

УДК 004.584

ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ НА ПРЕДПРИЯТИИ**Давлеткиреева Л.З.***ГБОУ ВО «Магнитогорский государственный технический университет им. Г.И. Носова»,
Магнитогорск, e-mail: ldavletkireeva@mail.ru*

Управление предприятием должно осуществляться не по принципу непосредственного реагирования, а основываться на планировании упреждающих воздействий. Необходимо выходить на уровень осуществления интеграции планирования и контроля операций по организации производства с операциями маркетинга, сбыта, снабжения и финансов, организации единой логистической системы, охватывающей все подразделения предприятия. Это должно способствовать увязке часто противоречивых целей различных функциональных подсистем и подразделений. Основная цель логистики – обеспечить наличие необходимого продукта в необходимом количестве, в необходимом состоянии, в необходимом месте, в необходимое время и по подходящей потребителю цене с минимальными для предприятия издержками. Следует учитывать тот факт, что вопрос транспортировки влияет на выбор потребителя, рынков сбыта и торгово-посреднической организации. Как правило, несоблюдение условий и сроков требует дополнительных расходов из бюджета предприятия по самым различным статьям.

Ключевые слова: проект, система, транспортная логистика, автоматизированная информационная система, предприятие, логистическая система

TRANSPORT LOGISTICS PROBLEMS AT THE ENTERPRISE**Davletkireeva L.Z.***Nosov Magnitogorsk State Technical University, Magnitogorsk, e-mail: ldavletkireeva@mail.ru*

Now to be managed not by the principle of direct response, and based on the planning of preventive actions. It is necessary to go to the level of the integration of the planning and control in the organization of production operations with marketing operations, sales, logistics and finance, organizing a unified logistics system covering all departments of the enterprise. This should facilitate the linking often conflicting goals of different functional subsystems and units. The main objective of logistics – to ensure the availability of the necessary product in the required amount in the desired condition, at the right place, at the right time and at the right price to the consumer with minimal cost to the company. Keep in mind the fact that the issue of transport affects the choice of the consumer markets, trading and intermediary organizations. As a general rule, failure to comply with terms and conditions require additional expenditures from the budget of the enterprise on a variety of items.

Keywords: design, system, transport logistics, automated information system, enterprise logistics system

Причины активного развития логистики: быстрый рост затрат на перевозки, вызванный расширением географии деятельности предприятий; переход от рынка продавца к рынку покупателя: для дальнейшего продвижения товара на рынке стало необходимо улучшение работы в сфере распределения; развитие компьютерных технологий, позволяющих осуществлять обработку огромных массивов информации и обмениваться данными в реальном времени с минимальными затратами.

Логистическая система – это организационно завершённая (структурированная) экономическая система, которая состоит из элементов-звеньев, взаимосвязанных в едином процессе управления материальными и сопутствующими им потоками, причём задачи функционирования этих звеньев объединены общими целями организации бизнеса и (или) внешними целями (6).

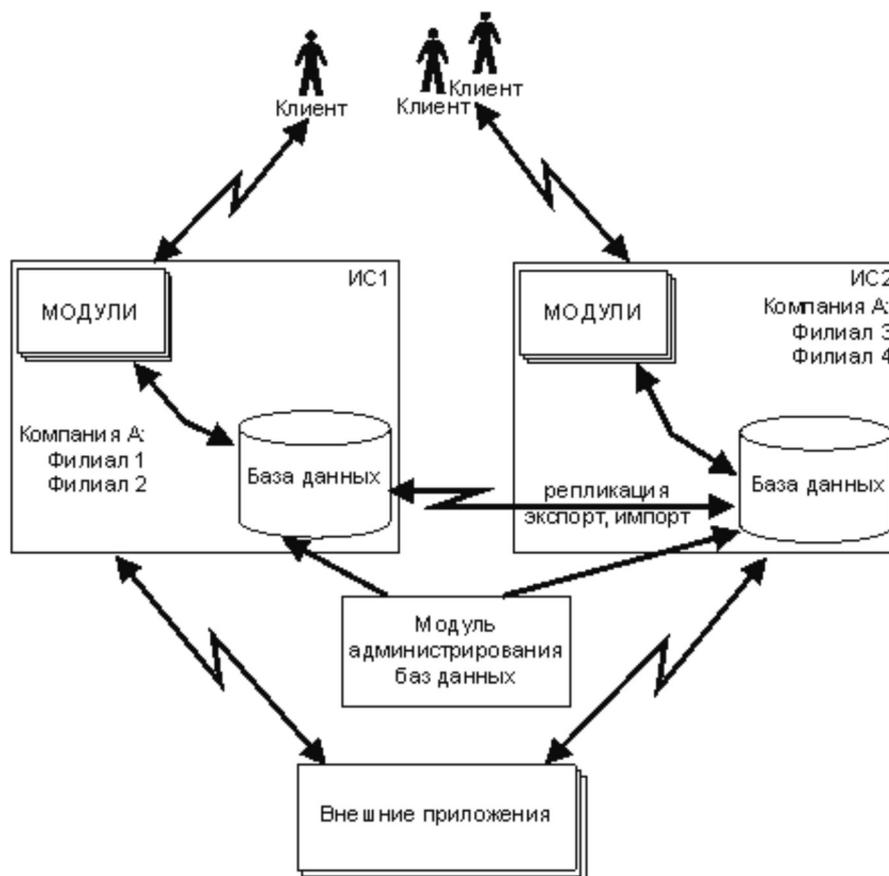
Логистика – это наука о планировании, контроле и управлении транспортированием, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производимого предприятия, внутри-

заводской переработки сырья и материалов и полуфабрикатов, доведения готового продукта до потребителя в соответствии с интересами и потребностями последнего, а также передачей хранения и переработки соответствующей информации и соответствующих финансовых потоков. Логистика – наука об управлении товародвижением (6).

Принципы построения логистической системы: работа в едином или в нескольких согласованных информационных пространствах; поддержка единой технологии обработки информации; централизованное/децентрализованное управление данными; контролируемый доступ к информационным ресурсам; настраиваемость системы (3–5, 10).

Информация логистических систем отражает:

– внешнюю среду организации – сведения о поставщиках сырья, товаров и их надежности, данные о потребителях продукции и посредниках (в т.ч. результаты взаимодействия с ними), информацию о рынке сбыта (какая продукция и ее модификации пользуются спросом у разных потребителей, посредников, в разных регионах и т.д.);



Архитектура работы нескольких согласованных информационных систем с центральным управлением

– внутреннюю среду организации – данные о состоянии и движении материальных потоков в организации, сведения об имеющихся запасах сырья, объеме продукции в производстве, объеме готовой продукции на складах, информацию о реализации продукции во времени.

На уровне функциональных возможностей система обеспечивает: гибкую и оперативную настройку на технологический процесс компании; настройку на организационную структуру компании; механизм настройки и управления доступом к данным и их репликацию; экспорт/импорт данных; интеграцию с приложениями других разработчиков; модульную организацию.

Задачи, решаемые логистической системой, и выработка по ним стратегии можно разделить на три группы (8):

1. Задачи, связанные с формированием рыночных зон обслуживания, прогнозом материалопотока, его обработкой в обслуживающей системе (склад поставщика/

потребителя, предприятия оптовой торговли) и другими работами по оперативному управлению и регулированию материального потока.

2. Задачи, включающие разработку системы организации транспортного процесса (план перевозок, план распределения вида деятельности, план формирования грузопотоков, график движения транспортных средств и др.).

3. Задачи, связанные с управлением запасами на предприятиях, фирмах, складских комплексах, размещение запасов и их обслуживание транспортными средствами, информационными системами.

Оптимизация и решение этих задач зависит от конкретной ситуации, исходных данных, условий и требований к эффективной работе логистической системы, а также проблем, связанных с обеспечением производства сырьем и полуфабрикатами, с устранением узких мест в технологии доставки различных видов продукции

в пункты производства, складирования и сбыта (таблица). Необходимо учитывать, что на предприятиях с конвейерной системой технологического процесса, установленный темп производства сохраняется при условии, если на входе сырье подается на поточную линию постоянно в нужном количестве и отсутствуют сбои в транспортировке, которые могут быть вызваны скоплением готовой продукции на выходе. На предприятиях, работающих в дискретном режиме необходимо также учитывать колебания поставок, создавая гарантийный запас для сглаживания этих колебаний.

В рамках логистических технологий дисциплина транспортного обслуживания определяется не заявкой отдельного отправителя или получателя на перевозку, а оптимальным соотношением затрат и прибыли на указанный выше цикл «производство – потребление» (2).

При функционировании логистических систем используется более 100 технологий, которые образуются в результате разнообразных сочетаний выделенных классов транспортных связей.

Главная идея транспортной логистики – организация в рамках единой системы процессов хранения (складирования), распределения, перемещения продукции по всей цепи – от производителя до потребителя. Транспортная логистическая система, объединяя комплекс организационно-технических элементов, обеспечивающих управление запасами, и реализацию современных технологий движения материальных потоков, создает максимальный народно-хозяйственный эффект. Складские комплексы и распределительные центры, средства подготовки грузов к перевозкам, подвижной состав, компьютерная техника и средства связи, необходимые для выполнения логистических функций являются материальной базой системы.

Одной из основных функциональных областей транспортной логистики является доставка продукции. Иначе говоря, потребителю нужен качественный товар в нужном количестве, в нужном месте, в нужное время и доставленный с минимальными затратами (7).

Предприятию при реализации каналов распределения готовой продукции прихо-

Признаки классификации доставки

Вид доставки от производителя к потребителю	Вид дисциплины обслуживания	Вид транспортного сообщения
прямая	со склада поставщика или РЦ на склад потребления или РЦ	прямое (автомобильное, железнодорожное, воздушное, водное, морское)
с переработкой на транспортных терминалах	со склада поставщика или РЦ непосредственно потребителю	смешанное (автомобильно-железнодорожное и др.)
с переработкой и хранением в распределительном центре (РЦ)	с производства поставщика на производство потребителю (система типа «точно ко времени»)	

Следует учитывать тот факт, что вопрос транспортировки влияет на выбор потребителя, рынков сбыта и торгово-посреднической организации. Как правило, несоблюдение условий и сроков требует дополнительных расходов из бюджета предприятия по самым различным статьям.

В настоящее время становится принципиально важно, что автотранспорт, как элемент инфраструктуры, все чаще берет на себя нетранспортные функции, освобождая потребителя от сбытовых и распределительных функций. Таким образом, автотранспорт перестает быть обособленной отраслью экономики, продающей услуги по перемещению продукции. Он выступает как производитель широкого круга услуг, готовый осуществлять комплексное обслуживание.

дится решать комплекс вопросов, связанных с доставкой, и в первую очередь, выбирать вид транспорта, методы организации перевозок и тип транспортных средств. При выборе рациональных транспортных средств руководствуются, прежде всего, соответствием их типа свойствам перевозимых грузов. В качестве критериев при выборе транспортных средств принимают сохранность грузов, наилучшее использование их вместимости и грузоподъемности и снижение затрат на перевозку.

Актуальность транспортных проблем подтверждается тем, что до 50 % всех затрат на логистику связано с транспортными издержками. Кроме того, транспортная логистика является одним из способов повышения конкурентоспособности внешне-торговых грузов. Органическими частями

транспортной сети на предприятии являются железные дороги и автомобильные дороги. Каждый из этих видов представляет совокупность средств и путей сообщения, различных технических устройств и сооружений для обеспечения эффективности.

В зависимости от задач и стратегии компании осуществляется выбор транспорта для доставки продукции. При этом учитывается размещение производства, технико-экономические особенности различных видов транспорта, определяющие сферы их рационального использования. На практике для транспортировки готовой продукции применяется не только один, но и несколько видов транспорта. Проблема смены видов транспорта решается с помощью интегрирующихся систем.

Одна из них предполагает, что оборудование, применяемое при перевозке на одном виде транспорта, является продолжением технологической линии обработки груза на другом виде транспорта. Это означает, что, например, контейнер, перевозимый грузовиком, может использоваться на железнодорожном терминале для дальнейшей транспортировки груза. Стандартизация размера и конструкции контейнеров позволяет применять их на многих видах транспорта. Контейнеры сами по себе имеют много преимуществ: они снижают погрузо-разгрузочные издержки, порчу груза и т.д. Но основное их преимущество — они позволяют интегрировать применение различных видов транспорта, хотя при их использовании повышается стоимость и вес единицы продукции, возникают проблемы с их возвратом или обратной загрузкой.

Тем не менее, как показал анализ, в 1991–1995 гг. основным направлением логистики в сфере доставок была маршрутизация. В этой области наметились три направления: совершенствование имеющихся алгоритмов, разработка новых экономико-математических моделей, которые лучше бы отражали продвижение материалопотока, слияние моделей маршрутизации с моделями других функций логистики, такими как управление запасами.

Интересная перспектива для будущих исследований в области логистики заключается в объединении экспертной системы с транспортно-маршрутной на базе взаимосвязанной оптимизации.

Что касается цен, то в их структуре значительное место занимает стоимость обслуживания, что позволяет сделать выгодной доставку мелких партий на небольшие расстояния. Кроме того, цены формируются в условиях конкуренции, поэтому они зависят от скорости, надежности, снижения по-

терь, сфер деятельности различных транспортных компаний, оказывающих услуги по упаковке, сортировке, контейнеризации, складированию и контролю над запасами.

Решая транспортные проблемы, необходимо использовать теоретические и методологические достижения в этой области. Однако важно применять не только имеющиеся достижения, но и выработать свою транспортную стратегию и определить ее главные принципы. В основе логистической модели должны лежать проблемы транспортного процесса, которые включали бы в эту модель реалистические предложения (9).

Важной областью является обработка аналитических результатов для распределения эвристики маршрутизации транспортных средств, изучение компромиссов между запасами ресурсов, их транспортировкой и размещением. Перевозчик несет ответственность за несохранность груза до выдачи его грузополучателю, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по не зависящим от него причинам (11, статья 95).

В договоре на перевозку груза должны быть по возможности точно определены обязанности как продавца, так и покупателя, и описаны все условия поставки. Прежде всего закон разрешает сторонам зафиксировать в договоре моменты передачи прав собственности на товар и перехода рисков повреждения или утраты товара. Как правило, эти два момента чаще всего совпадают. Так, «риск случайной гибели или случайного повреждения товара переходит на покупателя с момента, когда в соответствии с законом или договором продавец считается исполнившим свою обязанность по передаче товара покупателю» (11, статья 459, пункт 1). Этот момент определяется датой передачи товара первому перевозчику, если договором не предусмотрено иное (1, статья 458).

Во всех случаях прибытия груза в неисправном контейнере получатель должен потребовать от перевозчика выдачи груза с проверкой веса, количества мест и состояния груза, а также составления коммерческого акта. Сумма ущерба, вызванного недостачей или порчей груза при перевозке может быть взыскана в судебном порядке. Однако законодательство предусматривает обязательность проведения досудебных процедур. Перевозчику предъявляется претензия до предъявления иска, связанного с осуществлением перевозок груза (11, статья 120).

Претензии к поставщику можно предъявлять в случае: утраты груза; недостачи,

повреждения (порчи) груза; просрочки доставки груза; задержки выдачи груза; необоснованной уплаты различных штрафов; возврата провозной платы либо платы за пользование вагонами. К претензии должны быть приложены документы, подтверждающие возникновение юридического факта, послужившего причиной предъявления претензии. Как правило, это транспортная накладная с надлежащими отметками, квитанция в приеме груза, коммерческий акт или акт общей формы и другие документы, в зависимости от вида претензии.

Претензии могут быть предъявлены в течение 6 месяцев, претензии в отношении штрафов и пеней – в течение 45 дней. Срок отсчитывается (по общему правилу) со дня наступления событий, послуживших основаниями для предъявления претензий. В случае если такую дату определить затруднительно (например, утрата груза в процессе перевозки либо возникновение недостатка и т. п.), УЖД РФ определяет точку отсчета – 30 дней от даты окончания срока доставки либо со дня выдачи груза (11, статья 123).

Основанием заявления претензии являются механические повреждения, обнаруженные в процессе выгрузки.

В то же время перевозчики не предпринимают никаких действий по своей защите, несмотря на явные признаки недостаточного подготовленного к перевозке груза, а именно:

1. Оборудование часто имеет признаки старения (мелкие вмятины, царапины, другие мелкие повреждения).

2. Оборудование грузится без защитной транспортной упаковки, обеспечивающей сохранность, более того, чаще всего накрыто полиэтиленовой пленкой, скрывающей недостатки.

3. Ценные съемные части оборудования (пульты управления, информационные экраны) не сняты и не упакованы отдельно.

4. Грузовые места не имеют надлежащей транспортной маркировки.

Ввиду большого количества похожих случаев не исключается, что некоторые из них специально смоделированы недобросовестными грузовладельцами с целью компенсации своих расходов на транспортировку и извлечения дополнительной при-

были. Чаще всего грузополучатели требуют от перевозчика возмещения расходов на вызов из страны производителя специалистов для настройки старого оборудования, перекраску и другие расходы, связанные с возрастом и перемещением груза.

Список литературы

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2016).
2. Зайцева Н.А. Культура использования ИТ-технологий в организациях с распределенной территориальной структурой / Н.А. Зайцева, Л.В. Курзаева // Государство, общество, образование в контексте цивилизационного подхода коллективная монография. НОУ ВПО «Институт бизнеса, психологии и управления»; Центр научного сотрудничества «Интерактив плюс». – Чебоксары, 2015. – С. 65–68
3. Комиссарова О.Р., Конькова Д.С., Матвеев В.А., Новикова Т.Б. Исследование деятельности аэропорта на примере диаграмм методологии ARIS «EERP», «MFD» // Современные научные исследования и инновации. – 2015. – № 11 (55). – С. 117–120.
4. Конькова Д.С., Новикова Т.Б., Комиссарова О.Р., Матвеев В.А., Мусин Р.Ф. Бизнес – моделирование деятельности завода по производству автомобилей с использованием диаграмм IFD, CD, MFD // Современные научные исследования и инновации. – 2015. – № 11 (55). – С. 98–101.
5. Курзаева Л.В. Использование имитационного моделирования как метода исследования логистики //Л.В. Курзаева // Научные труды SWorld. – 2006. – Т. 2. – № 1. – С. 17–19.
6. Курзаева Л.В. Методические аспекты использования акмеологического воздействия при формировании профессиональных ценностных ориентаций у будущих ИТ-специалистов / Л.В. Курзаева // Научные труды SWorld. – 2009. – Т. 18. № 4. – С. 41–42.
7. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики: учебник / под ред. Б.А. Аникина и Т.А. Родкиной. — М.: Проспект, 2013. — 344 с.
8. Матвеев В.А., Конькова Д.С., Комиссарова О.Р., Новикова Т.Б., Мусин Р.Ф. Документооборот при оказании услуг перевозки груза и его графическое отображение на примере нотации eEPS // Современные научные исследования и инновации. – 2015. – № 11 (55). – С. 89–94.
9. Назарова, О.Б. Теория экономических информационных систем: учебник: в 2 ч. / О.Б. Назарова. – Магнитогорск: Изд-во Магнитогорск. гос. ун-та, 2012. -184 с.
10. Новикова Т.Б., Махмутова М.В., Гусева Т.Ф., Вахрушев В.И., Седнева Д.А., Климов П.А., Иванченко А.Е., Игнатов Т.А., Яковлева М.Ф. Моделирование бизнес-процесса «Учет ремонтов» с целью повышения эффективности и функционирования компании по представлению ремонтных услуг // Современные научные исследования и инновации. – 2015. – № 12 (56). – С. 268–274.
11. Седнева Д.А., Климов П.А., Гусева Т.Ф., Вахрушев В.И., Румянцев Е.П., Новикова Т.Б. Описание моделей по созданию собственного бизнеса // Современные научные исследования и инновации. – 2015. – № 11 (55). – С. 131–138.
12. Федеральный закон. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10.01.2003 N 18-ФЗ (действующая редакция, 2016).