

УДК 656.225

Кенжебаева Гаухар Жумашевна – к.т.н., доцент (Алматы, КазАТК)
 Биктеубаева Альфия Сармановна – магистрант (Алматы, КазГЭУ)

УПРАВЛЕНИЕ ТОВАРНЫМИ ПОТОКАМИ И ЗАПАСАМИ В ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ

Под логистической системой понимается «адаптивная система с обратной связью, выполняющая те или иные логистические функции. Она, как правило, состоит из нескольких подсистем и имеет развитые связи с внешней средой» [1].

Материальную взаимосвязь между поставщиками, производителями и потребителями товаров обеспечивает транспортная логистическая цепь, представляющая собой совокупность участников товародвижения (перевозчиков, провайдеров (координаторов), терминалов, портов), организующих и обеспечивающих доведение определенного материального потока от отправителя до получателя.

Логистические функции определяются многообразием сфер деятельности, которые решаются с помощью логистических подходов. На рисунке 1 представлена функциональная структура логистической системы экономического субъекта рынка.

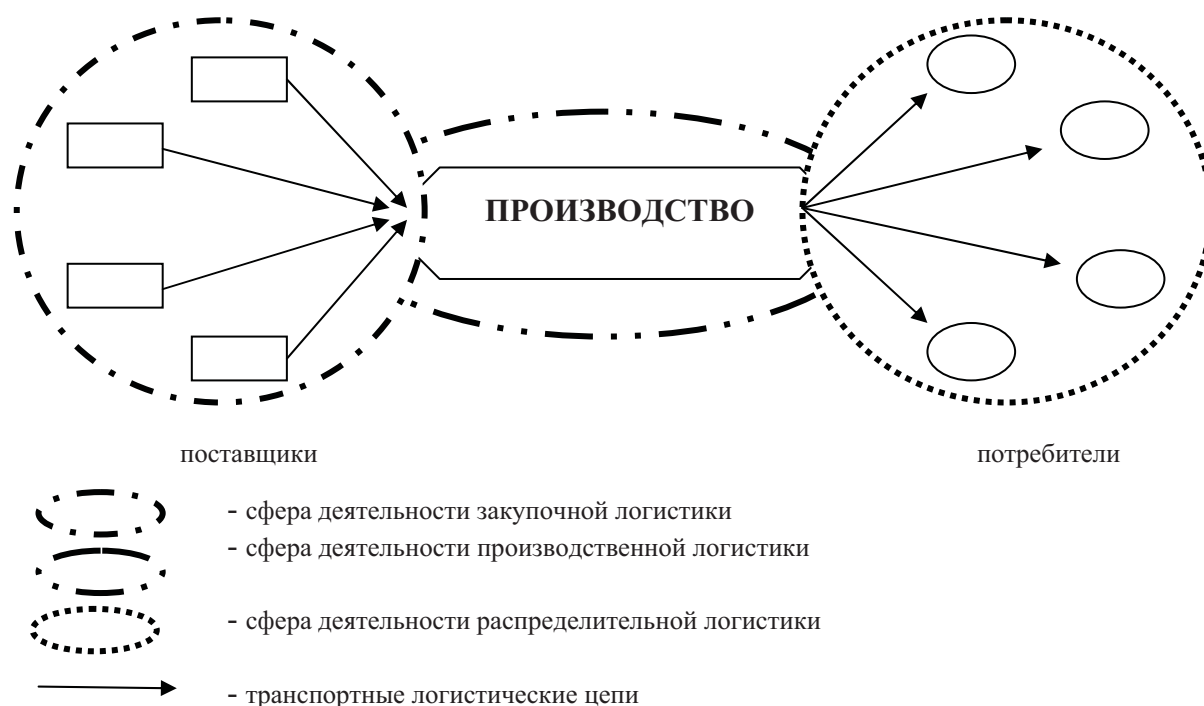


Рисунок 1. Функциональная структура логистической системы экономического субъекта рынка

В условиях рыночной экономики взаимоотношения между экономическими субъектами рынка (грузовладельцами) и перевозчиками принципиально изменились. Можно выделить три основных фактора:

- создан потребительский рынок транспортных и других логистических услуг, в котором приоритет выбора вида транспорта и транспортной схемы принадлежит покупателю его услуг;

- возникла необходимость изучения спроса на транспортные и другие логистические услуги, которые должны проводиться не для грузоотправителей вообще, но и с учетом их сегментации: по роду груза, дальности перевозки, количеству предъявляемого груза;

- разработка мероприятий по повышению прибыльности транспортной организации должна строиться именно с учетом сегментации рынка, а не для среднестатистического грузоотправителя.

Интегрированное управление товарными потоками и запасами – наиболее современный и оправданный подход к организации логистической деятельности предприятия. Он позволяет связать воедино все исходящие и входящие товарные потоки, и оптимизировать их таким образом, чтобы снизить затраты на хранение запасов и складскую деятельность, при этом повысить оперативность и гарантированность поступления необходимых для бесперебойной деятельности предприятия товаров. Главное достоинство подхода – значительная экономия трансакционных издержек.

Эффективная политика управления товарными потоками и запасами позволяет:

- снизить складские издержки;
- повысить мобильность компании и создать дополнительные ресурсы для стратегического развития;
- гарантировать необходимость количества сырья для бесперебойной деятельности предприятия.

Применение интегрированного подхода дает возможность значительно снизить загруженность складов без риска для деятельности предприятия, но требует владения специальными процедурами интеграции различных аспектов логистической деятельности предприятия. Процесс интеграции требует понимания тонкостей общей логистики. От того, насколько оптимально организована работа складов, а также движение товаропотоков, зависит величина логистических издержек в компании.

В логистических системах, работающих «строго по графику», основным фактором, является обеспечение эффективной работы на линиях снабжения и сбыта товарно-материальных ценностей - новая услуга автомобильных и железнодорожных компаний по сбору и распределению грузов. Такие услуги транспортных предприятий обеспечивают ускорение перевозки на большие расстояния от поставщиков к производителям или рынкам конечной продукции и часто исключают звенья, существующие в традиционных системах комплектования грузов. В результате, проводимые операции обычно являются менее дорогостоящими, обеспечивается более высокое качество обслуживания, чем при конкурирующих способах распределения. Кроме того, компании, пользующиеся новыми услугами, извлекают прямые выгоды: уменьшается продолжительность цикла обработки заказа, а хранение запасов товарно-материальных ценностей заменяется транспортными потоками.

Стремление иметь логистические системы с более высоким уровнем обслуживания и низким уровнем запасов товарно-материальных ценностей на дальних линиях снабжения привело к возникновению различных вариантов управления этими системами, а именно: к изменению традиционных способов консолидации грузов, выполнению операций на расположенных вблизи складах, осуществлению новых видов услуг по сбору и распределению грузов, а также объединению систем поставщиков и производителей.

Процесс товародвижения включает значительное число операций материального и информационного характера, выполняемых как непосредственно грузовладельцем, так и с привлеченными посредниками.

Одним из основных вопросов, возникающих на начальном этапе организации товародвижения, является выбор: перемещать продукцию собственным транспортом или привлекать для этих целей стороннего перевозчика. Предлагается выбор формы

собственности на транспортные средства производить с учетом следующих факторов представленных на рисунке 2 [2].



Рисунок 2. Основные факторы, влияющие на выбор формы собственности транспорта

Для того чтобы выбрать элемент логистической системы конкретного вида транспорта компания должна иметь возможность предложить клиенту наиболее подходящий вариант транспортировки груза, а для этого не только изучать сильные и слабые стороны конкурентов, но и стараться слабые стороны конкурентов сделать своими сильными при безусловном развитии и укреплении своих положительных аспектов деятельности. Это наименее затратный способ оказаться конкурентоспособным.

В общем виде, обеспечение устойчивого конкурентного преимущества основано на следующих принципах:

- наличия ключевых факторов успеха;
- значимости преимуществ фирмы по сравнению с конкурентами;
- возможности поддерживать эти преимущества в течение длительного времени;
- активном формировании спроса на свой товар (услуги);
- возможности предложить клиенту максимально возможный по востребованности комплекс услуг с учетом его изменяющихся потребностей и требований рынка.

Если первые три критерии относятся к маркетинговой деятельности предприятия, то два последних наряду с маркетинговой имеют и логистическую направленность. Это связано с тем, что срединное положение транспорта в логистической системе «производитель - транспорт - потребитель» определяет его потенциальные возможности по изучению неудовлетворенных потребностей остальных элементов системы, и на их основе позволяет корректировать логистическую стратегию по отношению к покупателям услуг транспорта и конкурентам. Далее, устанавливаются операции, выполняемые в транспортной цепочке продвижения продукции до потребителя как информационные, так и связанные с материальным потоком, после чего все операции группируются в функциональные блоки. На основе анализа собственных возможностей определяется

необходимость передачи части функций транспортным посредникам. Осуществляется поиск транспортно-логистических посредников, в наибольшей степени удовлетворяющих требования грузовладельца, после чего с ними заключаются соответствующие договоры. Последующий перечень работ зависит от того объема полномочий, которые были делегированы транспортно-логистическому посреднику.

При таком подходе к процессу организации товародвижения формируется логистическая цепочка, под которой понимается совокупность логистических операций, выполняемых последовательно от момента зарождения до момента затухания потока товаров, работ, услуг на соответствующем потребительском рынке [3]. Целесообразность и логичность такого подхода определяется следующими факторами:

- знание состава элементарных операций, позволяющее обеспечить учет их стоимости и в конце концов обеспечить расчет стоимостных затрат на логистику данного продукта;
- исследование логистической цепочки как технологически упорядоченной совокупности элементарных операций, позволяющих обеспечивать полноценный контроль за продвижением товаров и информации на всем пути следования;
- обеспечение квалифицированного отбора операций, сгруппированных в функциональные блоки, для дальнейшей передачи на аутсорсинг;
- отбор компаний - транспортно-логистических посредников, которым дается четкий перечень задач для исполнения.

Выполненный на этой основе анализ структуры логистического процесса позволяет установить его строение, этапы развития и их особенности [4]. Графически структура логистического процесса представлена на рисунке 3.

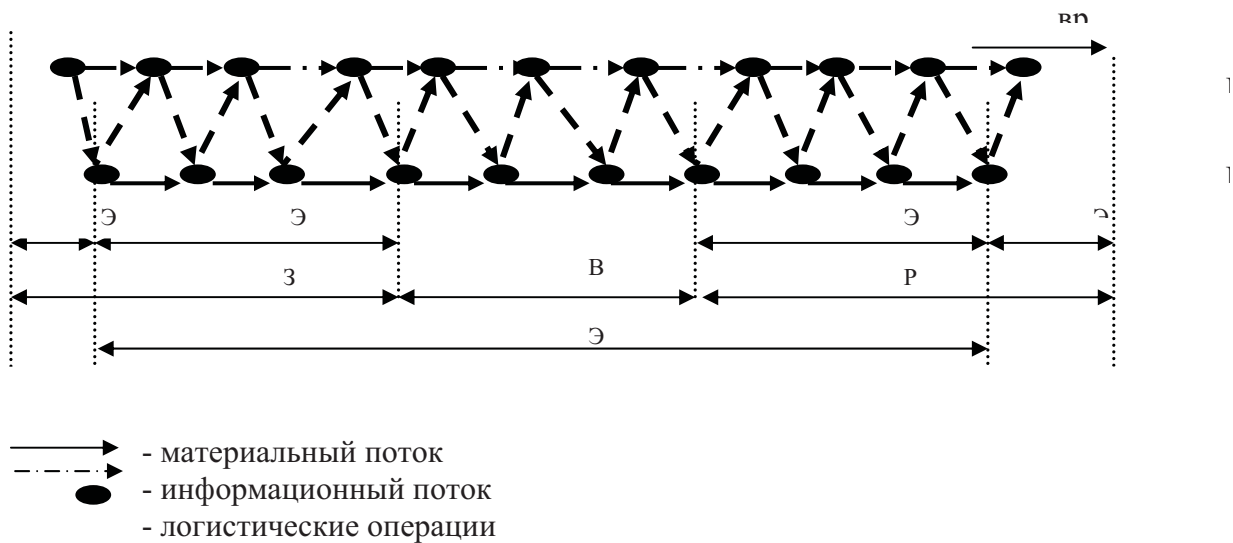


Рисунок 3. Структура логистического процесса

На рисунке 3 точки А и Е - это моменты начала и окончания логистического процесса, точки Б и Д - моменты начала и окончания материального потока. Временной интервал А-В представляет собой фазу закупочной логистики (ЗЛ), включающей этап планирования и организации грузопотока (ЭПО) и этап транспортировки материалов (сырья, полуфабрикатов, комплектующих) от поставщика до основного производства (ЭТ-1).

В пределах временного интервала В-Г, представляющего собой фазу внутрипроизводственной логистики (ВПЛ), происходит перемещение предметов труда в рамках предприятия от склада сырья до склада готовой продукции с одновременной его переработкой. Стадия распределительной логистики (РЛ) на временном интервале Г-Е

охватывает значительный комплекс операций, включающий определение системы физического распределения (собственно РЛ), выбор способа транспортировки и транспортного средства, определение маршрутов доставки, обеспечивающих удовлетворение его критериев предпочтения, организацию транспортировки готовой продукции (ЭТ-2), а также этап контроля и анализа осуществленного грузопотока (ЭКА).

Этапы ЭТ-1 и ЭТ-2, представляющие собой комплекс организационно-технологических операций, обеспечивающих организацию перемещения грузопотока транспортом общего пользования, как правило, передаются на аутсорсинг транспортно-логистическим посредникам. Связано это с тем, что особенности транспортной логистики, заключающиеся в оптимизации сквозного материального потока в виде готовой продукции, следующего от одного экономического субъекта рынка (грузоотправителя) до другого (грузополучателя), требуют особых инструментариев, не характерных при решении логистом предприятия основного диапазона задач на уровне закупочной, производственной и распределительной составляющих логистики.

Д-Е - это этап контроля и анализа осуществленного грузопотока (ЭКА), при котором уже нет перевозок грузов, материального потока, но могут продолжаться некоторые информационные, финансовые потоки. Осуществляется послепродажное обслуживание клиентов, которые приобрели товары, изучаются колебания цен, реакция конкурентов и другие результаты организации и осуществления товарного потока, их влияние на рынок.

Для успешного функционирования конкретного вида транспорта в рыночной среде необходимо учитывать следующие принципиальные положения:

- принятие в качестве основной и единственной концепции деятельности - управление сквозным материальным потоком, то есть от зарождения его у грузоотправителя до погашения у грузополучателя;
- понимание того, что перевозчик является элементом (звеном) логистической системы более высокого уровня, несмотря на достаточную сложность организации перевозочного процесса внутри своего вида транспорта;
- не только иметь набор возможных вариантов транспортных цепочек продвижения грузопотока, которые могут удовлетворить запросы клиентов, но и уметь их формировать (генерировать) в кратчайшие сроки, исходя из требований, предъявляемых к конкретной перевозке;
- на основе изучения критериев предпочтения конкретных грузовладельцев (грузоотправителей) предлагать им логистические технологии продвижения грузопотока, тем самым, инициируя формирование логистической цепи со своим участием.

Выводы

Выбирая интегрированное управление товарными потоками и запасами процесс организации товародвижения формирует логистическую цепочку, позволяющая увеличить прибыль и сократить расходы всех видов ресурсов, каждого участника процесса товародвижения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гаджинский, А.М. Логистика. М., Маркетинг, 2002, 408 с.
2. Уотерс, Д. Логистика. Управление цепью поставок. М., ЮНИТИ-ДАНА, 2003, 503 с.
3. Маликов, О.Б. Деловая логистика. С-Пб., Политехника, 2003, 223 с.
2. Балабаев А.С. Методология формирования транспортных логистических цепей. Хабаровск, ДВГУПС, 2009, 201 с.