

Операційне управління транспортними перевезеннями в АПК

Пішенін І.К.

кандидат економічних наук,
заступник начальника

Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків

У статті доведено, що транспортні системи стають одним з найважливіших стратегічних факторів розвитку аналіз держави. Проведено аналіз практичного досвіду особливостей системи транспортних перевезень та визначені стратегічні і тактичні завдання операційного управління транспортними перевезеннями в АПК.

Ключові слова: транспортні перевезення, операційне управління, система, агропромислова галузь.

Пишенин И.К. ОПЕРАЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ В АПК

В статье доказано, что транспортные системы становятся одним из важнейших стратегических факторов развития анализ государства. Проведен анализ практического опыта особенностей системы транспортных перевозок и определены стратегические и тактические задачи операционного управления транспортными перевозками в АПК.

Ключевые слова: транспортные перевозки, операционное управление, система, агропромышленная отрасль.

Pishenin I.K. OPERATIONAL MANAGEMENT OF TRANSPORT TRANSPORTATION IN THE AIC

The article proves that transport systems are becoming one of the most important strategic factors in the development of state analysis. The analysis of practical experience of the peculiarities of the transport transportation system is carried out and the strategic and tactical tasks of operational management of transportations in the agroindustrial complex are determined.

Keywords: transportation, operational management, system, agro-industrial branch.

Постановка проблеми. Еволюція транспортних систем доводить, що вони стають одним з найважливіших стратегічних факторів розвитку не тільки агропромислової галузі але й економіки в цілому. Практичний досвід доводить що визначальним фактором розвитку транспортної системи є операційне управління транспортної системи. Ефективність операційного управління націлена на задоволення постійного попиту в перевезенні продукції АПК на міждержавному, державному і міському рівнях.

Аналіз останніх досліджень. Розвиток системи управління транспортними перевезеннями відбувається з урахуванням вимог нормативно-правової бази чинного законодавства України, а також наукових досліджень вітчизняних та зарубіжних учених, як Х.М. Беспалюк, О.А. Біловодська, О.Б. Гірна, Є.В. Крикавський, Д.М. Ламберт, Р.Р. Ларіна, П.Р. Левковець, Л.Ю. Михальчук, М.А. Окландер, Дж.Р. Сток, Н.І. Чухрай, Т.В. Шарчук, Л.Я. Якимишин, О.М. Ястремська та ін. В сучасних умовах залишаються недостатньо розкритими та потребують подальшого дослідження питання щодо операційного

управління організації транспортних перевезень в АПК. Саме цим визначається актуальність статті, її мета та завдання.

Мета статті полягає у дослідженні особливостей і формуванні ефективного операційного управління транспортними перевезеннями агропромислового комплексу.

Вклад основного матеріалу. Наша країна зараз перебуває на досить складному етапі розвитку і транспортний кластер є найважливішим в економічному і соціальному плані. Особливо це має значення в агропромислому комплексі. Раціональна організація транспортних потоків є невід'ємною інфраструктурною частиною кожного підприємства, міста, регіону чи держави. Ця аналітика наводиться нами виключно для визначення проблемної обумовленості постановки стратегічних і тактичних завдань управління транспортними перевезеннями в АПК [1, с. 36].

У складі стратегічних завдань, які рекомендуються до вирішення транспортного вузла, передбачені:

- аналіз, контроль за структурою і конфігурацією вантажопотоків;
- визначення лімітуючих показників;

- визначення фінансової відповідальності у взаємозв'язку;

- узгодження з системою транспортного обслуговування у відповідності до комерційних пропозицій на перевезення вантажів через транспортний вузол за прямим варіантом «вагон – судно»;

- прийом замовлень і робота агентів з оформлення морського фрахту;

- узгодження дій з органами державного контролю на пункті пропуску через державний кордон;

- узгодження проекту планового перевезення вантажів через транспортний вузол в межах горизонту планування з урахуванням можливості всіх зацікавлених сторін (видів транспорту, транспортних організацій).

Стратегічні завдання отримують свій розвиток в змісті тактичних завдань:

- повне і своєчасне забезпечення заявок на перевезення;

- вибір раціональної схеми перевезення;

- диспетчерська підтримка перевезення на всьому її протязі;

- координація (синхронізація) і планування оперативної роботи транспортного вузла з перевантаження вантажів з урахуванням оперативної обстановки – підхід вантажопотоків і порожнього рухомого складу різних видів транспорту, погодні умови, наявність і відповідність перевантажувальних механізмів, завантаження складських майданчиків і приміщень;

- оптимізація, розподіл ресурсів, зниження витрат;

- постійна взаємодія і контроль за роботою експедиторів в частині виконання графіка подачі морського фрахту;

- постійний контроль за виконанням узгодженого (синхронізованого) плану підведення поїздів і їх просуванням на прилеглих ділянках залізниць, забезпечення зазначеної інформацією стивідорів, вантажоодержувачів і інших учасників перевезення [2, с. 168].

В цілому змістовне коригування стратегічних і тактичних планів повинно здійснюватись у відповідності з впливом факторів зовнішнього середовища.

Досягнення необхідної управлінської ідентифікації транспортної системи перевезень в даній аналітичній площині звертає на себе увагу не належне місце, що відведене проблемі управління, а також відсутність наскрізних технологій і методологій рішення оптимізаційних завдань. І це додатково свідчить на користь актуалізації системної організації

транспортних мультимодальних вантажоперевезень на системній основі.

Головні ідеї, що розвиваються нами, цілком узгоджуються з установками «Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року», змістом якої передбачена необхідність створення єдиної мережі національних транспортних коридорів і організації взаємодії між ними при освоєнні внутрішніх і зовнішніх вантажопотоків. Функціональні підрозділи, працюючи в мережевому полі, повинні здійснювати координацію планування вантажопотоків, збалансовувати потужності різних видів транспорту і представляти інтереси сформованого кожним з них локального транспортного комплексу. Застосування системи транспортних перевезень та активізація її інформаційної складової, обумовлюються головними інформаційними чинниками, що використовуються в системі транспортних перевезень. Інформаційні технології найчастіше не відповідають сучасним вимогам реалізації системного підходу, мають обмежені масштаби дії і виконують здебільшого інформаційно-довідкові функції. Інформаційна підтримка здійснюється для вирішення оперативних або тактичних питань в управлінні транспортними потоками. Фахівці і керівники нарікають на відсутність прикладних програмних засобів і технологій для вирішення динамічних оптимізаційних задач стратегічного управління, експертних систем обґрунтування рішень з використанням інтелектуальних баз даних. Між тим, сама постановка комплексу взаємопов'язаних тактичних і стратегічних завдань може забезпечити необхідну координацію в роботі мультимодальної транспортної системи вантажоперевезень [3, с. 12].

Проведення маркетингового аналізу процесів формування вантажопотоків стає можливим при наявності єдиної інформаційної мережі, здатної акумулювати інформацію про вантажі для планування руху і управління вантажопотоками в цілому. При цьому обґрунтування горизонту планування і складання прогнозу взаємодії різних видів транспорту з метою синхронізації вантажопотоків повинно стати, головним пріоритетом в досягненні управлінської інформаційної ідентифікації. Система повинна забезпечити реалізацію планів з коригуванням відповідних прогнозних даних в залежності від розвитку ситуації. У режимі реального часу мультимодальна система транспортних вантажоперевезень повинна здійснювати контроль за функціону-

ванням транспортних ланцюгів і виконувати необхідні дії в підтримку синхронізації. Збалансовані показники повинні включати керовані параметри що характеризують ефективність синхронізації, яка досягається в мережі, але забезпечуються на лінійних ділянках конфігурації.

Операційна система транспортних перевезень в АПК повинна забезпечувати виконання наступних функцій:

- сприяння в реалізації процедур митного адміністрування, зокрема в оформленні митної декларації та супровідних документів;
- виконання навантажувально-розвантажувальних робіт;
- здійснення відповідного зберігання вантажів в складських комплексах конкретно продукції АПК;
- зберігання великовагових і великогабаритних вантажів на відкритих майданчиках;
- сортування вантажів, комплектування, формування вантажних місць та відправок;
- зберігання контейнерів на мультимодальному контейнерному терміналі;
- обмін і відновлення контейнерів;
- надання стоянки для автомобілів;
- дрібний ремонт і технічне обслуговування автомобілів;
- автотранспортне обслуговування, в тому числі перевезення і експедирування вантажів під митним контролем, підвезення і розвезення вантажів клієнтам малотоннажними рухливими засобами;
- надання комплексних транспортно-експедиційних послуг клієнтам, в тому числі по доставці вантажів «точно в строк» і від «дверей до дверей».
- організація мультимодальних перевезень контейнерних вантажів за участю магістрального транспорту всіх видів;
- надання банківських, страхових послуг, послуг центру сертифікації товарів, служби безпеки;
- інформаційний супровід процесу перевезення, контроль за рухом вантажів і транспортних засобів;
- надання консультаційних послуг щодо обґрунтування вибору видів транспорту та маршрутизації перевезень, застосування логістичних технологій доставки вантажів, забезпеченню координації і синхронізації транспортних потоків, оптимізації складських і транспортних запасів;
- послуги з освоєння інноваційних технологій на основі взаємодії науки, виробництва та сервісного обслуговування споживачів.

Оцінюючи належним чином повноту даного переліку, слід зазначити, що в ньому представлені одночасно і управлінські і технологічні функції.

Тому організаційна структура системи транспортних перевезень повинна мати у своєму складі дві підсистеми.

Ієрархічна побудова корпоративної структури повинна мати:

- перший рівень (функціонально-управлінська підсистема) – аналітичний центр стратегічного управління і транспортної координації (синхронізації);
- другий рівень (забезпечуюча підсистема) – ланки логістичного ланцюга доставки вантажів (вантажовідправники, вантажоодержувачі, експедитори, оператори змішаних перевезень, перевізники, термінали, залізничні станції, порти, митні органи та прикордонні переходи).

У загальній аргументації необхідна зв'язаність підсистем, які, володіючи відносно незалежністю повинні використовувати синергетичний ефект взаємодії, «що підсилює їх можливості по організаційно-аналітичній оптимізації вирішення стратегічних і тактичних завдань, спрямованих на підвищення якості транспортного обслуговування і інтеграцію учасників доставки від виробника до споживача (вантажно-власників, експедиторів та різних видів транспорту) [4, с. 59]. Разом з тим, функціональна організаційна структура повинна володіти відповідною гнучкістю. Так, в рішенні задач керування транспортними ланцюгами більш адекватною може стати матрична структура, яка, зберігаючи позитивні складові функціональної структури – управління за функціями, реалізує додатково принципи процесного управління, що дозволяє перейти від управління за функціями до управління бізнес-процесами. У запропонованій нами структурі ієрархічний принцип діє в розподілі компетенцій між підсистемою першого і другого рівнів в частині стратегічного планування, в тому числі планування синхронізації. Ця ж функція отримує розвиток на рівні підсистем, кожна з яких буде координувати свій транспортний ланцюг як уніфіковану лінію взаємодії, кооперування потенційних учасників мультимодальних вантажоперевезень і здійснювати логістичну координацію бізнес-процесів. У такій структурі підрозділи вирішують питання «що зробити», а функціонально-управлінські – «як зробити». Причому питання «як зробити» несе в собі більший змістовний контекст в тому сенсі, що формує

регламенти управління транспортними ланцюгами поставок. Відповідно в такій корпоративній організаційній структурі рівень повинен акумулювати на собі бізнес-процеси взаємодії з клієнтами і постачальниками:

- моніторинг ринку транспортних послуг;
- розвиток клієнтської бази;
- управління взаємовідносинами з клієнтами;
- управління взаємовідносинами зі сторонніми організаціями при проектуванні транспортних послуг (ланцюгів доданої вартості) та ін. За правилами ієрархічної організації корпоративного управління за 1-м рівнем слід також закріпити управління фінансово-господарської діяльністю:
 - управління фінансовими інструментами;
 - планування і бюджетування;
 - бухгалтерський, управлінський облік, контроль виконання бюджету;
 - управління персоналом та ін.

На умовах «спільної діяльності» виконавців першого і другого рівнів необхідно здійснити розподіл компетенцій щодо бізнес-процесів управління транспортуванням в мультимодальних перевезеннях. Залишивши за функціонально-управлінської підсистемою конфігурацію транспортних ланцюгів і проектування координаційних рішень, на рівень другої підсистеми має сенс передати бізнес-процеси:

- прийом заявок на транспортування;
- вибір перевізників;
- пряме транспортування;
- управління дистрибуцією;
- консолідація відправлень;
- експедирування;
- оформлення рахунків до оплати за транспортні послуги та розрахунки з постачальниками за обслуговування;
 - супровід вантажів;
 - послуги митного оформлення;
 - послуги страхування;
 - управління рухомим складом.

Повністю на другий рівень слід віднести бізнес-процеси управління складом: приймання вантажів на відповідальне зберігання; розміщення вантажів на зберігання, оптимізацію розміщення; контроль збереження вантажів; упаковка, перепакування, маркування, виконання замовлень на відвантаження; підготовка супровідної документації; розрахунки з клієнтами за послуги зі зберігання та обробки.

На рівні підсистем повинні бути зосереджені бізнес-процеси експлуатації власного рухомого складу, обладнання, але з важли-

вою поправкою на те, що управління цими об'єктами має відповідати вимогам, введеним функціонально-управлінської підсистемою в порядку регламентації транспортної координації:

- управління власним і орендованим вагонним парком, автотранспортними засобами (розробка стратегії використання власного парку в процесі виконання замовлень клієнтів; планування параметрів ефективної роботи транспорту; диспетчеризація, контроль за станом, місцезнаходженням вантажів, перевантаженням; управління взаємодією з організаціями, які виконують профілактичне обслуговування та ремонтні роботи і ін.);
- управління складським обладнанням (управління експлуатацією технічних засобів, контроль стану; виконання профілактичних оглядів, поточного, середнього і капітального ремонтів та ін.);
- управління нерухомістю (управління експлуатацією об'єктів нерухомості; виконання капітального ремонту; управління взаємодією з орендарями; управління інвестиційними проектами з будівництва об'єктів нерухомості що виникає при транспортних перевезеннях – склади, реконструкції та технічного переозброєння і ін.).

Інформатизація цих бізнес-процесів створюється за принципом формування єдиного інформаційного простору, адаптованого до умов його включення в транспортну мережу. Інформатизація повинна бути наскрізною, що охоплює перший і другий рівень і розповсюджується до робочих місць. Технологічні режими вимагають того, щоб автоматизовані робочі місця (АРМ) співробітників повинні бути оснащені сучасними засобами інформації та забезпечення доступу до неї відповідно до вимог, що пред'являються до організації робочих місць з використанням відеотермінальних пристроїв, засобів зберігання і передачі даних що включаються в мережу АРМ повинні працювати в середовищі стандартної клієнтської операційної системи та забезпечувати необхідні засоби комунікації, в тому числі в режимі віддаленого доступу. При цьому способи отримання інформації повинні бути досить прозорими на обох рівнях управління транспортуванням і переробкою вантажів, маючи на увазі використання наскрізних інтерфейсів користувачів. Фахівці в області інформатизації і зв'язку пропонують деякі вже апробовані рішення.

Висновки із цього дослідження. Перспектива впровадження таких систем об'єднаних

товується виходячи із загальних висновків про те, що потреба України в перевантажувальних потужностях, незважаючи на введення в експлуатацію нових перевантажувальних портових комплексів, забезпечується вітчизняними портами не в повному обсязі. Виходячи з цього актуальним напрямком підвищення ефективності роботи транспортних вузлів була визнана оптимізація управління перевантажувальними процесами порту, його

інфраструктурою на основі застосування сучасних інформаційних технологій. Для забезпечення більш активного використання транспортного інструментарію вирішуються завдання вдосконалення системи інформаційної підтримки управління технологічними процесами. Комплексна інформаційна система повинна включати локальну обчислювальну мережу, що об'єднує робочі місця виконавців всіх задіяних в управлінні служб.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Економічні важелі державного регулювання діяльності підприємств агропромислового комплексу // Н.І. Пижикових, Е.В. Титова, М.А. Козлов. – Успіхи сучасної науки. – 2015. – № 4. – С. 34-39.
2. Плужников К.И., Чунтомова Ю.А. Транспортное экспедирование. – М.: Транслит, 2006. – 528 с.
3. Дикань В.Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України / В.Л. Дикань, Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2010. – № 30. – С. 11-16.
4. Курлянд А.М., Постан М.Я., Сторожев В.В. Об одной задаче оптимизации параметров транспортных средств в мультимодальных системах доставки груза // Вісник ОНМУ: Зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ, 2005. – Вип. 16. – С. 56-65.

REFERENCES:

1. Economic levers of state regulation of activity of enterprises of the agro-industrial complex // NI Pizhikov, E.V. Titova M.A. Goats – Advances in modern science. – 2015. – No. 4. – p. 34-39.
2. Pluzhnikov K.I., Chuntovova Yu.A. Transport forwarding. M.: Translit, 2006. – 528 p.
3. Dikan V.L. Consolidation of the possibilities of industry and transport in the conditions of international transport corridors as a way of suspension of crisis phenomena in the economy of Ukraine / V.L. Dikan, N.V. Yakimenko // Bulletin of the Economy of Transport and Industry. – 2010. – No. 30. – P. 11-16.
4. Kurlyand AM, Poshtan M.Ya., Storozhev V.V. On one task of optimization of parameters of vehicles in multimodal delivery systems cargo // Bulletin of the ONMU: Zb. sciences works. – Odessa: ONMU, 2005. – Vip. 16. – P. 56-65.