

и разгрузку, общий перемещенный вес, число ошибочных доставок, размеры и грузоподъемность подвижного состава, профессионализм водителей и др.;

– для логистики складирования – оборачиваемость запасов, средний объем запасов, загрузка складской площади, доля заказов, удовлетворяемых из запасов, доля общего спроса, удовлетворяемого из запасов, время выполнения заказа, ошибки при комплектации заказов; возможность специальных условий хранения др.

Для того чтобы реально отображать ситуацию в логистической системе, показатели должны: быть связанным с целями анализа; фокусироваться на существенных факторах; быть реально измеряемым; быть объективным; быть связанным с текущими, а не прошлыми результатами; быть сравнимым с другими организациями и другими временными срезами; быть понятным всем заинтересованным лицам; затруднять манипулирование в целях получения искаженных данных.

Следует сказать, что существует огромное количество разнообразных показателей, которые всесторонне позволяют оценить логистическую деятельность организации. Однако не следует использовать все показатели сразу, так как при одновременной оценке эффективности различных функциональных областей логистической деятельности может возникнуть проблема несогласованности разных показателей, которые могут давать разнонаправленные результаты. Это связано, в первую очередь с тем, что в логистических системах работа нацелена на единый экономический результат, а не на оптимизацию определенных функциональных областей. Следовательно, поиск резервов повышения эффективности должен носить общий потоковый характер, при этом пренебрегая эффективностью отдельных сфер деятельности.

Для решения этой проблемы при логистическом анализе надо помнить, что измерения показателей деятельности – это не окончательная задача. Измерения только предоставляют важную для менеджера информацию, на основании которой он должен сделать вывод о том, насколько система хорошо решает поставленные перед ней задачи. Таким образом, необходимо выбирать показатели на основании целей и задач, которые поставила перед собой организация. Достаточно часто менеджеры игнорируют этот подход, используя те показатели, которые легче получить или удобней использовать, которые применялись раньше или те, которые представляют ситуацию в выгодном свете.

Однако такой подход может привести: к торопливому, некачественному обслуживанию клиентов, если работа оценивается по числу клиентов, а не по качеству услуг или, наоборот, к большим очередям и безразличию к клиентам, если оценка работы не ставится в зависимость от общего количества обслуженных клиентов; к мчащемуся на большой скорости грузовому или пассажирскому транспорту, если работа водителей соответственно оценивается по числу доставок в день или поставлена в жесткую зависимость от графика.

Таким образом, анализа логистических систем организации позволит переместить акценты в хозяйственной практике фирм с управления производством на управление потоковыми процессами, использовать всесторонний комплексный подход к процессам управления движением материальных ценностей, а, следовательно выявить новые резервы снижения затрат товародвижения и повышения качества обслуживания потребителей.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Бауэрсокс Дональд Дж., Логистика: интегрированная цепь поставок. – М.: «Олимп – Бизнес», 2001.
2. Белорусский транспортно-логистический портал http://www.transportal.by/services/logistika/transport_logistics.php?sphrase_id=657, - Дата доступа 02.01.2013;
3. Модели и методы теории логистики : учеб. пособие / под ред. В.С. Лукинского. - СПб. : 2008. - 447 с.

Полевой А.Н.,

Белорусский государственный университет транспорта,

г. Гомель, Республика Беларусь

apolevoi@gmail.com

ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ В ТРАНСГРАНИЧНЫХ СИСТЕМАХ

Трансграничное сотрудничество особенно усиливается в эпоху глобализации, когда интенсифицируются трансграничные материальные, финансовые и человеческие потоки, снижается барьерная функция государственных границ, что сопровождается формированием сетей неформального и формального взаимодействия между факторами соседних приграничных регионов. Приграничные регионы – особый тип регионов, развитие которых определяется функциональным дуализмом границы, сочетающей функции барьерности и контактности. В условиях глобализации усиливается интенсивность межрегиональных и международных связей. В условиях увеличения транзитных потоков повышается значимость обслуживающих их приграничных регионов. Приграничные регионы наделяются правом развивать связи с приграничными регионами других государств и формируют институты, позволяющие развивать эти связи [1].

Подобными институтами являются региональные транспортные системы (РТС). РТС относятся к типу открытых сложных систем, которые постоянно взаимодействуют с внешней средой или с другими системами. В основе формирования и развития РТС лежит современная организация транспортной составляющей региональной экономической системы, которая

базируется на формировании и развитии соответствующей инфраструктуры РТС, создаваемой и функционирующей на базе действующего в регионе транспортного узла. В последние годы весьма актуальной стала проблема формирования системы мультимодальных транспортных узлов и внедрения прогрессивных логистических технологий и организации транспортно-логистического процесса [2].

Региональные транспортные системы становятся базисом для образования трансграничных транспортных систем, а впоследствии и для трансграничных транспортно-логистических систем. Ключевым моментом в появлении «трансграничности» в понятии системы является пересечение границ государства и связанные с этим процедуры, операции, документы и взаимоотношения. Фактор пересечения границы может делать логистическую систему международной (рисунок 1).

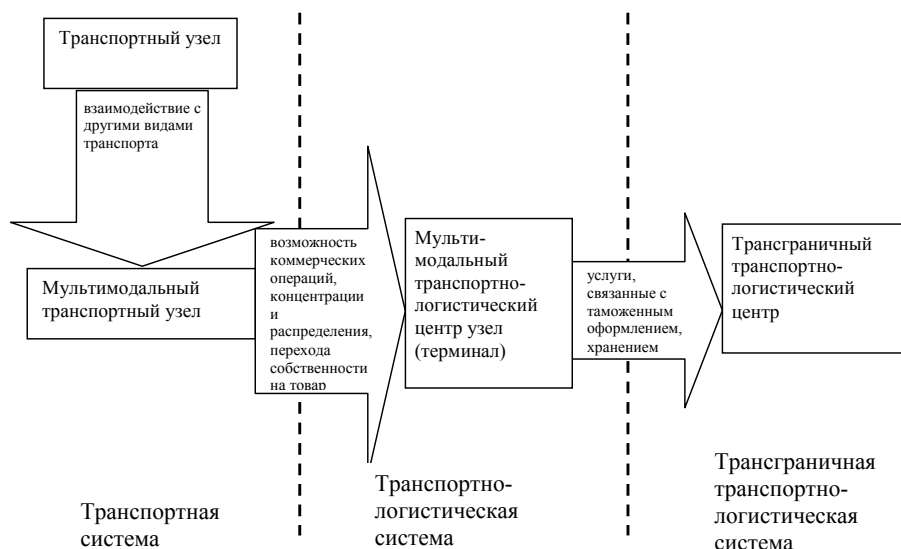


Рисунок 1. Формирование трансграничных транспортно-логистических центров

Таким образом, в определении международной логистики ключевым элементом является факт наличия грузоотправителя и грузополучателя в различных государствах, отношения импорта-экспорта между странами. Трансграничная же логистика опирается по своей сути на факт пересечения грузом таможенной границы между государствами.

Определить «международность» системы можно следующим образом – система функционирует на территории двух и более государств.

В некоторых источниках международная транспортно-логистическая система характеризуется наличием таможенных режимов: «в случае построения международной транспортно-логистической системы необходимо наряду с рассмотрением транспортного пространства учитывать условия помещения товаров под таможенные режимы».

Данный подход определяет не международность, а трансграничность транспортно-логистической системы, так как делает упор на операции, связанные с пересечением границы. Международные транспортно-логистические системы включают в себя трансграничные транспортно-логистические системы, в качестве подсистем, отвечающих за процессы пересечения потоками государственных границ.

Таблица 1. Сравнение международных и трансграничных транспортно-логистических систем

	Международная транспортно-логистическая система	Трансграничная транспортно-логистическая система
Расположение	На территории минимум двух государств	Может располагаться на территории одного государства
Основная задача	Обеспечение перемещения грузов и товаров из пункта в одной стране в пункт в другой	Обеспечение перемещения грузов и товаров через границу
Основные функции	Появление отношений экспорта-импорта между странами	Пересечение грузом (товаром) границы с оплатой таможенных платежей
	Накопление и распределение грузо- и товаропотоков в международной торговле	Накопление и распределение грузо- и товаропотоков после/перед прохождения границы и таможенной очистки
	Обеспечение финансовых и информационных потоков сопутствующих перемещению товаров и грузов во время всего цикла транспортировки	Обеспечение финансовых и информационных потоков на протяжении нахождения товаров и грузов в пределах системы

Основной функцией транспортно-логистического центра является функция канала движения ресурсов [3]. Таким образом, трансграничные транспортно-логистические центры являются элементами логистической сети со специфическими функциями по организации канала движения ресурсов в направлениях связанных с пересечением границы.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Чекалина, Т.Н. Использование сетевого подхода в методике анализа трансграничного сотрудничества / Т.Н. Чекалина // Вестник Российского государственного университета им. И. Канта. - Вып. 7: Сер. Естественные науки. – Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2007. - С. 92-97
2. Остапчук Н.Н. Развитие логистических центров в транспортном пространстве Европейского союза. // Управление общественными и экономическими системами. № 1. 2007. – С. 13-21.
3. Еловой И.А. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь: учеб.-метод. пособие // И.А. Еловой, А.А. Евсюк, В.В. Ясинский. – Гомель, БелГУТ, 2007. –С. 8.

Рудковский О.А.,

Житомирский государственный технологический университет,
г. Житомир, Украина
olegrski@mail.ru

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ РАЗРАБОТКИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СТРАТЕГИИ МОЛОКОПЕРЕРАБАТЫВАЮЩЕГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Современные динамические экономические условия на внутренних и международных рынках требуют от системы управления соответствующей, своевременной реакции на ситуацию для обеспечения управляемого функционирования и развития предприятия в долгосрочном периоде. На сегодняшний день такую реакцию способно обеспечить стратегическое управление предприятием, в основе которого – логистическая концепция управления. Она обеспечивает предприятие системой передовых решений в управлении, в центре которых находится логистическая стратегия предприятия. В современной практике при разработке логистической стратегии предприятий широко используется модель SCOR, которая разработана специально для управления логистическими цепями, а, следовательно, может использоваться для разработки логистической стратегии. Референтная модель операций в цепях поставок (Supply Chain Operations Reference model (SCOR)), – была разработана и развивается международным Советом по цепям поставок (Supply Chain Council, сокращенно – SCC) в качестве межотраслевого стандарта управления цепями поставок [1-3].

Референтная модель SCOR – это эталонная (рекомендуемая) схема организации бизнеса, разработанная для конкретных отраслей промышленности на основе реального опыта внедрения в различных предприятиях по всему миру и включают проверенные на практике процедуры и методы организации управления [3]. В модели определены типовые бизнес-процессы, горизонтальные и вертикальные связи и бизнес-правила, действующие в различных областях.

Модель SCOR была разработана, чтобы дать предприятиям возможность общаться на языке общих стандартов, сравнивать себя с конкурентами, учиться у предприятий данной отрасли и у предприятий других отраслей. SCOR – это референтная модель, которая задает язык для описания взаимоотношений между участниками цепи поставок, содержит библиотеку типовых бизнес-функций и бизнес-процессов по управлению цепями поставок. Эта модель помогает не только оценить текущую деятельность, но и оценить эффективность реинжиниринга бизнес-процессов предприятия.

Модель рассматривает логистическую деятельность молокоперерабатывающего предприятия на четырех уровнях:

1) определяет рамки и содержание SCOR цепей поставок, все бизнес-процессы молокоперерабатывающего предприятия однозначно группируются в базисные процессы: планирование, снабжение, производство, доставка, возврат. На этом уровне молокоперерабатывающее предприятие формирует конкурентные цели для своего цепи поставок (т.е. то, что реально проявляется в логистической стратегии);

2) дает определение 26 основных категорий процессов, которые могут быть структурными элементами конкретной цепи поставок. Молокоперерабатывающие предприятия могут формировать идеальные или фактические операции, используя эти процессы;

3) обеспечивает информацией, необходимой для эффективного установления целей и планирования оптимизации цепи поставок. Сюда включаются определения необходимых усовершенствований, постановка эффективных целей для бенчмаркинга, определение лучшего опыта (практики) управления и программного обеспечения, обеспечивающего функционирование предлагаемых усовершенствований на молокоперерабатывающем предприятии;

4) определяет процедуры внедрения усовершенствований цепи поставок молокоперерабатывающего предприятия. Эти процедуры не определяются в SCOR модели, поскольку они уникальны для каждого конкретного предприятия молокопереработки и зависят от условий его функционирования и развития.

Проведение анализа логистической деятельности молокоперерабатывающих предприятий по модели SCOR предусматривает выделение пяти базисных бизнес-процессов: производство (Plan), поставки ресурсов (Source), производство (Make), доставка продукции (Deliver), возвратные потоки (Return).

Фактически использование модели SCOR позволяет одновременно использовать три техники современного управления в сфере логистики [1; 2]: