

Особенности оптимизации и управления операционной логистической деятельностью в интегрированных логистических цепях поставок

Лещёв С.В., соискатель., к.э.н. «Институт исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка», Москва, Россия

E-mail: ssl40@mail.ru

Аннотация. В статье раскрываются особенности формирования и оптимизации операционных транспортно-логистических затрат в интегрированных цепях поставок. Приведена классификация транспортно-логистических затрат при реализации цепей поставок.

Ключевые слова: интегрированные цепи поставок. Оптимизация транспортно-логистических издержек цепей поставок.

Optimization and management of operating and logistics activities in integrated logisticheskikh supply chains

Leschev S.V., competitor., k.e.n. «Institute of research of tovarodvizheniya and state of affairs of wholesale market», Moscow, Russia

E-mail: ssl40@mail.ru

Annotation. The article reveals peculiarities of the formation and optimization of operational transport and logistics costs through integrated supply chains. Classification of transportation and logistics costs in the implementation of the supply chain.

Key words: integrated supply chain. Optimization of transport and logistics costs of the supply chain.

На сегодняшний день можно утверждать, что оптимизация логистических и

транспортных издержек на всех этапах формирования логистических цепей поставок является важнейшим фактором повышения эффективности и деятельности компаний в позиционируемых сегментах рынка.

При этом процессе управления операционной логистической системы присутствуют ряд особенностей:

- важнейшей особенностью является разработка организационно-методических положений по оптимизации логистических и транспортных издержек, как единой корпоративной функции управления процессом продвижения материального потока в логистических цепях поставок, в котором нашли бы отражение особенности их формирования, учета количественной и качественной оценки финансово-экономических показателей. В этой связи разработка рациональной, приближающейся к оптимальной системе организации управления транспортно-логистическими издержками является важным и необходимым этапом реализации рассматриваемой проблемы;

- оценка транспортно-логистических затрат в цепях поставок по всем видам логистической деятельности должна осуществляться с учетом их индивидуальных организационно-экономических особенностей и в каждом конкретном варианте;

- перед персоналом управления логистической оргструктуры компании ставится задача формирования интегрированных логистических цепей поставок от поставщиков до конечных потребителей в рамках договорных обязательств и в этой связи логистический менеджер должен осуществлять функционирование интегрированной цепи поставок таким образом, чтобы каждая поставка потребителю удовлетворяла всем требованиям логистики с минимальными издержками.

Однако следует иметь в виду, что любая оптимизация системы управления логистическими цепями поставок в целом направлена на повышение эффективности ее функционирования, а, следовательно - и на достижение конкретной цели, определенной на основе выбранного критерия эффективности.

Только путем сопоставления полученного результата с этим критерием можно оценить степень оптимизации системы [3].

Поэтому при выборе критериев эффективности очень важно учитывать, что любая оптимизация должна ориентироваться на достижение как можно более удаленных перспективных целей развития системы управления операционной логистической деятельностью в интегрированных логистических цепях поставок.

Следует отметить, что доставка грузов от поставщиков до конечных потребителей осуществляется с применением всех видов транспорта.

Исследуя влияние транспортного фактора на цены товаров, следует проводить четкое разграничение между транспортной составляющей, включенной в цену товара с доставкой, и транспортными расходами. [4].

При этом транспортная составляющая рассматривается как договорная удельная величина расходов, устанавливаемая продавцом и покупателем в процессе заключения договоров.

Транспортные расходы — это расходы, связанные с транспортировкой груза. При этом транспортные расходы в зависимости от условий поставки несут либо поставщик, либо покупатель, а в случае международных поставок, как правило, оба участника.

Следует иметь в виду, что указанные расходы осуществляются лишь на уровне отдельных внешнеторговых операций.

С теоретической точки зрения величина транспортной составляющей должна соответствовать части транспортных издержек [2].

К транспортным издержкам следует отнести:

- расходы на транспортировку груза;
- расходы на хранение, упаковку товара, подготовку документации на транспортировку товара и др.);
- загрузка товара на транспортные средства ;
- транспортно-экспедиторское обслуживание на первом этапе перевозки.

Аренда транспортного оборудования;

- хранение товара;
- транспортировка груза со склада отправителя адресату;
- выгрузка и хранение груза в пунктах перевалки;
- погрузка товара на транспортные средства второго перевозчика;
- страхование рисков на всем пути логистических цепей поставок (утраты, порчи; потери товарног вида.)
- затраты на аренду транспортных средств на всех этапах перевозки груза и др.

В рамках проведенного исследования автором продемонстрирована международная интегрированная логистическая цепь поставок (рисунок 1.) через страны: Япония-Нидерланды-Литва-Россия по каналам ее распределения: г. Екатеринбург; г. Санкт-Петербург; г. Самара; г. Минск; г. Ростов-на-Дону; г. Красноярск; г. Магнитогорск; г. Новосибирск; г. Уфа; г. Владивосток; г. Калининград и другие города России.

Анализ деятельности интегрированной логистической цепи поставок позволил сделать вывод о том, что на сегодняшний день еще не существует достаточно эффективного организационно-экономического механизма по оценке финансово-экономических показателей транспортно-логистических издержек [1], что не позволяет логистическим менеджерам более оперативно вмешиваться в корректировку процессов продвижения товаров с целью избежания неоправданных рисков и снижения транспортно-логистических расходов.

Отсюда вытекает одно важное положение о необходимости нахождения критериев эффективности, специфичных для каждой цепи поставок с учетом их особенностей.

Эффективность определяется уровнем оптимальных затрат, который определяется как отношение величины затрат оптимального варианта к величине затрат исходного варианта закупки единиц продукции.

К способам снижения уровня логистических и транспортных затрат следует отнести:

- разработка методических материалов и инструкций по взаимодействию поставщиков и потребителей в случае возникновения непредвиденных ситуаций в процессе реализации транспортно-логистических цепей поставок;

- проведение семинаров со всеми заинтересованными участниками цепей поставок с целью повышения квалификации персонала управления логистических, транспортных и маркетинговых оргструктур;

- осуществление мониторинга по всем видам транспортно-логистических затрат на протяжении всей цепи поставок в реальном режиме времени;

- разработка и внедрение организационно-экономического механизма по оптимизации транспортно-логистических издержек на всех этапах продвижения грузов от поставщика до конечного потребителя.

- освоение инновационно востребованных методов работы для повышения культуры трудовой и коммерческой деятельности среди функциональных подразделений;

- ликвидация неэффективных и обновление на более прогрессивные транспортно-логистические операции, способствующие повышению конкурентоспособности транспортно-логистических цепей поставок;

- оптимизация затрат и рисков, связанные с международными правилами базисных условий поставки, входящие в транспортно-логистических затрат.

При этом следует быть внимательным при выборе конкретных условий поставок на каждом этапе продвижения материального потока по всей цепи поставок с учетом минимальных рисков потерь и минимальных издержек по транспортировке с учетом страновых культур, национальных и правовых особенностей ведения бизнеса.

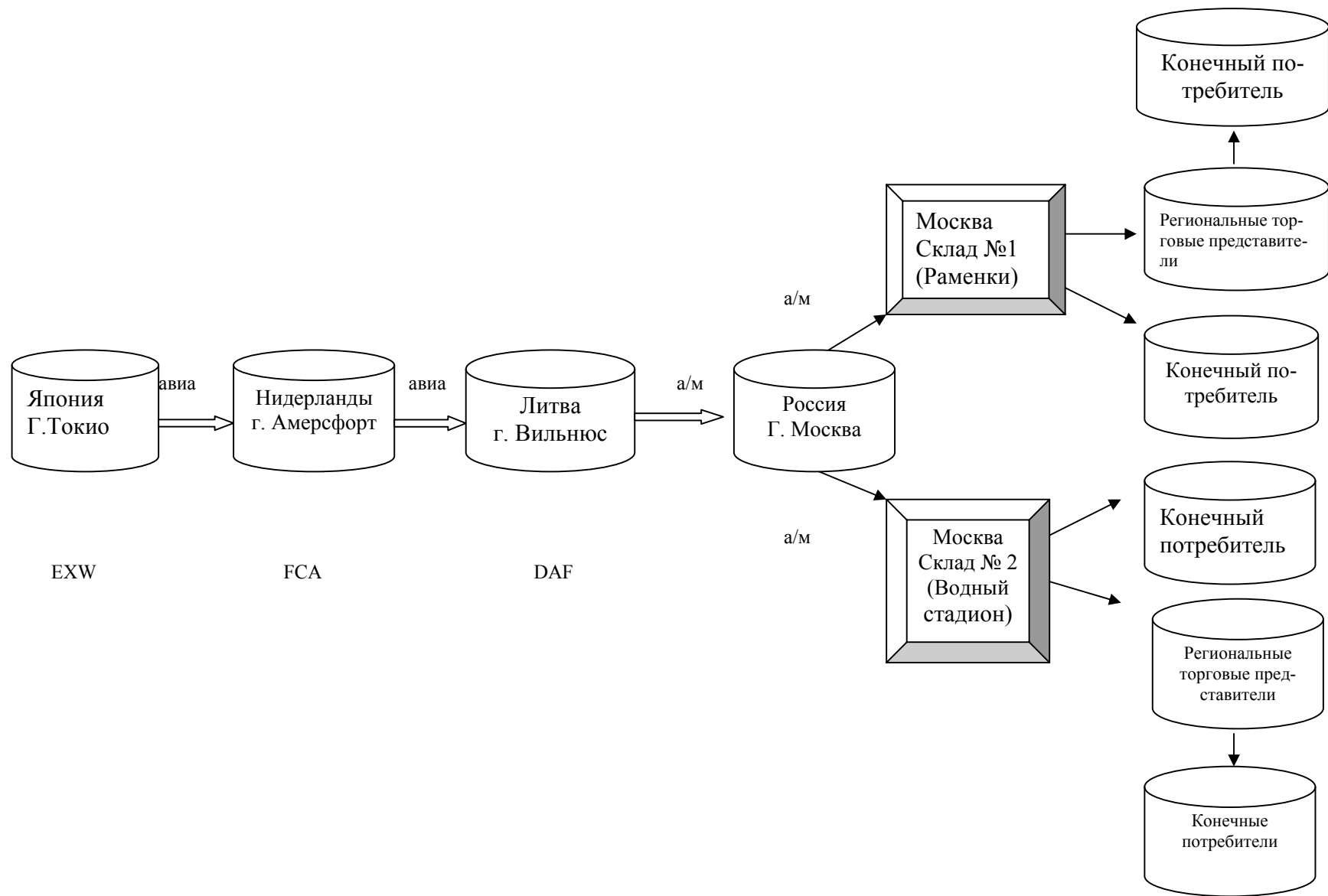


Рис. 1 – Интегрированная логистическая цепь поставок от поставщика до конечных потребителей

Библиографический список

1. Адамов Н.А., Элларян А.С. Концептуальные аспекты развития национальной транспортно-логистической системы /Н.А.Адамов, А.С.Элларян // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. – 2013. – № 3. – С.40-41.
2. Брынцев А.Н. Понятие логистического поля /А.Н. Брынцев // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. – 2010. – № 3. – С.106-108.
3. Моргунов В.И., Логистический подход как эффективный способ реализации региональной стратегии развития транспортных комплексов: Монография / Моргунов В.И., Максимова Ю.А. – М.: Издательско-торговая корп. «Дашков и К», 2009. – 88 с.
4. Моргунов В.И. Корпоративная маркетинго-логистическая стратегия бизнеса в условиях диверсификации российской экономики: Монография / В. И. Моргунов; Информ.-внедренческий центр «Маркетинг». Москва, 2007. – 263 с. 7.
5. Новиков Д.Т. Формирование логистической поддержки продвижения научно-технических разработок / Д.Т. Новиков // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. – 2012. – № 4. С. 24-29.