

Генезис развития сетевых форм организации экономики на региональном и отраслевом уровне можно представить следующим образом: от гильдий к торгово-промышленным палатам, профессиональным и региональным ассоциациям, кооперативным обществам, закупочным группам и логистическим системам (рисунок 2).

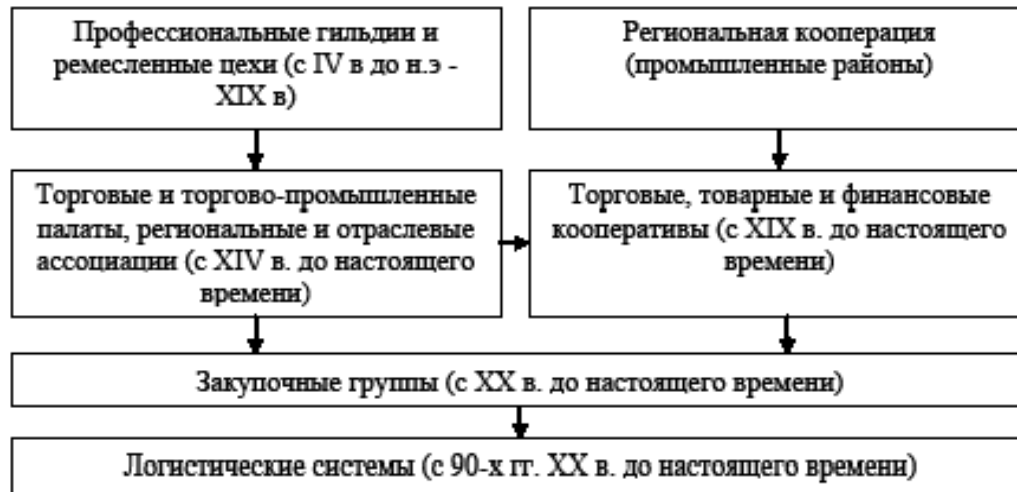


Рисунок 2. Генезис сетевых форм организации экономики на региональном и отраслевом уровне

Источник: Собственная разработка

Таким образом, стимулирование развития профессиональных и региональных ассоциаций может стать основой формирования доверия, сотрудничества и важным фактором организации сетевых взаимодействий между независимыми субъектами хозяйствования, а также создания интегрированных логистических систем на отраслевом и региональном уровне.

Литература и источники:

1. Зудин, А.Ю. Ассоциации — бизнес — государство. «Классические» и современные формы отношений в странах Запада. «Классические» и современные формы отношений в странах Запада: Препринт WP1/2009/05/ А.Ю. Зудин. — М.: Изд. дом Государственного университета — Высшей школы экономики, 2009. — 68 с.
2. Ciesielski, M. Zarządzanie łańcuchami dostaw / J. Długosz, K. Fuks, A. Jańczuk, A.M. Jeszka, M. Jurczak, A. Kawa, W. Wiczerzycki, S. Zimniewicz. — Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne. — 2011. — 190 s.
3. Ogilvie, S. The Economics of Guilds / S. Ogilvie // Journal of Economic Perspectives — Volume 28, Number 4—Fall 2014—P. 169–192
4. Кастельс, М. Становление общества сетевых структур / М. Кастельс // «Новая постиндустриальная волна на Западе. Антология» (Под ред. В.Л. Инноземцева). М., 1999. С. 494–505.
5. Чулюкова, С.А. Общественные организации (объединения) и их роль в развитии гражданского общества / С.А. Чулюкова. — Режим доступа: <https://www.monographies.ru/ru/book/section?id=5190>
6. Маршалл, А. Принципы экономической науки / А. Маршалл. — М.: Прогресс, 1993. — 416 с.
7. Скаржинская, Е.М. Проблема коллективных действий / Е.М. Скаржинская // Вестник КГУ им. Н.А. Некрасова. — 2013 — № 5 — С. 91–95.
8. Скаржинская, Е.М. Формирование понятия «кооперации» в аспекте исторического развития / Е.М. Скаржинская, И.В. Шкуров // Экономика образования. — 2012 — № 2 — С. 190–194.
9. Гелей, С.Д. Теорія та історія споживчої кооперації: підручник / С.Д. Гелей, Р.Я. Пастушенко. — К.: Знання, 2006. — 513 с.
10. Волохонский, Ю.Н. Методическое пособие по кредитной кооперации / Ю.Н. Волохонский, А.М. Кадров, Е.А. Коновская, М.А. Коханова, К.Н. Самойлова. — Ростов-на-Дону, 2009. — 304 с.
11. История банковской Группы Райффайзен / ООО «УК «Райффайзен Капитал» (сайт). — Режим доступа: <http://rcmru.ru/company/raiffeisengroup/grouphistory/>
12. Будзяк, Т. Купуймо Разом! Закупівельні групи — нові можливості для українського бізнесу: Підручник / Т. Будзяк, П. Вуйтовіч-Марийка, О. Гайдукевич, З. Гудзій, Р. Данкевіч, Т. Мельник, С. Ревич, К. Редченко, В. Талах, Н. Якібчук. — Варшава, асоціація «Ініціатива Родинних Фірма», 2016–310 с.
13. The Evolution of Group Purchasing Organizations — Режим доступа: <http://drugtopics.modernmedicine.com/drug-topics/news/evolution-group-purchasing-organizations>
14. Евтодиева, Т.Е. Сравнительная характеристика системной и сетевой форм организации логистики / Т.Е. Евтодиева // Проблемы современной экономики. — 2011 — № 1. — С. 169–170.
15. Gerhard, F.K. Supply Chain Management Based on SAP Systems: Order Management in Manufacturing Companies / Knolmayer G.F., Mertens P., Zeier A. — Berlin: Springer, 2002. — 244p.
16. Ciesielski, M. Zarządzanie łańcuchami dostaw / J. Długosz, K. Fuks, A. Jańczuk, A.M. Jeszka, M. Jurczak, A. Kawa, W. Wiczerzycki, S. Zimniewicz. — Warszawa: Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne. — 2011. — 190 s.

Томашева Е.В., старший преподаватель

Почко Е.О., старший преподаватель

УО «Брестский государственный технический университет».

г. Брест, Республика Беларусь

evrygko@mail.ru

ПРИЧИНЫ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ВОЗВРАТНЫХ ПОТОКОВ В ЛОГИСТИКЕ

Чаще всего в научной и учебной литературе рассматриваются товарно-материальные потоки, направленные от изготовителя к получателю заказанной продукции (предприятию-потребителю или оптовому посреднику), если это средства производства, и далее к предприятию розничной торговли и конечному покупателю, если это потребительские товары. В обоих случаях в обращение поступает готовая продукция — законченная данным производством и имеющая товарный вид. Рассматриваемые товарно-материальные потоки определяются как прямые, не изменяющие заданного им направления. При таком подходе не принимаются во внимание возникающие потребности в движении материальных потоков в обратном направлении, то есть возвратные потоки. Поиск современных решений по учету и оптимизации возвратных (реверсивных) потоков осуществляет реверсивная логистика. Это развивающееся направление, в котором рассматривается

обратное движение материальных потоков в производстве, а также товаропотоков из сферы обращения и потребления в результате возврата готовой продукции, опасных, поврежденных, просроченных и использованных товаров и тары в целях восстановления их ценности или правильной утилизации.

По определению Ассоциации возвратной логистики США, к этому виду относят «все действия, связанные с товаром и его обслуживанием после реализации в точке продажи, конечной целью которых является оптимизация или повышение эффективности послепродажной деятельности организации таким образом, чтобы сэкономить деньги и природные ресурсы» Ассоциацией предложено в качестве синонимов возвратной логистики применять термины: «послепродажная логистика», «ретрогистика» [«ретро- логистика»] и «послепродажная цепь поставок» [2].

В основе логистики возвратных потоков должен лежать анализ причин возврата и их последствий. Причины возврата могут различаться в зависимости от того, где и кем инициирован возврат:

- неудовлетворенность потребителей. Если товары не удовлетворяют требованиям потребителей, большинство производителей позволяют в течение заранее установленного срока возвращать их. Стандартная практика, применяемая в большинстве прямых каналов продаж — это гарантия возврата денег и потребители порой злоупотребляют такой политикой возврата. В странах с развитой рыночной экономикой доля возвращаемых покупателями товаров колеблется в интервале 4–7 %, имея вариации по отраслям: книжная продукция — 10–15 %; компьютеры и комплектующие — 10–18 %; одежда — 30–40 %; продукция массового потребления — 5–15 % [1];

- проблемы, возникающие при установке или использовании. Потребители воспринимают такой товар как бракованный, однако причины их неудовлетворенности могут объясняться трудностью наладки, сложностями установки или сложностями инструкции;

- работы с заказами, имеющими брак. Конечные потребители могут столкнуться с проблемами, связанными с обратной доставкой. В случае несвоевременной поставки или поставки в неполном объеме пользователи могут заявить претензии к производителю и полностью или частично вернуть заказанный товар;

- конец жизненного цикла товара или его замена. В случае, если товар достиг окончания своего жизненного цикла, многие производители стремятся как можно скорее изъять его с магазинных полок, чтобы не смешивать с продажей новых разновидностей. В данном случае производители должны либо сами забрать нераспроданный запас, либо разрешить ритейлерам быстрее и дешевле (со скидками) распродать прежние модели. С развитием инновационных процессов в экономике жизненные циклы многих товаров, особенно в отраслях электроники и информационных технологий, резко сократились. Это привело к появлению более совершенных цепей поставок, предназначенных для перемещения таких товаров от потребителей с минимальными запасами. Скорость и время, в течение которого возвращаемые товары можно отправить обратно оказывают значительное влияние на финансовые показатели деятельности компании;

- гарантийные требования. Возможны три вида деятельности, связанной с гарантиями: гарантийный ремонт, гарантийное обслуживание, возврат товаров, находящихся на гарантии и не подлежащих ремонту в случае появления неисправности. Гарантийный ремонт не носит массового характера, т. е. в этом случае не образуется товарный поток (упорядоченное направленное движение однородных элементов (людской, транспортный, товарно-материальный и т. д.)) из какой-то одной точки. То же самое можно сказать о товарах, отправляемых в ремонт, и о товарах, возвращаемых из ремонта. Гарантийный ремонт это услуга специализированных мастерских, работающих, как правило, по договорам с изготовителями, которые обеспечивают их запасными частями. Что касается гарантийного обслуживания, то оно вообще не предполагает ремонтных работ. В случае если обслуживается стационарное оборудование или приборы, находящиеся на гарантии, происходит движение работников гарантийных мастерских к этим приборам или оборудованию. Если это транспортные средства, то они сдаются на обслуживание, не образуя упорядоченного движения — потока, поскольку обслуживание носит индивидуальный характер. Не подлежащие ремонту изделия, находящиеся на гарантии, возвращаются изготовителю. Решение о невозможности ремонта обосновывается и принимается гарантийной мастерской в отношении проданных и вышедших из строя товаров. Возвратный поток может образоваться, если непоправимые дефекты носят массовый характер. В частности, производители при обнаружении опасного брака могут отзываться обратно всю партию проданного товара. Это часто практикуют мировые автоконцерны, отзывая тысячи и даже сотни тысяч автомобилей после обнаружения в них дефектов, угрожающих безопасности или жизни водителей и пассажиров;

- экологическая безопасность. Развитие бизнеса требует все более строгого соблюдения экологических законов. В недалеком прошлом после того, как товар выходил из дверей предприятия-изготовителя, ответственность за него, в том числе и за его утилизацию, компания больше не несла. Сегодня экологическая безопасность настолько важна, что может напрямую влиять на финансовые показатели работы компании.

Возникновение возвратных потоков связано с образованием отходов производства и потребления, которым предназначено перемещаться к местам их переработки или захоронения. В этом случае возвратные потоки включают:

- остатки сырья, материалов, образовавшихся в процессе производства продукции;
- изделия, отработавшие свой ресурс и пришедшие в негодность;
- неустраиваемую часть добытых полезных ископаемых, которые полностью или частично утратили свои потребительские свойства;
- продукты, улавливаемые в процессе очистки технологических газов и сточных вод;
- бракованную продукцию, не соответствующую стандартам.

Для уменьшения этих потоков отходы одного производства могут использоваться как сырье для другого, тогда они будут представлять собой вторичные ресурсы и должны быть доставлены к месту проведения утилизации (рециклирования). Процесс рециклирования может проходить по замкнутой (повторное использование для производства того же самого продукта) или открытой (для производства другого вида продукта) цепи. Применение логистических принципов к организации транспортировки и переработки вторичных ресурсов становится актуальным в связи с глобальным характером накопления отходов антропогенной деятельности в мире. В масштабах планеты ежегодно образуется более 25 млрд. т твердых

отходов, в том числе более 300 млн. т вредных и особо токсичных отходов. Из них большая доля попадает на свалки, число которых постоянно увеличивается. Особую актуальность проблема переработки отходов приобретает в крупных городах с населением свыше 1 млн. человек, где накапливается большое количество твердых бытовых отходов [5]. Перспективным направлением переработки мусора и отходов считается преобразование их во вторичное сырье. Некоторые опасные материалы (химические и тяжелые материалы) вообще запрещено отправлять на мусорные свалки, потому что их можно повторно переработать. Для этого отходы необходимо строго сортировать и применять новые технологии вторичного использования сырья, обработки мусора и экономии энергии. Сортировка отходов представляет собой довольно трудоемкий процесс отбора ценных компонентов из общей массы. Направление на переработку вторичного сырья без посторонних примесей является наилучшим решением с позиций реверсивной логистики. Это возможно благодаря селективному сбору отходов в местах их образования. Доля отходов, используемых в качестве вторичного сырья, в начале 2000-х гг. достигала: в США 28 %, в Германии — около 45 % (чуть менее 40 % без учета компостирования), в Японии — 16,7 %, в других экономически развитых странах этот показатель колеблется в пределах 16–20 %. Для некоторых видов отходов перспектива дальнейшей переработки еще выше. Многие государства мира предпринимают срочные шаги, чтобы решить эту проблему.

Так, например, в Китае снижают налоги компаниям, которые перерабатывают отходы или используют переработанные продукты. Сложность решения проблемы заключается в том, что размеры накопленных отходов значительно превышают спрос на их использование в качестве вторичных ресурсов. В случае максимально возможной переработки отходов, образующихся в ходе производственного процесса (брак) на том же предприятии, где они возникли, возвратное движение материальных и информационных потоков будет ограничиваться рамками одного предприятия и не выходить на внешний рынок. За счет того, что к возвратным материальным потокам не привлекаются транспортные, посреднические и прочие внешние организации-участники рециклирование внутрипроизводственных вторичных ресурсов значительно сокращает логистическую цепь поставки;

- продажа через интернет. Появление данной технологии заставило многие компании уделять гораздо больше внимания своей работе, связанной с возвратной логистикой. При появлении электронных каналов продажи число возвратов резко возросло, так как часто при заказе товара покупатель видит лишь картинку, а не сам товар. Доля возврата товаров, приобретаемых через интернет-торговлю, достигает 80 %.

- движение возвратной тары и многооборотной упаковки от грузополучателей к поставщикам (пустых паллетов, контейнерных тележек, любой тары для упаковки единичных изделий и товаров, требующих соблюдения специальных температурных режимов (термочехлы), а также использованной упаковки, возвращаемой для повторного использования, переработки или уничтожения). Первостепенные задачи логистики тары включают:

- управление тарой, обеспечивающее ее транзитное перемещение в пределах всей логистической цепи, и закупку новой тары;

- использование многоразовой упаковки;
- стандартизацию тары.

Используемая сегодня крупногабаритная тара в зависимости от материала изготовления подразделяется на металлическую, пластмассовую, стеклянную, деревянную и картонную, мягкие пластиковые контейнеры. Имеется четко выраженная тенденция к возрастанию доли современной пластмассовой тары и контейнеров при сокращении металлической и деревянной. Вместе с тем, металлическая тара, в том числе стальные бочки, жестяные банки, остается одной из самых массовых. Сохраняет высокую цену упаковочная фольга из алюминия. В случаях, если тара могла использоваться для перевозки несовместимых видов продукции, то поставщики возражают против ее применения. Как компромисс для них возможен прием возвратной тары только с собственной маркировкой. Повторное использование тары имеет свои положительные и негативные стороны. Основными преимуществами являются снижение эксплуатационных затрат и построение имиджа компании с высокими экологическими стандартами. К недостаткам относятся затраты на организацию обратных материальных и информационных потоков, а также процедур учета, планирования запасов, ремонта и утилизации тары, поскольку она освобождается только после доставки материалов и их разгрузки на складе. Кроме того, возможности рационализации возвратных потоков тары зависят и от расстояний перевозки: при расстояниях свыше 500 км затраты на ее перевозку значительно возрастают, и становится выгоднее производить новую тару, чем применять возвратную. Логистические функции при возврате тары должны обязательно указываться в технологических инструкциях, адресованных участникам товародвижения;

- проблемные участки работы фирмы. Многие организации пока считают возвратную логистику своей второстепенной функцией из-за того, что она не добавляет ценности цепи поставок. Отсюда следует, что не выделяются ресурсы и специалисты для управления процессами возврата в полном объеме. Этими функциями занимаются различные отделы и подразделения (как правило, это отделы качества, бухгалтерия, отделы сбыта). Однако за каждой операцией возврата продукции стоит сложный процесс, связанный с контролем запасов, управлением информацией, учетом стоимости и процессы утилизации. Другой важный аспект логистики возврата связан с тем, что большинство цепей поставок изначально проектировались так, чтобы перемещать готовые товары в прямом направлении. Когда специалисты, занимающиеся логистикой, были вынуждены заставить свои цепи поставок работать и в обратном направлении, они столкнулись с новыми разнообразными проблемами. Среди них следующие:

- возвраты прибывают быстрее, чем происходит переработка или другие виды утилизации возвращаемой продукции;
- на складах приходится хранить огромные объемы возвращенной продукции;
- могут возникать неучтенные или неразрешенные возвраты;
- возникает необходимость тратить длительное время на переработку возвращенной продукции;
- трудность оценки общих затрат на работы с возвращенной продукцией;
- снижение доверия потребителей к процессу ремонта.

Среди вариантов решения данных проблем можно назвать изменение способа организации управления возвратами,

изменение процесса переработки такой продукции, использование современных технологий для более эффективной обработки, недопущение возврата или организация цепи поставок в обратном направлении в режиме аутсорсинга.

В нашей стране процент возвратов купленных товаров невысок, что обусловлено, с одной стороны, организацией распродаж товаров со сниженным качеством, с другой стороны, недостаточной правовой осведомленностью покупателей для эффективной защиты своих интересов в спорах с продавцами при отказе принимать купленный товар. Снижению объемов возвратных товаропотоков способствуют маркетинговые приемы по изменению дизайна продукта или его упаковки. Эффективен переход на аутсорсинг — использование услуг специальных фирм, выкупающих и затем распродающих непопулярные товары, которые поставщик отказывается забрать обратно, по низкой цене. Фирмы, специализирующиеся на обслуживании возвращаемых товаров, часто занимают выгодную позицию с точки зрения качества обработки возвращаемых товаров и могут оказывать дополнительные услуги, добавляющие ценность (в частности, заниматься восстановлением возвращаемых товаров).

Все вышесказанное позволяет сделать вывод о том, что в основе логистики возвратных потоков должен лежать анализ причин возврата и их последствий. Рациональное управление возвратными потоками дает возможность получить дополнительную прибыль и значительно сократить количество нереализуемой продукции. При правильной постановке задачи реверсивная логистика улучшает имидж компании (клиент имеет большее доверие к продукции, которую он может легко вернуть обратно). Хорошо организованный процесс способствует быстрой переработке товаров, устранению дефектов и новому включению в цепь поставок. При невозможности вторичного использования товары могут быть разукomплектованы на запасные части, которые будут реализованы как самостоятельные продукты.

Система возвратных потоков, которая включает в себя не только товары, но и тару, а также вторичные ресурсы в настоящее время создана и успешно функционирует в странах Европейского союза и США. Данная система направлена на минимизацию образования отходов путём повторного вовлечения товарно-материальных ценностей в процесс производства. В нашей стране проблема возвратов решается чаще всего путём уценки или

уничтожения возвращённых товаров. Однако общемировая тенденция нехватки ресурсов и эконоамправленности производства приводит к необходимости использования вторичных ресурсов.

Литература и источники:

1. Барняк Ю. Возвратная логистика: новый центр прибыли Часть 1: Характеристика возвратной логистики и причины возврата продукции [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://barnyak.ru/articles/ybarticles/article-8> Дата доступа 05. 10. 2017.
2. Габош Б., Рихтер К. Логистика обратных потоков // Логистика во взаимосвязанном мире: материалы Междунар. науч.-практ. конф. Екатеринбург: Изд-во УргЭУ, 2003.
3. Лазарев В.А., Кулькова И.А. Реверсивная логистика — логистика возвратных и обратных потоков //Управленец. — 2014. — № 5 —.С 48–51.
4. Павлова Е.И., Мамедова И.А. Возвратные товаропотоки в логистике: причинные связи // Мир транспорта, том 13. — 2015. — № 5 — С. 124–131.
5. Павлова Е И, Новиков В К Экология транспорта — М: Юрайт, 2014–479 с

Шишко Е.Л., м. э. н.

УО «Брестский государственный технический университет»,
г. Брест, Республика Беларусь
aljonaschischko@mail.ru

МЕТОДЫ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ ПРЕДПРИЯТИЯ

В сложившихся рыночных условиях главным направлением развития и совершенствования обслуживания, распределения и потребления продукции на предприятиях является логистика.

Логистика — новое направление научно-практической деятельности, целевой функцией которого является сквозная организационно-аналитическая оптимизация экономических потоков процессов.

Логистика как наука еще достаточно молода и становится все более популярной в различных отраслях.

Обычно эффективность деятельности логистической системы, как и предприятия, оценивается многими частными показателями, причем меняющееся значение каждого из них весьма трудно использовать на практике управления системой. Перед руководителями и менеджерами формируется сложная картина, состоящая из множества взаимосвязанных показателей. Ее много размерность не позволяет получить объективную общую оценку эффективности логистической системы и выбрать адекватные этой оценке решения при управлении потоковыми процессами.

Для оценки эффективности функционирования логистической системы в зависимости от целей исследования обычно применяется один из следующих методов:

- 1) анализ полной стоимости;
- 2) экспертные системы;
- 3) анализ ABC;
- 4) анализ XYZ;

5) оценка натуральных показателей эффективности логистической системы, которые не учитывают все необходимые технико-экономические параметры логистической системы.

При анализе эффективности деятельности любого предприятия необходима определенная система показателей, в первую очередь показателей прибыли и рентабельности, какой-либо отдельной составляющей на общий результат, но для определения эффективности организации следует разрабатывать и применять не только экономические, но и технические, финансовые и другие характеристики, конкретный выбор которых основывается на всей доступной фирме информации.

Измерение результатов организации как логистической системы должно отражать следующие ключевые факторы: