

УДК 656.078:334.01264 (574)

ОРГАНИЗАЦИЯ ЛОГИСТИКИ НА МАЛОМ ПРЕДПРИЯТИИ

Есимсеитова К. А., Есимсеитов М. С., Жакенов Б. К., Маратов Р-м М., Маратов Р-н М.

Казахстанский государственный технический университет Республики Казахстан, Караганда, Казахстан (100027, Караганда, Бульвар Мира, 56), e-mail: esimseitova.kadisha@mail.ru

Использование на малом предприятии логистической системы предусматривает управление всеми операциями как единой деятельностью. Для этого на предприятии необходимо организовать специальную логистическую службу, которая будет управлять материальным потоком, начиная от формирования договорных отношений с поставками и заканчивая доставкой готовой продукции потребителю. Современные специалисты в области логистики отмечают значительную роль запасов в современной организации товародвижения и относят управление запасами к факторам, позволяющим повысить эффективность товаропроводящих процессов, а, следовательно, и качество логистического обслуживания участников коммерческих взаимоотношений. Запасы существенно влияют как на технологию сбыта предприятий-производителей, так и на снабжение промышленных потребителей и предприятий торговли. В настоящее время для многих транспортных узлов Республики Казахстан характерна несогласованность во взаимодействии смежных видов транспорта, задействованных в процессе мультимодальных перевозок, отмечают участники рабочей группы. В связи с этим важной частью работы становится проведение углубленного по времени маркетинга (за 10–15 суток вперед и далее) по зарождению грузопотоков. Таким образом, можно сделать вывод, что логистика и маркетинг представляют собой две равноправные концепции с единым полем функционального приложения, едиными конечными целями, но различным инструментарием и предметом интересов.

Ключевые слова: малое предприятие, логистическая система, логистическая служба, микрологистическая среда, маркетинг, координационно-логистический центр.

SMALL BUSINESS LOGISTICS ORGANIZATION

Esimseitova K. A., Esimseitov M. S., Jakenov B. K., Maratov R-m M., Maratov R-n M.

Karaganda state technical university of Republic of Kazakhstan, Karaganda, Kazakhstan (100027, Karaganda, World Boulevard, 56), e - mail: esimseitova.kadisha@mail.ru

Use small business logistics system provides control of all operations as a single activity. To do this, the company should be given special logistic service that will manage the material flow, ranging from forming contractual relationships with the supply and delivery of finished products to the consumer. Modern logistics specialists have noted the significant role of the modern workplace physical distribution and inventory management are factors which increase the efficiency of distribution processes, and hence the quality of logistics services of commercial relationships. Reserves of substantially influence how marketing technology manufacturers and supply industrial customers and commercial establishments. Currently, many transportation hubs of the Republic of Kazakhstan is characterized by inconsistency in interaction of related modes of transport involved in the multimodal transport, say participants in the working group. Therefore, an important part of the work becomes an in-depth marketing time (for 10-15 days ahead to continue) on the birth of cargo flows. Thus, we can conclude that logistics and marketing are two equal concept with the unified field of functional applications, common purpose, but different instruments and subject interests.

Key words: small business, logistic system, logistic service, mikrologisticska, marketing, coordination and logistics center.

Введение

Использование на малом предприятии логистической системы предусматривает управление всеми операциями как единой деятельностью. Для этого на предприятии необходимо организовать специальную логистическую службу, которая будет управлять материальным потоком, начиная от формирования договорных отношений с поставками и заканчивая доставкой готовой продукции потребителю. Управление материальными и

информационными потоками на этом этапе имеет ряд специфических особенностей и называется производственной логистикой [1].

Цель исследования

Производственный процесс состоит из большого количества элементарных и комплексных логистических активностей, объединенных заданной целевой функцией. Эта целевая функция обычно сформулирована на основе маркетинговой стратегии и лежит вне непосредственно производственного цикла [2]. Поэтому изолированное рассмотрение логистики в производстве готовой продукции (ГП) возможно только в том случае, если заданы цели и ограничения внешней макро- и микрологистической среды. Эти цели и ограничения являются основой оперативного объемно-календарного планирования выпуска определенного ассортимента продукции.

Материал и методы исследования

Указанные предпосылки позволяют сформулировать некоторый комплекс задач внутрипроизводственной микрологистической системы в рамках заданной (прогнозируемые и планируемые спросом и заказами) производственной программы.

Современные специалисты в области логистики отмечают значительную роль запасов в современной организации товародвижения и относят управление запасами к факторам, позволяющим повысить эффективность товаропроводящих процессов, а, следовательно, и качество логистического обслуживания участников коммерческих взаимоотношений. Запасы существенно влияют как на технологию сбыта предприятий-производителей, так и на снабжение промышленных потребителей и предприятий торговли. В настоящее время стоимость создания и поддержания запасов, которая включает в себя альтернативные издержки, расходы на поддержание складских мощностей и др., составляет существенную долю (21 %) в структуре финансовых затрат на производственные и товаропроводящие процессы. В связи с этим все большее количество предприятий стремится снизить уровень запасов на собственных складах, при этом все же учитывая их необходимость. В силу ряда факторов, представленных на рисунке 1, оказывающих объективное влияние на эффективность товародвижения, возникает необходимость в выполнении запасами некоторых логистических функций, таких как географическая специализация, консолидация ресурсов, уравнивание спроса и предложения и защита от неопределенности. Одновременно с этим чрезмерный размер запасов на звеньях транспортно-логистической цепи создает дополнительные затраты на их содержание: замедляется оборачиваемость оборотных средств и требуются дополнительные складские мощности. В связи с тем, что запасы оказывают и отрицательное и положительное воздействие на эффективность

товаропроводящих процессов, доминирующая концепция логистики запасов заключается в оптимизации их размера.

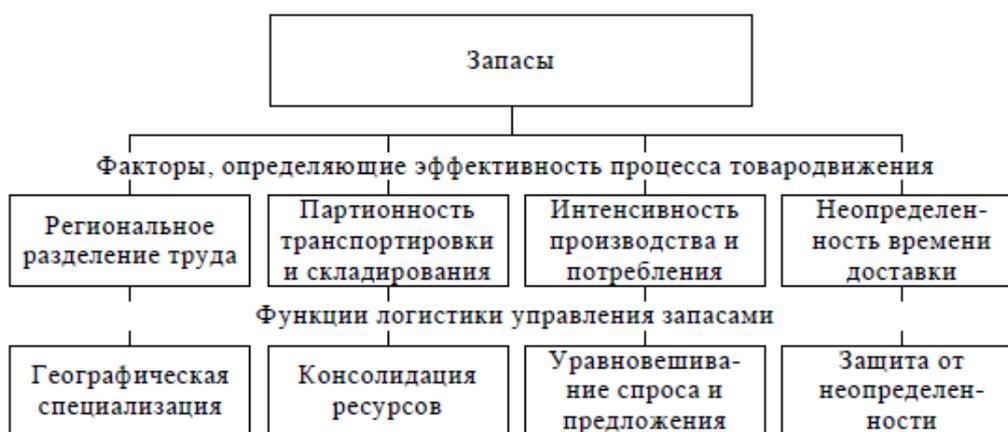


Рисунок 1. Запасы как фактор повышения эффективности товародвижения

Процесс управления запасами предполагает последовательное выполнение традиционных функций управления – планирования, организации и контроля – адаптированных к специфике товаропроводящих процессов. Базовым объектом управления в транспортно-логистической цепи является материальный поток (или поток запасов), а информационный и финансовый потоки носят преимущественно обслуживающий характер. На этапах планирования и контроля существуют исключительно информационные потоки, которые определяют степень качества и согласованности действий элементов транспортно-логистической цепи на этапе организации. Такие информационные потоки носят преимущественно внутренний характер – они обеспечивают взаимосвязь функций управления и координируют работу одного звена транспортно-логистической цепи. Взаимосвязь предприятий, образующих цепь, реализуется на этапе организации посредством всех трех потоков, выходящих за контур одного предприятия. В региональных транспортно-распределительных центрах, организующих сбыт для производителей товара и снабжение промышленных потребителей, наиболее эффективно использовать именно такую схему управления запасами.



Рисунок 2. Функциональная схема процесса управления запасами

Она позволяет учитывать и оперативно изменять характеристики входных и выходных потоков разной природы в краткосрочном периоде, что необходимо для повышения качества логистического обслуживания.

В рамках программы развития транспортного комплекса Республики Казахстан необходимо сконцентрировать внимание на стратегических активах отрасли, к которым относятся прежде всего объемы перевозочной работы, развитая техническая и коммуникационная инфраструктура, созданные информационно-управляющие системы, терминальные мощности. Для обеспечения устойчивых конкурентных преимуществ транспортного комплекса РК необходимо широкое внедрение логистических технологий. По оценке специалистов, реализация системы интеграции транспортно-логистических технологий при помощи экономических и нормативно-правовых механизмов может быть осуществлена только на основе создания координационно-логистических центров транспортных узлов (КЛЦ ТУ).

Под координационно-логистическим центром транспортного узла (КЛЦ ТУ) понимают производственное объединение с иерархической структурой, имеющее в своем составе функционально-управляющую (аналитический центр стратегического управления и логистической координации) и обеспечивающие (звенья логистической цепи (грузоотправители, грузополучатели, экспедиторы, терминалы и т.д.) подсистемы, которые, обладая относительной независимостью, используют преимущества синергетического эффекта совместного взаимодействия [3].

В настоящее время для многих транспортных узлов РК характерна несогласованность во взаимодействии смежных видов транспорта, задействованных в процессе мультимодальных перевозок, отмечают участники рабочей группы. Особенно четко это можно проследить на

негативном примере взаимодействия железных дорог, автомобильного и морского транспорта: на подходах к портам нередко в большом количестве скапливаются «брошенные» поезда, в то же время на рейдах простаивают морские суда, а на территориях портов – автомобили в ожидании грузов. При этом грузы находятся на подходах к транспортным узлам, но в самих узлах выгрузить их негде, так как железнодорожные станции примыкания и порты «забиты» грузами, не востребованными на данный момент рыночной конъюнктурой. Все это приводит к огромным финансово-экономическим потерям и «отпугивает» грузопотоки.

Трудности создания подобных систем на транспорте в настоящее время определяются рядом причин. Во-первых, это кадровый состав разработчиков, который зачастую состоит только из специалистов одного профиля (например, в области информатики), что противоречит сути логистики как универсального, многоотраслевого и многопроцессорного, практического инструментария. Во-вторых, существует недостаточно эффективное использование принципов логистики, а именно системного подхода к теории компромиссов, из-за чего не полностью соблюдаются принципы пропорционального развития всех звеньев цепи доставки грузов с участием смежных видов транспорта.

В связи с этим важной частью работы становится проведение углубленного по времени маркетинга (за 10–15 суток вперед и далее) по зарождению грузопотоков. Он становится возможным исключительно на основе использования единого информационного ресурса транспортной системы, концентрирующего в себе всю информацию о грузах с момента их планирования и последующего образования. При этом одной из проблем при создании КЛЦ ТУ является то, что на данный момент интересы региональных коммерческих и государственных структур, занимающихся логистическими проблемами, часто преобладают над интересами экономики страны и транспортной системы РК в целом. Соблюдение баланса интересов государства, частного бизнеса и различных видов транспорта может быть достигнуто только на основе соблюдения принципов логистики: системного подхода и теории компромиссов.

Результаты исследования и их обсуждение

Логистика занимается управлением материальных, информационных и иных потоков, предусматривая эффективное использование потенциальных возможностей для решения задачи по физическому перемещению продукции внутри предприятия и во внешней среде с целью удовлетворения потребностей потребителей в транспортно-экспедиционных услугах и снабженческо-сбытовых работах [4].

Если не решены вопросы логистического сервиса, то невозможно осуществлять эффективное продвижение товаров на рынок. Данная проблема еще более обостряется в

условиях, когда рынок насыщен, а качество и цена товара, как мотивационные критерии потребителя при выборе поставщика, отходят на второй план.

Принятие маркетингового решения о выпуске нового вида продукции в реальных условиях, как правило, вызывает непредусмотренные издержки по закупкам, доставке, хранению и предварительной переработке материально технических ресурсов, их дальнейшему использованию в производственном процессе, а затем в физическом распределении, подготовке и доставке продукции потребителям.

Таким образом, можно сделать вывод, что логистика и маркетинг представляют собой две равноправные концепции с единым полем функционального приложения, едиными конечными целями, но различным инструментарием и предметом интересов.

Деятельность по управлению материальными потоками на предприятии, как правило, сопряжена с большими расходами. Соответственно, деятельность службы логистики тесно связана с деятельности службы финансов. Например, определяя оптимальные объемы запасов, служба логистики, естественно, будет исходить не только из экономических расчетов, но и из реальных финансовых возможностей предприятия. Совместные решения служб логистики и финансов принимаются также при закупках оборудования для обеспечения логистических процессов. Совместно осуществляются контроль и управление транспортными, а также складскими затратами.

Выводы

1. Объективная необходимость создания и поддержания запасов обусловлена рядом факторов, влияющих на эффективность товародвижения: региональное разделение труда, партионность отправки, колебания интенсивности спроса и предложения и неопределенность времени доставки.

2. В результате исследования установлено, что на процесс управления запасами в транспортно-логистической цепи влияют следующие основные характеристики: размер заказа, пополняющего запас, и момент времени его осуществления (интервал времени между заказами).

3. Информация о состояниях запасов в транспортно-логистической цепи интегрируется в региональном транспортно-распределительном центре. Распределение состояний запасов в региональном транспортно-распределительном центре, характеризующих всю транспортно-логистическую цепь, подчиняется нормальному закону распределения. Вероятность возникновения дефицита и его средняя величина в системе рассчитывается с учетом факторов, определяющих эффективность товародвижения.

4. Региональный транспортно-распределительный центр влияет на функционирование систем управления запасами по всей транспортно-логистической цепи. Обоснованное

использование услуг регионального транспортно-распределительного центра позволяет повысить качество логистического обслуживания производителей и потребителей товара при одновременном снижении затрат на его оказание. Консолидация страхового запаса в региональном транспортно-распределительном центре позволяет снизить совокупные издержки на его поддержание по транспортно-логистической цепи в целом.

5. Интеграция производителей и потребителей и предприятий системы товародвижения осуществляется путем оценки совокупных расходов и доходов на протяжении всей стоимостной цепи.

6. Включение в транспортно-логистическую цепь регионального транспортно-распределительного центра позволяет снизить совокупные логистические издержки на управление запасами на 20–30 % по сравнению с транспортно-логистической цепью без него.

7. Для повышения экономической эффективности организации транспортировки и управления запасами предпочтительнее использовать услуги регионального транспортно-распределительного центра. Специализация регионального транспортно-распределительного центра позволяет получить экономию за счет масштабов деятельности, в результате чего не только снижаются затраты, но и повышается качество сервиса.

Список литературы

1. Аникин Б. А. Логистика: Учебное пособие. – М.: ИНФРА-М, 1999. – 327 с.
2. Гаджинский А. М. Основы логистики: Учебное пособие. – М.: ИВЦ Маркетинг, 1996. – 124 с.
3. Сергеев В. И. Логистика в бизнесе. – М.: ИНФРА-М, 2001.
4. Смехов А. А. Введение в логистику. – М.: Транспорт, 1993. – 112 с.
5. Чеботаев А. А. Логистика и маркетинг (Маркетингология): Учебное пособие. – М.: Экономика, 2005.

Рецензенты:

Малыбаев Сакен Кадыркенович, доктор технических наук, профессор, Карагандинский государственный технический университет, г. Караганда.

Куанышбаев Жакен Мынғырбаевич, доктор технических наук, профессор, Карагандинский государственный технический университет, г. Караганда.