

# ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПІДПРИЄМСТВА

<sup>1</sup>Вінницький національний технічний університет

## *Анотація*

*У статті розглядаються питання щодо організації функціонування системи матеріально-технічного забезпечення автотранспортного підприємства. Наводиться приклад організації системи «постачальник – споживач». Для оцінки ефективності функціонування системи матеріально-технічного забезпечення запропоновано комплексний показник сумарних логістичних матеріальних витрат.*

**Ключові слова:** матеріально-технічне забезпечення, логістичний менеджмент, матеріальні потоки, система "постачальник - споживач", логістичні витрати.

## *Abstract*

*The article deals with issues related to the organization of the operation of the system of material and technical support of the motor vehicle enterprise. An example of the organization of the "supplier-consumer" system is given. In order to evaluate the effectiveness of the logistics system, a comprehensive indicator of total logistics material costs is proposed.*

**Keywords:** logistical support, logistics management, material flows, "supplier-consumer" system, logistics costs.

## **Вступ**

Нормальний хід діяльності автотранспортного підприємства (АТП) та її результати залежать як від ефективності організації функціонування системи матеріально-технічного забезпечення (МТЗ) та і в певній мірі від правильного та економного використання матеріальних ресурсів.

Важливою особливістю системи МТЗ є те що вона є джерлом вихідної інформації для більшості виробничих підрозділів автотранспортного підприємства. Сучасна система МТЗ концентрує інформацію про ціни, транспортну доступність необхідних запасних частин, появу нових товарів та їх постачальників, нових технологій та методів управління. Представники служби МТЗ працюють від імені організації, а отже й, впливають на формування іміджу АТП. Як елемент макрологічної системи служба МТЗ підприємства встановлює господарські зв'язки із постачальниками, узгоджуючи техніко-технологічні, економічні та методологічні питання, пов'язані з постачанням необхідних витратників. Працюючи у взаємодії зі службами збуту постачальника і з транспортними організаціями, служба МТЗ забезпечує «вв'язування» підприємства в макрологічну систему регіону. Тому служба МТЗ повинна мати тісні взаємозв'язки з іншими функціональними підрозділами АТП такими як відділ маркетингу, ремонтні дільниці, склад, бухгалтерія, юридичний відділ, транспортувальники тощо.

## **Основна частина**

Логістичний менеджмент під час організації процесу МТЗ рухомого складу АТП необхідними запасними частинами передбачає координацію, контроль взаємодії функціональних підрозділів АТП, які організують вхідний матеріальний потік, у якому найважливішими є виробничі та фінансові підрозділи з метою скорочення загальних витрат, пов'язаних із постачанням.

Поява у логістиці нових вимог до організації процесу постачання запасних частин, що пред'являються до служби МТЗ як всередині підприємства, так і з боку довкілля вплинула на організаційну структуру служби МТЗ, тим самим стимулюючи її постійний розвиток.

Зміни у зовнішньому середовищі призводять до збільшення обсягу робіт в постачальницькій діяльності, пошуку нових джерел постачання, стає більш трудомістким вибір постачальників. Вирішення цих завдань ускладнюється тим, що у недавньому минулому підприємства ці завдання часто не вирішували взагалі, [1,2].

Функція управління матеріальними потоками у процесі постачання рухомого складу АТП необхідними запасними частинами розділена між різними службами, тому її ефективна організація утруднена. Так наприклад, потреба у запасних частинах та комплектуючих може визначатися відділом головного механіка. Потім заявки подаються до служби МТЗ, яка їх оформляє та представляє постачальницько-збутовим організаціям у формі замовлення. Таким чином, відділ головного механіка виконує невластиві йому постачальницькі функції на шкоду своїм прямим обов'язкам, при цьому не маючи жодної відповідальності за подані заявки. Уся відповідальність за забезпечення підприємства запасними частинами покладається на службу МТЗ. Заявки на запасні частини, що подаються, носять часто недостатньо обґрунтований характер, що призводить до загострення проблеми запасних частин. Виникає порочне коло: нестача запасних частин призводить до передчасного зношування вузлів та агрегатів транспортних засобів, а передчасне зношування вузлів та агрегатів збільшує потребу в запасних частинах.

Перехід підприємств на ринкові відносини, що базуються на комерційному розрахунку, потребує забезпечення запасними частинами з мінімально можливими витратами. Несучи всю повноту відповідальності за забезпечення підприємства запасними частинами, служба МТЗ в той же час виявляється в пасивному стані, виконуючи волю, наприклад ремонтних служб, але, з іншого боку, тільки підрозділи, що реалізують ТО та ПР, чіткіше знають про потреби в тих чи інших запасних частинах.

Таке становище ускладнює роботу служби МТЗ, створює у деяких працівників хибне уявлення про неможливість планування потреби у запасних частинах та матеріалах, і тому діяльність із постачання будується на суто оперативній основі. Останнє означає роботу транспортних засобів, [3].

до відмови не лише окремих деталей автомобіля, але й загалом вузлів та агрегатів. Такий шлях в сучасних умовах функціонування АТП є неприйнятним. У цих умовах між службою МТЗ та ремонтною службою повинні бути встановлені чіткі договірні комерційні відносини: перевитрата запасних частин, що виникає через несвоєчасне або неякісне ТО рухомого складу відноситься на рахунок ремонтної служби.

У адміністраторів, які займаються логістичною діяльністю, виникла необхідність оволодіння технікою ведення переговорів та технікою планування. Крім того, до сфери їхньої службової діяльності входять технічні питання поставок, техніки та технології обробки замовлень, що надходять, а також питання, пов'язані зі стратегічним плануванням та міжнародним становищем та багато інших. Діяльність адміністраторів у галузі стратегічного планування виявляється у тому, що вони повинні представляти дані витрат (на підставі тісного зв'язку з ремонтним виробництвом) для розробки стратегічних планів.

Особливістю функціонування АТП в сучасних умовах, є необхідність постійної ув'язки роботи постачальницьких та ремонтних підрозділів, забезпечення оперативного регулювання руху матеріального потоку через виробничі ланки, організація зберігання та контролю використання матеріальних ресурсів на всіх етапах їхнього руху та споживання.

Ефективне управління матеріальними запасами спрямоване на реалізацію двох цілей: підвищення рівня обслуговування споживачів та зниження витрат на виконання замовлення та підтримання необхідного рівня запасів.

Завдання менеджера з логістики полягає в аналізі витрат і вартості, створюваної в кожній ланці вартісного ланцюжка. у пошуку шляхів підвищення ефективності діяльності. Ефективність логістичних рішень щодо управління запасами безпосередньо пов'язана з прискоренням оборотності та вивільненням фінансових коштів, вкладених у запаси, для інвестування у виробництво чи сервіс. Система бухгалтерського обліку підприємства має сприяти виділенню, аналізу та контролю основних складових витрат у логістичних каналах та ланцюгах для прийняття адекватних управлінських рішень.

Найважливішим показником оцінки ефективності функціонування логістичних систем є прибуток, в якому відображаються результати всієї логістичної діяльності - обсяг логістичних послуг, продуктивність логістичної системи, рівень витрат, наявність непродуктивних витрат і втрат тощо.

Кількісним показником ефективності функціонування логістичної системи є логістичні витрати. Загальні витрати на управління запасами складаються із витрат на утримання поточного запасу, витрат на виконання чергового замовлення та втрат у разі запізнення замовлення – втрачений прибуток. Витрати спрямовані на отримання та зберігання запасів утворюють головний елемент логістичних матеріальних витрат, [3,4].

Скорочення запасів лише на кілька відсотків може дати значне підвищення прибутковості. Знаходження частки витрат утримання запасів залежить від суб'єктивного судження керівництва підприємства, від оцінки середньої величини запасів, від того, якими статтями описуються відповідні витрати і якою мірою вони піддаються безпосередньому виміру. Підсумковий показник виражається відносною величиною річних витрат утримання запасів (у відсотках) вартості запасів. Витрати на страхування пропорційні вартості запасів та кількісній оцінці ризиків. Для планування запасів необхідно розуміти взаємозв'язок між тривалістю функціонального циклу, витратами на утримання запасів та економічним розміром замовлення.

На даний час через ускладнення взаємозв'язків при плануванні запасів підприємств, відсутність значної частини показників та швидке зростання конкуренції неможливо сформулювати оптимальну стратегію постачання необхідних матеріалів без застосування спеціальних методів, зокрема математичних. Крім того, час вирішення завдань зазвичай обмежений, і тому не завжди складається оптимальний план. Існуючі математичні методи та моделі дозволяють вирішувати завдання, які враховують досить велику кількість факторів і мають велику розноманітність, час вирішення таких завдань значно скорочується у зв'язку із застосуванням сучасних комп'ютерних засобів. Однак слід підкреслити, що через недостатність числової інформації можливість застосування традиційних математичних методик досить обмежена.

### Висновки

Отже, ситуація, що склалася на даний час вимагає від кожного підприємства забезпечення все більш високого рівня послуг. Інакше підприємство ризикує бути витісненим із ринку. Умови ведення складського бізнесу сьогодні вимагають використання сучасної інфраструктури, активного застосування прогресивних технологій, прикладних комп'ютерних програм та систем автоматизації технологічних процесів, впровадження системи контролю якості послуг.

У разі конкурентної боротьби підприємства можуть успішно розвиватися, якщо впроваджується системне управління якістю продукції, оскільки однією з характерних рис сучасного ринку є вимогливість до підвищення якості виробів.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Антонюк О.П. Обґрунтування вихідних принципів розробки методу формування номенклатури та кількості запасних частин [Текст] / О. П. Антонюк, А. М. Баранов, С. С. Коробов, Б. С. Маряно. // Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія: Технічні науки. – 2014. – №2(69). – С. 10–15. Режим доступу: <https://ir.lib.vntu.edu.ua/bitstream/handle/123456789/6260/35.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
2. Біліченко В. В., Макаров В. А., Макарова Т. В., Антонюк О. П. Характеристика концепції щодо впровадження раціонального забезпечення регіонального вантажного АТП запасними частинами. *Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія: Технічні науки.* 2018. № 2 (82). С. 21 - 24. URL: <http://vtn.ztu.edu.ua/article/view/148056> (дата звернення: 01.03.2024).
3. Біліченко В. В., Макаров В. А., Макарова Т. В., Антонюк О. П. Про раціональний підхід до забезпечення запасними частинами вантажних АТП регіону. *Наукові нотатки. Міжвузівський збірник (за галузями знань «Технічні науки»)*. 2018. Вип. 62. С. 29 - 35.
4. Біліченко В. В., Антонюк О. П. Обґрунтування критеріїв оцінки ефективності вибору запасних частин, що зберігаються на складі АТП для підтримки в справному стані його рухомого складу. *Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія: Технічні науки.* 2016. №2 (77). С. 56 - 61. URL: <http://eztuir.ztu.edu.ua/123456789/5292> (дата звернення: : 01.03.2024).

**Олег Павлович Антонюк** — старший викладач кафедри автомобілів та транспортного менеджменту, Вінницький національний технічний університет, Вінниця, email: [antonuk@vntu.edu.ua](mailto:antonuk@vntu.edu.ua)

**Терещук Андрій Петрович** – студент ІАТ-20б, факультет машинобудування та транспорту, Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця, email: [andrijtereshchuk@gmail.com](mailto:andrijtereshchuk@gmail.com)

**Antoniuk Oleh P.** - senior lecturer at the Department of Automobiles and Transport Management, Vinnytsia national technical university, Vinnytsia, email: [antonuk@vntu.edu.ua](mailto:antonuk@vntu.edu.ua)

**Tereshchuk Andriy P.** - student ІАТ-20б, Faculty of Mechanical Engineering and Transport, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, email: [andrijtereshchuk@gmail.com](mailto:andrijtereshchuk@gmail.com)