**ВЗАЄМОДІЯ ЕЛЕМЕНТІВ СИСТЕМИ РОЗПОДІЛУ**

*Сауляк Л.В., Котова С.О.*

*Національний транспортний університет*

*Савченко Л.В.*

*Національний авіаційний університет*

**Постановка проблеми.** У зв’язку з постійним розвитком транспортної галузі виникає необхідність перегляду старих принципів діяльності відповідних підприємств, їх зміни та вдосконалення. Потребує змін і система розподілу виробничих та торгівельних організацій. Зокрема, необхідно підходити до формування системи розподілу продукції, грунтуючись на раціональних принципах управління доставкою товарів. Створення ефективної системи управління взаємовідносинами зі споживачами є джерелом конкурентної переваги підприємства. У даній статті основна увага приділяється аналізу взаємовпливу певних елементів системи розподілу (транспортування та каналів розподілу).

**Аналіз останніх публікацій.** Проблемами системи розподілу та управлінням рухом матеріального потоку у своїх працях велику увагу приділяють такі вчені, як: Грант Стюарт, А. Стиркленд, Штерн Льюіс, Е. Кофлан, Д. Ланкастер, В.С. Лукинський, А. М. Гаджинський, В. І. Сергєєв та ін.

**Мета.** Метою статті є дослідження напрямків взаємодії елементів системи розподілу продукції.

**Виклад основного матеріалу.** Розподіл – вид діяльності, куди входять реклама, реалізація, транспортування продукції і надання послуг покупцям. Фізичний розподіл охоплює ту частину системи логістики, яка пов’язана з доставкою продукції від продавця до споживача, а фізичне забезпечення – ту частину логістичної системи, яка здійснює рух сировини і матеріалів від постачальника або джерела сировини.

Основна мета логістичної системи розподілу – доставити товар в потрібне місце і в потрібний час. Канал розподілу – це сукупність організацій або окремих осіб, які приймають на себе або допомагають передати іншому право власності на конкретний товар чи послугу на шляху від виробника до споживача.

Незважаючи на те, що при використанні послуг посередників виробник певною мірою втрачає контроль за реалізацією товарів, більшість підприємців вважає вигідним залучення посередників. Адже, усі учасники каналів розподілу виконують принаймні одну з наведених далі функцій:

– встановлення і підтримання зв'язків із потенційними споживачами;

– пристосування товару до вимог споживача, а саме — сортування, комплектування, монтаж, пакування;

– формування товарного асортименту;

– проведення ділових переговорів із споживачами стосовно рівня цін та інших умов перед укладанням угод на поставку;

– організація товарного руху: транспортування і складування товару;

– прийняття на себе ризиків (часткове чи повне) від функціонування каналу і збуту товару.

Практично ці функції можуть виконувати як виробник, так і посередники. Відповідь на запитання, хто має виконувати ту чи іншу функцію, залежить від того, хто може зробити це ефективніше. З появою нових можливостей будь-який канал може перебудувати свою структуру.

Недостатньо оперативні дії служб транспортування можуть негативно відбитися на роботі виробничо-координаційного відділу, безвідповідальність якого, у свою чергу, дезорганізує діяльність служби збуту. Прагнення оптимізувати роботу виробничих підрозділів може призвести до перевантаження складів одним видом продукції і невчасного забезпечення іншим.

Низькі витрати на транспортування можуть стати гарною метою, якщо транспортна служба намагається її досягти, не приносячи в жертву швидкість і надійність доставки, якщо не буде потрібно збільшувати витрати на утримання запасів. Чим більший обсяг партії продукції, що запускається у виробництво, тим менші витрати на переналагодження устаткування. Проте витрати на зберігання незавершеного виробництва збільшуються. Навпаки, зі зменшенням обсягу партії витрати на зберігання запасу знижуються, а витрати на переобладнання збільшуються. Розміщення виробничих потужностей, складів, пунктів технічного контролю впливає на транспортні витрати.

Основною характеристикою матеріального потоку підприємства є безперервність. Протягом усього технологічного циклу постачання продуктів кожен його учасник повинен забезпечувати споживачів за принципом "точно в строк", але ці дії мають супроводжуватися мінімальними сукупними витратами, пов'язаними з рухом.

Поряд із поняттям "управління матеріальним потоком" спеціалісти виділяють ще два терміни - "управління доставкою" і "управління розподілом". Перший стосується руху матеріалів у межах підприємства, другий – розподілу готової продукції серед споживачів.

У рамках підрозділу з управління розподілом об'єднуються пов'язані з рухом функції, які знаходяться в "економічному просторі" між крайньою межею виробничого процесу, тобто відвантаженням готової продукції з розміщених на території підприємства складів збуту, і сферою споживання продукції, що постачається.

Таким чином, підрозділ з управління доставкою - це організаційний механізм зниження витрат, які виникають, в основному, на етапах постачання і виробництва, а підрозділ з управління розподілом - аналогічний механізм зменшення витрат, але вже в сфері збуту. Обидва варіанти побудови інтегрованого підрозділу базуються на розчленуванні матеріального потоку і є окремими випадками загального управлінського рішення. Його доцільно рекомендувати підприємствам, які незалежно від виробничого профілю стикаються з проблемами, пов'язаними з координацією дій усіх підрозділів, через які проходить матеріальний потік.

Однією з причин низької конкурентоздатності товарів, вироблених в Україні, є великі затрати на транспортно-експедиційне забезпечення розподілу товарів, величина яких в 2-3 рази перевищує рівень розвинутих країн. Застосування сучасного логістичного підходу до організації надання транспортних послуг споживачам сприяє усуненню вад колишньої командної системи управління і підвищенню якості доставки вантажів.

Транспортно-експедиційне забезпечення розподілу товарів – це діяльність експедиторів по плануванню, організації і виконанню доставки товарів від місця їх виробництва до місць споживання і наданню додаткових послуг по підготовці партій відправлень до перевезень: оформлення необхідних супроводжуючих документів, укладання угоди перевезення з транспортними підприємствами, розрахунки за перевезення вантажу, організація вантажно-розвантажувальних робіт, збереження, надання інформаційних і фінансових послуг і т.п.

Регіональні транспортні організації (РТО) по збору і розподілу вантажів забезпечують перевезення на невеликі відстані до торгової зони. На пунктах збору РТО вантажі зберігаються 1-2 дні, а потім комплектуються і поставляються замовнику на наступну чи другу добу. Як правило, операції РТО по збору і розподілу вантажів скорочують тривалість доставки малих партій вантажу від постачальника до замовника на 25-30 % і більше в залежності від конфігурації обслуговуваної мережі. Нові послуги транспортних організацій дають споживачам можливість здійснювати контроль і проявити гнучкість для швидкої перебудови каналів розподілу.

Підвищує якість обслуговування споживачів транспортних послуг і раціональна маршрутизація. Маршрутизація перевезень – це найбільш досконалий спосіб організації потоків вантажів з підприємств гуртової торгівлі, який здійснює суттєвий вплив на прискорення обороту автомобіля при раціональному і ефективному його використанні. Якщо маршрути створені, визначені і дотримуються строки поставок, то виробничі запаси споживачів можуть скоротитися у 1,5-2 рази. Отже, розробка обґрунтованих маршрутів і проектів планів перевезень сприяє своєчасному і безперебійному виконанню поставок продукції споживачам і ефективній взаємодії постачально-збутових і транспортних організацій.

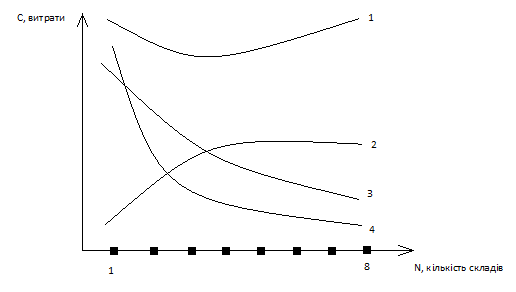
Одна з найбільш цікавих задач теорії логістики - визначення кількості складів у регіоні та координат їх розташування. Вважається, що відомі:

- координати постачальників (, ) і споживачів (, );

- обсяги продукції, яку виробляється (Q) і споживає клієнт (Р);

- характеристики транспортної мережі регіону (наприклад, для великого міста є мережа доріг, що дозволяє здійснювати перевезення, між постачальниками, споживачами і складами, кількість і розташування яких потрібно визначити).

Так, у ряді видань наводяться графіки для окремих складових та узагальнених логістичних витрат в залежності від кількості складів (рис. 1).



1. Cукупні витрати
2. Витрати на зберігання запасів, експлуатацію складів і на управління системою розподілу
3. Загальні витрати на транспортування товарів
4. Втрати через віддаленість складу від споживача

Рис. 1. Залежність загальних витрат на функціонування системи розподілу від кількості складів

Вважається, що транспортні витрати і втрачена вигода від продажів зменшуються зі збільшенням кількості складів, тоді як витрати на утримання запасів, експлуатацію складського господарства і управління складською системою зростають. Наявність зазначених суперечливих тенденцій призводить до того, що залежність загальних витрат на функціонування системи розподілу від кількості складів має параболічний характер.

Якщо розглядати дану ситуацію з точки зору аналітичного рішення, то в цьому випадку цільова функція для вирішення оптимальної кількості складів являє собою так звану транспортно-виробничу задачу, рішення якої припускає використання алгоритму «комбінаторного пошуку послідовних оцінок варіантів» або методів динамічного програмування. Але у реальних логістичних розподільних мережах транспортна робота і транспортні витрати не завжди змінюються по параболічній залежності при збільшенні кількості складів в регіоні.

**Висновок.** Успіх підприємницької діяльності залежить від правильної організації: ефективної роботи елементів системи розподілу, їх раціональної взаємодії та взаємовпливу з метою мінімізації загальних витрат і підвищення конкурентоспроможності підприємства.

**Література**

1. Бажин И.И. Логистика. Харьков: Консум 2004 – 240с.
2. Линдерс М.Р., Фирон Х.Е. Управление снабжением и запасами. Логистика/Пер. с анг. – СПб.:ООО «Виктория-Плюс»,2002, 768 с.
3. Модели и методы теории логистики: учебник /Под ред. B.C. Jlyкинского. - СПб.: Питер, 2003. - 316 с.
4. Сток Дж., Ламберт Д. Стратегическое управление логистикой // Пер с 4-го изд. – М: ИНФРА-М, 2005. – 797 с.

УДК…

Внаслідок постійного розвитку транспортної галузі виникає необхідність перегляду старих принципів діяльності відповідних підприємств. Тому в даній статті увага приділяється взаємозв’язку елементів системи розподілу, зокрема, транспортуванню.

UDC…

In the result of permanent development in transport sphere there are necessity in examination of old principles of enterprise activity. That is why in this article attention is spared intercommunication of elements of the system of division, in particular, to transporting.