

Кравцов Андрій Григорович, к.т.н., доцент кафедри транспортних технологій і логістики, Харківський національний технічний університет сільського господарства ім.П.Василенка, atdvnz@mail.ru

Великодний Денис Олександрович, к.т.н., доцент кафедри транспортних технологій і логістики, Харківський національний технічний університет сільського господарства ім.П.Василенка, atdvnz@mail.ru

УПРАВЛІННЯ СИСТЕМОЮ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ РУХОМИМ СКЛАДОМ АГРОПІДПРИЄМСТВ НА ОСНОВІ ЛОГІСТИЧНОГО ПІДХОДУ

Оцінка сучасних тенденцій розвитку суб'єктів господарювання аграрної сфери свідчить про те, що роль транспортного обслуговування процесів функціонування агропромислових товаровиробників зростає прямо пропорційно зростанню концентрації виробництва і його масштабів, а також рівня територіальної структури (філій, підрозділів). Характерний для останнього часу процес розвитку агропромислової інтеграції та формування інтегрованих структур агрохолдингів об'єктивно відродив інтерес до формування раціональної системи транспортного забезпечення, питань і вирішення проблеми мінімізації витрат на транспортування вантажів.

Підвищення ефективності процесів формування та використання парку рухомого складу підрозділів агропромислових підприємств (холдингів) неможливо без формування ефективної системи управління вантажними перевезеннями. Одним з ключових напрямків розвитку системи транспортного забезпечення є підвищення якості планування перевезень, важливими елементами якого виступають: підвищення точності розрахунків обсягів перевезених вантажів і побудова оптимальних графіків перевезень; обґрунтування оптимальних маршрутів руху; оптимізація обсягів і графіків ресурсного забезпечення; планування альтернативних сценаріїв організації транспортних процесів і використання рухомого складу. Точність розрахунків обсягів, а відповідно і побудова графіків перевезень вантажів можливо підвищити шляхом багатofакторного аналізу системи транспортного забезпечення, тобто технічного стану рухомого складу, забезпеченості підприємства персоналом, постійного оперативного моніторингу та прогнозування обсягів перевезень. Найбільш напруженими періодами транспортного забезпечення в агропромисловому виробництві є весняно-осінній період, протягом якого здійснюються перевезення засобів виробництва, період транспортування готової продукції. З урахуванням цих обсягів проводиться планування ресурсного забезпечення транспортного процесу, тобто забезпечення виробничого процесу необхідною кількістю рухомого складу у кожен момент часу. Оптимізація маршрутів руху рухомого складу передбачає побудову системи перевезень, яка відповідає двом основним параметрам: максимального завантаження кожної одиниці рухомого складу і скороченням ланцюга перевезень (мінімізація пробігу) [1,2]. З метою зниження ризиків, а також забезпечення оптимального рівня продуктивності парку

рухомого складу обов'язково слід планувати альтернативні варіанти використання, а також альтернативні сценарії організації транспортного процесу. Дані заходи дозволяють забезпечити в тій чи іншій мірі збереження порогу економічної ефективності транспортного процесу агропідприємства при виникненні форс-мажорних ситуацій (застосування рухомого складу на інші види робіт, або ж організація перевезень в різних умовах). Розміщення рухомого складу підрозділу слід застосовувати згідно з обслуговуванням агропідприємства територією, а також в безпосередній близькості до точок перетину максимально великої кількості транспортних шляхів. Оптимізація маршрутів руху рухомого складу передбачає побудову система перевезень, яка відповідає двом основним параметрам: максимального завантаження кожної одиниці і скороченням ланцюга перевезення. Забезпечити зростання ефективності використання рухомого складу агропромислового призначення можна тільки при комплексній реалізації зазначених напрямів. Оскільки наприклад, оновлення парку рухомого складу повинно здійснюватися виходячи з оптимального складу і структури, які в свою чергу, визначаються в результаті розрахунку прогнозних обсягів виробництва продукції, споживаних ресурсів і вантажопотоків. Особлива увага в системі управління діяльністю транспортного підрозділу слід приділяти сучасним інформаційним технологіям, що реалізує функції контролю за використанням рухомого складу та обліку витрат, пов'язаних з роботою вантажного рухомого складу та елементів системи його інфраструктурного забезпечення. Висока концентрація рухомого складу, пов'язана з необхідністю покриття потреби в них у пікові періоди надходження продукції, вимагає активного дослідження ринку транспортних послуг і пошуку можливого завантаження рухомого складу в міжсезоння на стороні.

Реалізація цього завдання в сучасних умовах можлива тільки на основі використання логістичного підходу, який передбачає, оптимізацію локальних елементів транспортних процесів та їх раціонального вибору підприємства в єдину структуру. В якості основного інструменту реалізації пропонується інформаційна система, що інтегрує в себе блоки вихідної і нормативно-довідкової інформації, модулі реалізації оптимізаційних задач [3], автоматизації планових розрахунків, аналізу роботи рухомого складу агропідприємства. При цьому для підвищення ефективності використання рухомого складу необхідно забезпечити максимально можливе завантаження рухомого складу з урахуванням їх технічного стану і економічної доцільності.

Література

1. Горяїнов О.М. Практика вантажних перевезень і логістики: Навчальний посібник. - Харків: Вид-во «Кортес-2001», 2008. – 323 с.
2. Баузрсокс Д. Логистика: интегрированная цепь поставок / Пер. с англ. - М.: ЗАО «Олимп - Бизнес», 2001. - 640 с.
3. Лукинский В.С. Логистика автомобильного транспорта: концепция, методы, модели / В.С. Лукинский, В.И. Бережной, Е.В. Бережная и др.- М.: Финансы и статистика, 2002. – 280 с.