

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РАЦИОНАЛИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ ФУНКЦИОНИРОВАНИЕМ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ПРЕДПРИЯТИЯ ТРАНСПОРТНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

УДК 658.7

Юлия Александровна Ананкина,
Аспирант кафедры «Менеджмент туристического бизнеса», Саратовский государственный технический университет имени Гагарина Ю.А.
Тел.: (903) 386-94-48
Эл. почта: yuanankina@yandex.ru

В статье излагаются основные проблемы, возникающие на предприятиях транспортного машиностроения в процессе движения внутризаводских материальных потоков. Особое внимание уделено вопросу рационального использования транспортных средств относительно существующей мощности материального потока предприятия. Приводится поэтапный процесс транспортного обслуживания материального потока. Выделяется место транспорта в логистической системе предприятия. Даются методические рекомендации по рационализации управления функционированием логистической системы предприятия транспортного машиностроения в разрезе соответствия транспортной обеспеченности текущей загрузки мощностей.

Ключевые слова: логистические потоки, мощность потока, внутризаводской транспорт, логистическая система, рационализация управления функционированием, машиностроение

Yulia A. Anankina,
Postgraduate student of Management of Tourism Business Department, Saratov State Technical University named after Yu. A. Gagarin.
Tel.: (903) 386-94-48
E-mail: yuanankina@yandex.ru

GUIDELINES FOR RATIONALIZATION OF MANAGEMENT OF PERFORMANCE OF LOGISTICS SYSTEM OF TRANSPORT MACHINE MANUFACTURING ENTERPRISES

The main problems that occurs in a process of movement of material flows in the enterprises of transport machine manufacturing enterprises are stated in the article. Particular attention is paid to the rational use of vehicles on the existing capacity of the material flow of the enterprise. Process of transport service of material flow is concerned step by step. The place of transport in the logistics enterprise system is determined by authors. We give guidelines for rationalization of management of performance of logistics system of transport machine manufacturing enterprises in the context of compliance capacity utilization with the current provision of transport.

Keywords: logistics flows, flow capacity, internal transport, logistics system, rationalization of management of performance, manufacturing

1. Введение

В современных рыночных условиях, характеризующихся вступлением России в ВТО, большое значение приобретает способность предприятий быстро и гибко реагировать на запросы рынка. В полной мере это относится к продукции предприятий транспортного машиностроения, проблемой для которых является обеспечение высокого качества и конкурентоспособности на внутренних и мировых рынках.

Эффективное функционирование производственных предприятий невозможно без развитой логистической инфраструктуры, формирование которой связано с принятием управленческих решений о составе ее элементов и их взаимодействии по логистическим потокам. Поскольку данные объекты требуют значительных материальных затрат на свое формирование и содержание, принятие решений об объектном и количественном составе инфраструктуры имеет особое значение. [1]

В процессе реализации методологических подходов к управлению процессом проектирования и функционирования логистической системы предприятия исходным принимается базовое положение теории логистики: концептуальной основой логистики является системный подход, состоящий из теории систем, проектирования и структурирования системы с целью оптимизации использования пространственных и временных ресурсов, организации людских, материальных, финансовых и информационных потоков [2], [3].

Этот важнейший принцип методологии системного анализа заставляет по-новому подходить к создаваемым системам, требует проводить глубокий анализ действительного состояния дел в той или иной системе и дает возможность создавать системы, которые практически способны такое состояние улучшить.

В целях обоснования принятия управленческого решения о формировании гибкой инфраструктуры и замены элементов инфраструктуры логистической системы предприятия транспортного машиностроения нами составлен алгоритм реализации цепочки поставки материала в рабочую зону, представляющий поэтапный процесс транспортного обслуживания материального потока от «входа» (поставки) до рабочего места сборочного или заготовительного производства. На основании чего определено место транспорта в логистической системе предприятия и выявлены существующие проблемы на предприятии транспортного машиностроения на примере ОАО «Трансмаш», что позволило в дальнейшем составить методические рекомендации по их рациональному устранению.

2. Анализ проблем функционирования логистической системы предприятия транспортного машиностроения в разрезе вопроса обеспеченности элементов инфраструктуры внутризаводским транспортом

До момента получения готового изделия, материальный поток осуществляет цикл движения по таким элементам логистической инфраструктуры как склады, цеха. Мы рассматривали его с детализацией от точки входа, поступления материалов и комплектующих от поставщиков, до конкретного рабочего места. Представленная схема на рис. 1 наиболее наглядно отражает данные этапы.

Первый этап, определенный авторами, поступление материального потока на территорию предприятия грузовым транспортом или посредством осуществления железнодорожных поставок. Затем, осуществляются погрузочно-разгрузочные работы при разгрузке на склад. Далее выделяются погрузочно-разгрузочные работы, производимые для перемещения в цех. Следующая стадия – перемещение в цех грузовым транспортом (газелью, карой и др.). Погрузочно-разгрузочные работы в цехе в рабочую зону и из рабочей зоны оборудования выделены поскольку также влияют на конечную эффективность процесса производства, занимая определенное время на осуществление операций. Финальными стадиями являются перенос из рабочей зоны оборудования на оборудование для обработки



Рис. 1. Цепочка поставки материала в рабочую зону

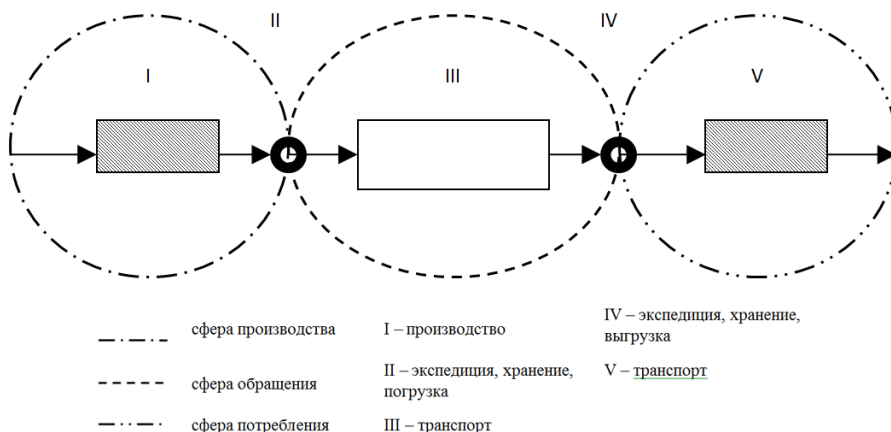


Рис. 2. Место транспорта в логистической системе предприятия

и последующий возврат материалов с оборудования на рабочую зону оборудования для передачи на операции по завершению изготовления изделия.

На основании анализа на предприятии ОАО «Трансмаш» технологических и транспортных потоков выявлены следующие недостатки:

- значительный объем работ на погрузке-разгрузке комплектующих выполняется вручную, в результате используется значительное количество вспомогательных рабочих;

- нерационально применяется грузоподъемное транспортное средство кран-балка, предназначенное для доставки крупногабаритных комплектующих на рабочие места, но нерационально используемое для перевозки более легких грузов;

- увеличиваются простои рабочих мест в ожидании комплектующих, не всегда своевременно доставляемых для заготовительного и сборочного производства;

- не сбалансированы мощности инфраструктуры элементов логистической системы предприятия, в частности, складские, транспортные, погрузочно-разгрузочные, сказывающиеся на выполнении производственной программы.

Выделение поэтапного процесса движения материалов и определение возникающих проблем, позволяет

говорить о важности роли транспортного обеспечения в работе предприятий транспортного машиностроения (рис. 2).

3. Методические рекомендации по рационализации управления функционированием логистической системы предприятия транспортного машиностроения в разрезе соответствия текущей загруженности мощностей транспортной обеспеченности.

Для устранения перечисленных недостатков предлагается такое мероприятие как формирование таблиц характеристики транспортного обслуживания потоков и комплектовочно-лимитных карт как инструмента управления функционированием инфраструктурных объектов логистической системы предприятия транспортного машиностроения. Комплектовочно-лимитные карты представляют собой

планы обеспечения объектов и участков комплектующими, конструкциями и материалами. В данном документе предусмотрены конкретные объекты и сроки поставки комплектующих на рабочие места, что позволяет решать следующие вопросы: сокращать сроки производства продукции, уменьшать непроизводительные простои, обеспечивать ритмичность производства, уменьшать трудовые и материальные затраты.

Формирование таблиц транспортных потоков предлагается осуществлять в такой последовательности:

1. Описание и оценка технологических маршрутов на предприятии по производственным и обслуживающим подразделениям, в том числе, реализующим погрузочно-разгрузочные операции и транспортные операции (ОГТ).
2. Сбор статистической информации о работе оборудования и периодичности поставки комплектующих (информация из 1С УПП, ответственный за формирование данной информации – отдел инвестиций и экономического анализа).

На данный момент информация по транспортным услугам транспортного цеха в информационной системе бухгалтерского учета предприятия отсутствует.

Для накопления такой информации автор предлагает использовать документ из 1С УПП «Отчет о производстве за смену», в который вносятся все услуги, оказываемые транспортным цехом, в разбивке по подразделениям-получателям услуг, маршрутам, перевозимым грузам.

С этой целью 1С УПП должна быть доработана в части занесения блока нарядов транспортного цеха. В результате в 1С УПП накапливается информационная база, из которой может быть получена таблица характеристики транспортного обслуживания потоков (табл. 1).

Данная таблица анализируется по присвоенным рейтингам потокам и

Таблица 1

Характеристика транспортного обслуживания потоков

Вид транспорта	Время доставки	Вид продукции
Ручная кладь		
Кары		
Газели		
Грузовые машины		
Тележки		

используется для экспресс-оценки ситуации транспортного обслуживания каждого рабочего места по инфраструктурным объектам логистической системы, то есть пропускной способности объектов инфраструктуры, в результате чего принимаются оперативные меры по реализации гибких производственных мощностей для логистических операций складирования, производства, транспортировки.

4. Заключение

Предложенные методические рекомендации применимы в процессе управления функционированием логистической системы предприятий транспортного машиностроения для повышения согласованности грузовых единиц мощности погрузо-разгрузочных механизмов в подразделениях сборочного производства, что позволяет устранить проблему не-

соблюдения времени на изготовление продукции, влекущую сокращение объема производства и продаж, и соответственно, ухудшение финансовых результатов.

Литература

1. Логистика/ В. В. Дыбская, Е. И. Зайцев, В. И. Сергеев, А. Н. Стерлигова; под ред. В.И.Сергеева. – М.: Эксмо, 2013. – 944с – (полный курс MBA).
2. Систематизация логистических потоков и их аналитическое описание / В.И. Бережной [и др.] // Коммерция и логистика: сборник научных трудов. Выпуск 6/ Под ред. В.В. Щербакowa, А.В. Парфенова и Е.А. Смирновой. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2007. – С. 20-24.
3. Bowersox, Donald J. and David C. Closs (1996), *Logistical Management: The Integrated Supply Chain Process*. New York: McGraw-Hill, 1996.730 p.

References

1. Logistics / VV Dybsky, EI Zaitsev, VI Sergeev, AN Sterligova, ed. VI Sergeeva. – Moscow: EKSMO, 2013. – 944s – (full course MBA).
2. Sistematizacija logisticheskikh potokov i ih analiticheskoe opisanie / V.I. Berezhnoj [i dr.] // Kommercija i logistika: sbornik nauchnyh trudov. Vypusk 6/ Pod red. V.V. Shherbakova, A.V. Parfenova i E.A. Smirnovoj. – SPb.: Izd-vo SPbGUJeF, 2007. – S. 20-24.
□Systematization of logistics flows and their analytical description / VI Gentle [and others] // Commercial and Logistics: collection of scientific papers. Issue 6 / Ed. VV Shcherbakov, AV Parfenova and EA Smirnova. – St. Petersburg.: StPSUEF Publishing House, 2007. – P. 20-24.
3. Bowersox, Donald J. and David C. Closs (1996), *Logistical Management: The Integrated Supply Chain Process*. New York: McGraw-Hill, 1996.730 p.