністю попиту. Це дає змогу враховувати сезонні коливання в попиті.

Постачальницьким службам та організаціям слід виділяти технічні засоби, що мають різний регламент технічного обслуговування, що сприятиме збільшенню точності прогнозів за потреби запчастин і матеріалів та підвищуватиме надійність постачання.

Нині проводиться мало досліджень щодо забезпечення матеріально-технічних ресурсів для технічного обслуговування та ремонту. Одним із винятків є робота А.С. Нестеренко і Д.А. Шуровського. Ними запропонована модель постачання матеріальних ресурсів судноремонту у великій судноплавній

компанії. Загалом запропонована модель є новим організаційним рішенням для річкового транспорту. До її недоліків варто віднести те, що вона не враховує відхилення витрат матеріальних ресурсів від потреби, розрахованої за результатами дефектації об'єктів ремонту. В моделі використовується математичне прогнозування попиту на запчастини, а це є лише однією складовою випадкової величини. Інша складова – варіація – в розрахунках не використовується, що знижує можливість прийняття оптимальних рішень щодо управління запасами.

Нині відсутні науково обґрунтовані методики управління запасами палива на річковому транспорті з урахуванням багатосторонніх вимог споживачів палива та бункерувальних компаній в ринкових умовах, що обумовлює необхідність їх розробки.

Використовувана методична база розрахунку планових обсягів нафтопродуктів на підприємствах річкового транспорту не забезпечує необхідну для раціонального управління точність. Необхідний розвиток методичного забезпечення визначення потреби нафтопродуктів з метою підвищення достовірності результатів розрахунків і переходу від детермінованого планування до стохастичного.

Аналіз організації забезпечення нафтопродуктами в бункерувальних компаніях дав змогу зробити такі висновки.

1) Обсяг попиту на нафтопродукти характеризується нестійкістю в часі як за окремими клієнтами, так і загалом за всіма клієнтами.

2) Структура споживаних видів палива на РТ постійно змінюється, що пов'язане як зі зміною споживачів, так і з випуском нових видів палива, зміною його якісних характеристик і ціни. Якість і ціни застосовуваних видів нафтопродуктів та їх замінників у часі постійно змінюються, що обумовлює зміну структури споживання. При цьому зміна структури споживання має стохастичний характер з наявністю виражених тенденцій.

3) Частина видів нафтопродуктів є взаємозамінною.

4) Наявна система планування потреб у нафтопродуктах на основі попередніх заявок клієнтів на навігацію не забезпечує достовірність планів через низьку достовірність заявок (при цьому надійність заявок по клієнтах відрізняється значно).

5) Виявлена тенденція збільшення частки попиту палива організаціям, які не подали попередніх заявок на бункерування протягом навігації.

6) Серед клієнтів виділяється невелика група корпоративних споживачів, на яких припадає основна частка попиту.

7) У відносинах з постачальниками існує варіантність відносин (за термінами оплати і розмірами партій нафтопродукту, видами каналів постачання). Крім прямих поставок із заводів виробників нафтопродуктів, все ширше використовуються посередники, що надають кращі умови оплати та інших умов поставки. При цьому вибір оптимального постачальника та каналу постачання не є однозначним, оскільки вони відрізняються за багатьма параметрами, тому потрібно вирішувати багатокритеріальну задачу. Необхідна розробка методики оцінки та вибору каналів постачання.

8) У відносинах з клієнтами склалися два види постачання флоту нафтопродуктами, такі як реалізація нафтопродуктів бункерувальними компаніями; бункерування флоту нафтопродуктами клієнта (з їх зберіганням).

9) Розроблені на основі статистики норми не відображають реальних витрат часу. Вони диференціюються тільки за групами суден, що було правомірно раніше, коли судна бункерувалися на повну місткість своїх ємностей для палива та масла. Нині обсяг бункерованих нафтопродуктів у межах кожної групи суден варіюється в широких межах. Крім того, змінилося ставлення до контролю якості одержуваних нафтопродуктів, що також призводить до додаткових витрат часу. Зазначене разом із вимогою підвищення надійності норм часу обслуговування веде до необхідності встановлення індивідуальних норм часу для кожного пункту бункерування. Все це обумовлює актуальність розробки науково-методичного підходу до обґрунтування норм тривалості обслуговування суден, які відповідають сучасним умовам роботи.

Застосовувана нині схема планування закупівель і визначення потреби в паливі складається з таких етапів:

1) підготовка інформації про обсяги роботи флоту за попередню і плановану навігації;

2) обчислення показника витрат нафтопродуктів за одну тонно-добу і за одну сило-добу за підсумками роботи транспортного та буксирного флоту;

3) визначення потреби в нафтопродуктах на плановану навігацію шляхом множення отриманого показника витрати нафтопродуктів на планований обсяг роботи флоту;

4) прийняття ціни нафтопродуктів з урахуванням ціни на момент початку планування та її коригування на період навігації з огляду на очікувану інфляцію;

5) складання балансу руху нафтопродуктів з огляду на розрахункову потребу на планову навігацію та залишки запасів нафтопродуктів на початок навігації;

6) складання плану балансу закупівель нафтопродуктів з урахуванням балансу його руху за весь календарний рік (з розбивкою по місяцях).

Така схема може забезпечувати прийнятні результати за наявності достовірної та повної інформації під час спланованої роботи флоту і одного джерела постачання. Нині, коли на ринку діють конкуруючі бункерувальні компанії, а споживачі (судноплавні компанії, порти) є незалежними господарюючими суб'єктами, ця схема в принципі не може забезпечувати прийнятні результати.

Аналіз забезпечення збереження матеріальних ресурсів в каналах постачання дав змогу зробити нижченаведені висновки.

Розміри втрат у різних каналах постачання можуть відрізнитися значно, що зумовлює необхідність обліку цих втрат під час вибору раціонального каналу постачання. Це перш за все стосується структури каналу постачання та складу конкретних виконавців окремих етапів товарообігу, а саме постачальників, терміналів і складів, охоронних, транспортних та транспортно-експедиційних організацій.

Висновки. Нині на річковому транспорті приділяється мало уваги вирішенню проблем забезпечення багатьох найважливіших показників якості перевезень та видів постачання основних товарів. Багато праць вітчизняних вчених з цієї тематики сьогодні є досить застарілими та неактуальними. Нині змінилися умови діяльності як в частині вимог клієнтури, так і в частині конкуренції з іншими видами транспорту. Науково-технічний прогрес на залізничному та автомобільному транспорті у сфері постачання не стоїть на місці, адже ці галузі досить активно проводять наукові дослідження та впроваджують їх у виробництво. Таким чином, річковий транспорт України втрачає конкурентоспроможність щодо якості майже всіх видів постачання.

Список використаних джерел:

1. Адамі М. Професійні продажі і комерційні переговори / пер. з англ. А.Н. Лазень. Мінськ: Амалфея, 1998. 224 с.
2. Анікін Б.А., Тяпухін А.П. Комерційна логістика: підручник. Москва: ТК Велбі, Проспект, 2005. 432 с.
3. Боутеллір Р., Корстен Д. Стратегія і організація постачання / пер. з нім., за ред. Н.Ф. Титюхіна. Москва: КІА центр, 2006. 128 с.
4. Булов А.А. Формування організаційної структури управління на водному транспорті: навч. посіб. Ленінград: ЛШВТ, 1982. 148 с.
5. Дональдсон М.К. Вміння вести переговори для «чайників» / пер. з англ. Москва: Вільямс, 2000. 224 с.
6. Котлер Ф. Основи маркетингу: підручник / пер. з англ. Москва: Росінтер, 1996. 736 с.
7. Хопкінс Т. Мистецтво торгувати / пер. з англ. Москва: Агентство «ФАІР», 1998. 464 с.