

Содержание

Введение

1 Эффективность и перспективы развития логистических систем

1.1 Эффективность логистических систем

1.2 Перспективы развития логистических систем

1.3 Транспортно - логистическая система как одна из разновидностей логистических систем

2 Оценка эффективности системы крупной компании

2.1 Общая характеристика транспортно – логистической компании DHL

2.2 Рассмотрение и оценка транспортно-логистической системы на DHL

2.3 Пути повышения эффективности транспортно-логистической системы на DHL

Заключение

Список используемой литературы

Введение

Логистическое управление в значительной степени воздействует на состояние финансово-экономического и правового обеспечения в рыночных условиях многообразных хозяйственных связей. Это, прежде всего, относится к рынку транспортных услуг, организации и функционированию складского хозяйства, к развитию транспортных служб в посреднических организациях и на предприятиях.

Эффективность логистической системы характеризуется набором показателей работы данной системы при заданном уровне логистических издержек. Любая организация бизнеса, внедряя логистику и формируя соответствующую ее целям логистическую систему, прежде всего, стремится оценить ее фактическую или потенциальную эффективность. Под ключевыми показателями результативности логистической деятельности, понимается необходимый и достаточный ряд сравнительно легко применимых показателей результативности (производительности), позволяющих связать выполнение логистического плана с основными функциями и результатами управления товарным потоком (маркетингом/продажами, производством и логистикой) и таким образом определить потребность в корректирующих действиях. Качество работы логистической системы зависит от множества факторов. Но при определенном уровне издержек, которые не меняются для одной и той же логистической схемы, есть возможность оценить эффективность заданной логистической системы. Показатель эффективности логистической системы определяет, насколько вероятен успех осуществления логистических операций при установленном критерии оптимальности. Для потребителя же, как конечного звена логистической цепи, наиболее важны два показателя: цена обслуживания и качество обслуживания

Грамотная организация логистической операции от закупки сырья, материалов, комплектующих и до поставки покупателю готовой продукции позволяет получать весьма заметную экономию оборотных средств и в этом

смысле представляется важным инструментом в управлении производственно-коммерческой деятельностью предприятия.

Продвижение материальных потоков осуществляется квалифицированным персоналом с помощью разнообразной техники: транспортные средства, погрузочно-разгрузочные устройства и т. д. В логистический процесс вовлечены различные здания и сооружения, ход процесса существенно зависит от степени подготовленности к нему, самих движущихся и периодически накапливаемых в запасах грузов. Совокупность производительных сил, обеспечивающих прохождение грузов, лучше или хуже, но всегда как-то организована. По существу, если имеют место материальные потоки, то всегда имеет место какая-то материалопроводящая система. Традиционно эти системы специально не проектируются, а возникают как результат деятельности отдельных элементов.

Логистика ставит и решает задачу проектирования гармоничных, согласованных материалопроводящих (логистических) систем, с заданными параметрами материальных потоков на выходе. Отличает эти системы высокая степень согласованности входящих в них производительных сил в целях управления сквозными материальными потоками.

Понятие логистической системы является одним из базовых понятий логистики. Существуют разнообразные системы, обеспечивающие функционирование экономического механизма. В этом множестве необходимо выделять именно логистические системы с целью их анализа и совершенствования.

Логистическая система – это 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.

Отличительной характеристикой логистической системы является наличие потокового процесса.

Актуальность исследования заключается в том, что логистическая система представляет собой очень сложный и четко работающий организм,

собранный из отдельных органов (элементов). Бесперебойная работа такой системы в значительной степени определяется выверенной работой каждого ее элемента, залогом которой, в свою очередь, является совершенство применяемых технологий и техники.

Главной целью исследования является изучение логистических систем, их практическое использование, эффективность, перспективы развития и их значение в крупной компании.

В соответствии с данной целью в исследовании были поставлены следующие задачи:

- Рассмотреть эффективность функционирования и перспективы развития логистических систем;
- Оценить текущее положение функционирования логистических систем крупной транспортной компании – DHL;
- Предложить пути повышения эффективности логистических систем на DHL.

Объектом исследования была выбрана транспортная компания DHL, предметом исследования в данном случае выступают логистические системы, которые применяются в данной организации.

Целью курсовой работы является проведение анализа и оценки эффективности логистических систем, применяемых в крупной компании на примере транспортной компании DHL и внесение рекомендаций по ее совершенствованию.

1. Эффективность и перспективы развития логистических систем

1.1 Эффективность логистических систем

Логистическая система ложится в основу экономической стратегии фирм, когда процесс логистики используется как орудие в конкурентной борьбе и рассматривается как управленческая логика для реализации планирования, размещения и контроля над финансовыми и людскими ресурсами. Такой подход позволяет обеспечить тесную координацию логистического обеспечения рынка и производственной стратегии. Если этой координации удастся достигнуть, то результатом ее является необходимый ассортимент запасов в необходимом месте, в необходимое время; координация складского хозяйства и требований к упаковке с требованиями транспорта, что позволяет минимизировать расход сырья, снизить запасы в производстве и готовой продукции; и наконец, синхронизация заказов и транспорта. В 80-е гг. концепция логистики стала быстро развиваться.[2, с.57] Одной из основных причин этого, по мнению американских экономистов, явился процесс дерегулирования экономики. Особенно этот процесс затронул транспортную сферу.

Управление логистическими системами базируется на методе вовлечения отдельных взаимосвязанных элементов в интегрированный процесс бизнеса с целью предотвращения нерациональных потерь материальных, финансовых, трудовых ресурсов. Большинство же фирм организовано по традиционному функциональному признаку, не приспособленных к извлечению дополнительного эффекта от логистики.

Рассматривая проблемы оценки эффективности логистических систем, будем исходить из условия, что она может быть представлена как организационно-управленческая система, направленная на достижение оптимального баланса между затратами (ресурсами) и уровнем качества обслуживания клиентов.[27]

Таким образом, схему любой ЛС можно представить в виде блок-схемы с обратной связью.



Рисунок 1 Блок - Схема логистической системы

Стремление обеспечить эффективное управление логистическими системами обычно вступает в противоречие со стремлением обеспечения надежности системы с целью минимизации общих затрат. Предлагаемый подход позволяет обеспечить системное взаимодействие связей фирмы с внешней средой - ресурсами - бизнес-процессами - результатами. Логистическая система способна адекватно реагировать на изменения рынка с одновременной оптимизацией структуры ресурсного потенциала в конкурентоспособный потенциал. Через этот механизм обеспечивается устойчивое и долговременное конкурентное развитие фирмы на основе принятия компромиссных решений.[18,с.79]

В области логистики теоретические и методологические достижения очень важны, а поиск главных принципов оценки эффективности продвижения материалопотока является важной задачей.

Американские экономисты считают, что универсальной модели оценки эффективности логистической системы, способной учитывать все переменные, все ситуации и все возможные сценарии, пока не существует.

Тем не менее, один критерий, который может увязать всю логистическую систему с учетом всех переменных, ситуаций и сценариев, существует; этот критерий — прибыль. Если построить цепочку продвижения материалопотока, то в ней будут участвовать те фирмы, которые будут получать прибыль. Эти фирмы создаются не по волевому решению, их создание вызвано сложившейся экономической ситуацией.[17,с.75]

Например, если потребителям выгодно получать продукцию по прямым поставкам, то никто и никогда не сможет создать складского хозяйства (нет экономических условий). Однако если потребители будут заинтересованы в получении продукции через склад, то возникнут новые экономические условия и появятся условия создания складского хозяйства. Главным будет то, что подразделения смогут получить прибыль.

Учитывая все вышесказанное, остается вопрос, как определить прибыль. Она остается у фирмы от реализации материалопотока после вычета совокупных затрат, связанных с ним, т.е.

Общая прибыль = Совокупный доход (выручка) — Совокупные затраты.

Начинается анализ с затратной части. К ней относятся:

- постоянные;
- переменные;
- общие (валовые);
- предельные издержки.

Постоянные издержки (Спост) — затраты, которые не изменяются в зависимости от изменения уровня материалопотока в краткосрочном периоде. Примером постоянных затрат может быть зарплата служащего, размер которой обговаривается при подписании контракта на определенный период.
[9,с.95]

Переменные издержки (Спер) — затраты, которые изменяются в зависимости от изменения уровня материалопотока в краткосрочном периоде. Примером могут служить затраты на сырье, электроэнергию.

Общие (валовые) издержки (Соб) — это сумма постоянных и переменных затрат.

Расчет средних издержек относительно прост. Они получаются посредством деления постоянных (Спост), переменных (Спер) и общих издержек (Соб) на уровень материалопотока (O):

$$AC_{пост} = C_{пост} / O$$

$$AC_{пер} = C_{пер} / O$$

$$AC_{об} = C_{об} / O$$

Предельные затраты (МС) — это дополнительные издержки, связанные с производством еще одной единицы материалопотока:

$$MC = \frac{\Delta C_{об}}{\Delta O},$$

где $\Delta C_{об}$ — изменение общих (валовых) издержек;

ΔO — изменение объема материалопотока.

Мы рассмотрели затратную часть управления при получении прибыли. Другая его часть – доходная, т.е. выражающая доходы, которые получает фирма для покрытия расходной части.

Проанализируем доходы и показатели, которые к ней относятся:

- валовой доход (выручку);
- средний доход;
- предельный доход.

Валовой доход (выручка) фирмы – общее количество средств, полученных от реализации любого объема материалопотока:

Совокупный доход = Объем материалопотока x Тариф (Цена) за единицу транспортной продукции

При расчете среднего валового дохода цель состоит в определении среднего размера дохода от каждой единицы материалопотока:

Средний валовой доход = Совокупный доход / Общий материалопоток

Предельный доход - это дополнение к совокупному доходу от продажи еще одной единицы материалопотока.

Зная доходную и затратную части, можно производить оценку эффективности работы логистической системы. В экономической теории существуют два варианта оценки:

1. Принципы сопоставления валового дохода TR с валовыми издержками TC.

2. Принцип сопоставления предельного дохода MR и предельных издержек MC.

1) Сопоставлением валового дохода TR и валовых издержек TC можно подсчитать максимальную прибыль:

$$\mathcal{E}_{\max} = TR - TC$$

Кроме того, используя этот принцип, можно узнать, при каких минимальных убытках логистическая фирма может работать, а при каких необходимо закрываться.

2) (сопоставляется предельный доход и предельные издержки).

Этот принцип применяется потому, что динамика средних валовых издержек, которая характеризует положение на рынке, не всегда определяет точку оптимального объема материалопотока.

Также для реализации эффективности логистических систем применяется Функционально-Стоимостной Анализ (ФСА). [11, с.76]

Функционально-Стоимостной Анализ (ФСА) – это метод комплексного системного исследования функции объектов (процессов, потоков, структур и

т.п.), направленный на обеспечение общественно необходимых потребительских свойств объектов и минимальных затрат на их проявление на всех этапах их жизненного цикла.

Для метода ФСА, применяемого в логистике, характерны следующие принципы:

1. Функциональный принцип. Он является основным методологическим элементом ФСА, что существенно отличает его от других методов исследовательского и рационализаторского характера. Указанный принцип содействует творческому решению проблем. Функциональный принцип заключается в том, что объект, который должен быть усовершенствован либо вновь создан, понимается не как конкретная реальная совокупность элементов, расположенных в определенной структуре, а как комплекс функций, которые этот объект выполняет либо должен был бы выполнять.

И с этих же позиций на стадии творческого синтеза в ходе ФСА осуществляется поиск способа реализации этого комплекса функции самым эффективным путем. Конкретным проявлением действия функционального принципа как инструмента совершенствования объекта (ЛО) является, например, решение задачи о том, не как производить изделие дешевле, а как эффективнее всего обеспечить комплекс функций, которые произведенную продукцию выполняют или должны выполнять.

2. Принцип планомерности проведения ФСА означает его использование в качестве повседневного инструмента управления эффективностью, т. е. одного из средств планируемого обеспечения высоких конечных результатов производственно-коммерческой деятельности.

3. Принцип комплексности подхода, который предполагает исследование факторов, определяющих качество и затраты в комплексе:

- всех видов объектов — конструкции, технологии, организации производства;
- всех видов ресурсов - одновременно на всех стадиях жизненного цикла объекта — предпроектной, проектной, освоения производства,

доведения до потребителя, самого производства, эксплуатации (потребления, применения), утилизации.

4. Принцип системного подхода требует исследования объекта, с одной стороны, как единого целого, т. е. в рамках логистизируемой системы, а с другой — как части другой системы (метасистемы) более высокого уровня, в которой анализируемый объект (звено, аспект) взаимодействует с остальными подсистемами. Всякому целому присущи некоторые черты, характерные для его составляющих. В то же время оно обладает дополнительными свойствами, присущими ему как системе, — эмерджентными свойствами. Из этого следует, что в отдельных компонентах логистизируемой системы оптимизация соотношения «качество — затраты» не может производиться обособленно. Такого рода оптимизация обязательно должна учитывать то влияние, которое она окажет на состояние других компонентов данной системы, а в итоге на состояние системы вышестоящего уровня. Таким образом, результатом ФСА в логистике обязательно должно быть более эффективное технико-экономическое, производственно-коммерческое равновесие рассматриваемой ЛС, обеспечивающее ее конкурентоспособность и высокую рентабельность.

5. Принцип эффективности представляет собой целеустремленное действие, направленное на получение конкретной пользы с минимальными затратами. Признается, что максимальная ценность ФСА проявляется в том, что как на аналитической стадии, так и на стадии синтеза он нацелен преимущественно на поиск оптимального решения функций объекта при наименьших затратах на их обеспечение. Этот принцип является развитием функционального подхода и заключается конкретно в том, что каждая функция исследуется в иерархической структуре с точки зрения ее значимости по отношению к другим функциям анализируемого объекта.

6. Принцип соответствия реального параметра (ресурса) требуемому заключается в необходимости постоянного сопоставления фактического количественного ресурса функции или предусмотренного

нормативно-технической документацией требуемому ресурсу. Такое сопоставление позволяет выявить функции с излишним (избыточным) или недостаточным ресурсом и определить пути оптимизации на этой основе проектируемых ресурсов (параметров) функций.

7. Принцип творческого подхода. Он выражается прежде всего в использовании принципиально новых способов исследований и принятия решений относительно структур объектов (ЛС), воплощающих требующиеся функции. Принцип творческого подхода касается, прежде всего, способа и форм проведения самого стоимостного анализа. Принцип используется для поиска новых, более прогрессивных вариантов решений.

8. Принцип коллективного труда и междисциплинарного подхода обусловлен тем, что при ФСА требуется знание многих научных дисциплин, в том числе техники, экономики, управления, психологии. Анализ проводит группа логистов — специалистов разных профессий, что позволяет выполнить исследование разностороннее, более эффективно благодаря синтезированию способностей, знаний и опыта сотрудников, хорошо знакомых с технологией, экономикой, организацией производства, управлением, материаловедением, снабжением, сбытом (маркетингом) и другими процессами, связанными с

В зависимости от сферы, области или звена (аспекта) в логистической системе ФСА определяют такими показателями относительной эффективной стоимости:

- эффективность проектируемых функций;
- эффективность производственно-коммерческих функций;
- эффективность структурных функций;
- эффективность первичных функций — макропоказатель, в

котором учтена эффективность как производителя, так и потребителя, а также общественные критерии оценки продукции (соотношение степени выполнения всех первичных функций и общественных затрат на оцениваемый продукт — ЛС).

В частности, при оценке эффективности управленческой деятельности в ЛС в широком смысле принимается во внимание влияние управленческой деятельности на конечные результаты, достигаемые управляемым объектом (ЛС). [7,с.106]

Под методом поиска понимается способ решения какой-либо поставленной задачи в логистике (в ЛС), включающий совокупность приемов мыслительной деятельности, а также операций по сбору, анализу, обработке и хранению информации. Методы поиска новых решений в ЛС применяются при необходимости найти как можно больше решений:

- 1) для реализации полезных функций ЛС или ее элементов;
- 2) устранения или ослабления отрицательного эффекта ненужных и излишних функций;
- 3) при появлении потребности в решениях, помогающих эффективному синтезу новых или усовершенствуемых (логистизируемых) систем.

Чем больше функционально взаимозаменяемых вариантов удастся получить, тем больше возможность реализовать действительно эффективные решения, отвечающие современному уровню развития науки и техники, и, следовательно, приблизиться к минимальным, функционально оправданным затратам.

1.2 Перспективы развития логистических систем

В процессе развития научно-технического прогресса, формирования рынка покупателя, изменения приоритетов в мотивациях потребителей и обострения всех форм конкуренции возрастает динамичность рыночной среды. В то же время, стремясь сохранить преимущества массового производства, но, подчиняясь тенденции индивидуализации, предприниматели все более убеждаются в необходимости организации производства по типу гибких логистических систем. В сфере обращения, услуг, управления - гибких переналаживаемых логистических систем. [23,с.128]

Гибкая логистическая система представляет собой совокупность в разных сочетаниях оборудования с числовым программным управлением, роботизированных технологических комплексов, отдельных единиц технологического оборудования, систем обеспечения функционирования гибких переналаживаемых систем в автоматическом режиме в течение заданного интервала времени.

Гибкие логистические системы обладают свойством автоматизированной переналадки в процессе производства продукции произвольной номенклатуры или оказания услуг производственного характера. Они позволяют почти полностью исключить ручной труд при погрузочно-разгрузочных и транспортно-складских работах, осуществить переход к малолюдной технологии.[24,с.135]

Организация производства по типу гибких логистических систем практически невозможна без применения логистических подходов в управлении материальными и информационными потоками.[12,с.87] Тенденция создания гибких логистических систем прогрессирует очень быстро, поэтому широкое распространение концепции логистики в сфере основного производства является перспективным и однозначным. Модульный

принцип функционирования логистических систем интегрирует две ведущие формы организации производственно-хозяйственной деятельности.

Гибкость представляет собой способность логистической системы оперативно адаптироваться к изменению условий функционирования с минимальными затратами и без потерь. Гибкость является одним из эффективных средств обеспечения устойчивости производственного процесса.[20,с.90]

Гибкость станочной системы (гибкость оборудования). Она отражает длительность и стоимость перехода на изготовление очередного наименования деталей (полуфабрикатов) в пределах закрепленного за гибкой логистической системы ассортимента. Показателем данной гибкости принято считать количество наименований деталей, изготавливаемых в промежутках между наладками.

Ассортиментная гибкость. Она отражает способность логистической системы к обновлению продукции. Ее основными характеристиками являются сроки и стоимость подготовки производства нового наименования деталей (полуфабрикатов) или нового комплекса логистических операций. [14,с.134]

Показателем ассортиментной гибкости является максимальный коэффициент обновления продукции или комплекса логистических операций, при котором функционирование логистической системы остается экономически эффективным.

Технологическая гибкость. Это структурная и организационная гибкость, которая отражает способность логистической системы использовать различные варианты технологического процесса для сглаживания возможных отклонений от предварительно разработанного графика производства.[22,с.145]

Гибкость объемов производства. Она проявляется в способности логистической системы рационально изготавливать детали (полуфабрикаты) в условиях динамичности размеров партий запуска.

Основным показателем гибкости объемов производства является минимальный размер партии (материальных потоков), при котором функционирование данной системы остается экономически эффективным. [25,с.67]

Гибкость расширения системы. Иначе её называют конструктивной гибкостью логистической системы. Она отражает возможности модулирования данной системы, её последующего развития (расширения). С помощью конструктивной гибкости реализуются возможности объединения нескольких подсистем в единый комплекс.

Показателем конструктивной гибкости является максимальное число единиц оборудования, которое может быть задействовано в гибкой логистической системе при сохранении основных проектных решений по логистической (транспортно-складской) системе и системе управления.

Универсальность системы. Данный вид гибкости характеризуется множеством деталей (полуфабрикатов), которые потенциально могут быть обработаны в гибких логистических системах.

Оценкой универсальности системы является прогнозное количество модификаций деталей (полуфабрикатов), которые будут обработаны в гибкой логистической системе за весь период ее функционирования.

Каждая логистическая система разрабатывается для удовлетворения потребностей и стратегии конкретного предприятия. Поэтому она является специализированной не только по своему технологическому назначению, но и по всему спектру производственно-хозяйственных задач.

Важнейшей интегрирующей системой логистики в сфере основного производства является автоматизированная транспортно-складская система. В сущности, благодаря ей, обеспечивается функционирование гибких логистических систем.

1.3 Транспортно - логистическая система как одна из разновидностей логистических систем

Логистический подход к управлению экономикой и транспортом за последнее десятилетие коренным образом изменился.

Интегрированная логистика и управление цепями поставок (SCM) стали высокоразвитыми сферами индустрии, включая транспортный комплекс.[13,с.98]

Всеобъемлющая кооперация, характерная для современной мировой транспортной индустрии, подразумевает широкое сотрудничество между различными организациями в области продаж, сервиса, а также интеграцию процессов на базе информационных технологий и единых стандартов.

Потребность в учете интересов потребителей транспортной продукции, с одной стороны, и стремление повысить конкурентоспособность транспортно-логистических систем - с другой, требуют применения принципов логистики.[4]

Основным результатом развития и внедрения технологических нововведений, к которым относятся моделирование и логистический реинжиниринг, является высвобождающийся экономический потенциал не только отдельной организации, но и всего транспортного рынка, который самым революционным способом раздвигает границы нашего традиционного понимания управления эффективностью с использованием инженерных подходов.

Транспортная система, и ее частный случай - транспортно-логистическая система, охватывает и объединяет с помощью управления в единый процесс такие виды логистической деятельности, как информационный обмен, транспортировку, управление запасами, складским хозяйством, грузопереработку и упаковку.[8,с.97]

Помимо информационно-ресурсных аспектов управления ТС, важное место занимает рассмотрение проблемы адаптации и саморегулирования бизнес-процессов на основе их совершенствования.

Представленные ниже ключевые компетенции цепи поставок (работ) в рассматриваемых системах, их интеграция и различные комбинации сказываются на движении грузов, информационных, финансовых потоков, делают возможным эффективное взаимодействие между элементами, рассматривая ТЛС как единый, живой и самоорганизующийся экономический организм.

В качестве главной организационно-технической задачи с этих позиций рассматривается достижение высокой устойчивости системы на основе включения механизмов менеджмента риска и надежности процессов.

Ключевые компетенции, объединенные в ТЛС, отражают ресурсно-процессные возможности системы по доставке грузов потребителю в стратегической и тактической перспективе.

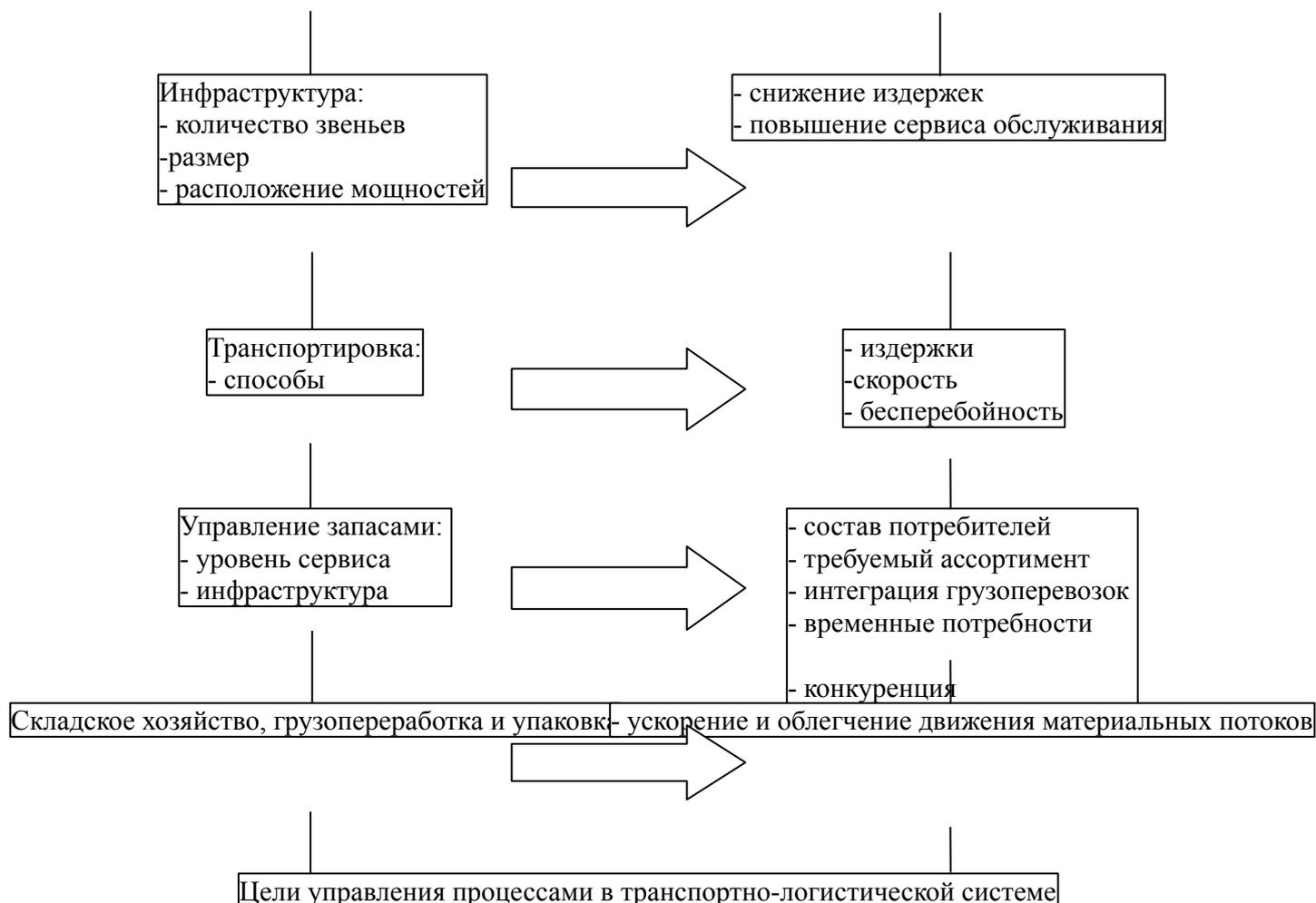
К ключевым компетенциям, как уже отмечалось выше, относятся инфраструктура, управление запасами и складским хозяйством, грузопереработка и упаковка, информационный обмен. Они способны быть устойчивыми в течение длительного времени и создавать дополнительные конкурентные преимущества в цепи поставок (работ).[16]

Главная цель ключевых компетенций - повышать ценность системы, придавая грузам полезность формы, владения, места и вида. Звенья образуют структуру ТЛС, которая рассматривается как совокупность составляющих эту систему элементов и их взаимодействий друг с другом, проявляющихся в отношениях «транспортная организация-потребитель».

Организационно-технологическая структура звена - это совокупность ключевых компетенций, процессов, системных факторов, результатов и связей между ними, образующихся в ТЛС.

Ключевые компетенции (ресурсы) транспортно-логистической системы

Интегрированное информационное обеспечение: Ключевые факторы: качество, своевременность, прозрачность
Ключевые области: прогнозирование и управление заказами



Безопасность, быстрая реакция, устойчивость | Управление рисками и надежностью процессов | Минимизация затрат | Качество и надежность услуг

Консолидация и интеграция

Логистическая поддержка процессов жизненного цикла ТЛС

Эта структура является иерархической и адаптивной. Основное свойство звена, как элемента структуры - способность к саморегулированию и взаимодействию на основе использования общих, прежде всего

информационных, ресурсов. Таким образом, анализ свойств элементов ТЛС позволяет выделить возникновение новых свойств компонентов системы при создании синергетического эффекта.

Суть рассматриваемого подхода заключается в усилении роли саморегулируемого взаимодействия на принципах кооперации, коммуникации, компетенции и создание эффективной системы управления бизнес-процессами в ТЛС. Современные ТЛС для повышения своей конкурентоспособности заинтересованы в развитии более тесных отношений с грузоотправителями и грузополучателями, несмотря на то, что их интересы часто не совпадают. Например, интересы грузоотправителей заключаются в ритмичных поставках, своевременном проведении платежей, а также в обеспечении высокого уровня хозяйственных связей при заключении договоров, закупках, доставке грузов и оказании услуг.[28]

Акцент, с точки зрения коммуникации, делается на процессах, которые происходят за пределами одной организации. Каждая организация рассматривается в контексте общей цели различных видов деятельности, создающих ценность, как составную часть этой цели в системе. Использование информационных связей с участниками ТЛС является ключевой идеей, лежащей в основе эффективности и безопасности управления процессами транспортировки. Речь идет о формировании единой информационной среды, в которой структурирована информация о процессе транспортировки, оказании услуг и т.д. Высший менеджмент начинает осознавать степень воздействия информационно - технологических решений на сам хозяйственный процесс и корпоративную культуру. Все чаще часть собственного ИТ-персонала передается в распоряжение дочерних предприятий или аутсорсинговых компаний, создаваемых с партнерами по ТЛС для специальной обработки информации. На материнской компании остается небольшая группа специалистов и логистов, на которых возлагается выполнение ИТ – функции.[1]

Для принятия обоснованных решений и управления процессами в ТЛС необходим не только большой массив информации, адекватно описывающий их состояние и риски рыночной среды, но и наличие сбалансированных друг с другом ключевых компетенций. С учетом того, что информация адекватно описывает («отражает») их движение и взаимодействие, она рассматривается как важнейший ресурс в общей структуре экономических ресурсов организации.

Таким образом, решающим фактором успешного осуществления операций в процессе транспортировки грузов в интегрированной ТЛС является информация и формирующиеся на ее основе знания. В этих целях для полного и адекватного отражения информации на всех иерархических уровнях создается эффективно и опережающе действующая информационная система. С ее помощью обеспечивается управление в реальном времени процессами, охватывающими движение грузов от заключения контракта с поставщиками до их доставки грузополучателю.[19]

Вместе с тем, возможность наращивания («расширения») традиционной модели управления процессами предполагает включение механизмов безопасности, кооперации и саморегулирования, что способствует организационной адаптации и снижению межфункциональных конфликтов. Роль механизмов саморегулирования в интегрированных цепях поставок до конца не оценена. Общность коммерческих интересов участников логистической транспортной цепи доставки грузов обеспечивает возможность их функциональной интеграции. Формирование транспортно-логистических центров или транспортно-логистических комплексов позволяет в итоге максимизировать прибыль и минимизировать расходы всех видов ресурсов каждого участника процесса товародвижения.

Сущность логистической интеграции состоит в возможности эффективного сотрудничества отдельных субъектов транспортного рынка ради достижения конкретных общих и частных целей.

Новым управленческим структурам должны быть присущи цели функционирования транспортно-логистических систем, к числу которых относятся:

- финансовые цели, которые выражаются в форме прибыли при рентабельности и ликвидности;
- производственно-технические цели, которые выражаются общей производительностью и производительностью отдельных подразделений, минимизацией отдельных периодов времени в процессе производства;
- техническая эффективность, т.е. технические параметры и ресурсоемкость производства, и др.[19]

В данном случае речь идет об иерархической организационной структуре. Очевидно, что каждый уровень управления транспортно-логистических систем решает свои задачи (стратегические, оперативные и тактические). Предполагается, что подразделения, входящие в ТЛК, обладают определенной независимостью. Соотношение между независимостью и зависимостью подразделений целесообразно рассматривать с позиции синергии, т.е. суммарного эффекта системы. В этом случае появляется возможность эффективно комбинировать сочетания отдельных подразделений или подсистем транспортно-логистических систем (терминальных комплексов, элементов логистической транспортной цепи) с целью получения более высокого эффекта для всей системы. Элементами логистической транспортной цепи могут быть грузовладельцы, железнодорожный и другие виды транспорта, обеспечивающие процесс доставки грузов. В этом случае особое значение приобретают терминальные системы.

При создании транспортно-логистических систем целесообразно использовать функциональный подход. При его реализации цепочка развития рассматриваемого предприятия имеет вид: потребности грузовладельцев - функции транспортно-логистических систем - цели функционирования транспортно-логистических систем - синтез организационной структуры

транспортно-логистических систем. Реализация функционального подхода позволяет применять новые решения в области организационной структуры предприятия, в частности основанной на идеях реинжиниринга, а также учесть один из принципов логистики - ориентацию на потребителя.

В условиях нестабильной внешней среды возможен переход от стратегического управления к более эффективному в этом случае стратегическому предпринимательству, которое является основным инструментом достижения синергии в многоуровневом транспортно-логистических систем. При этом достигается стратегическая ориентация и синхронизация планов элементов транспортно-логистических систем и логистической транспортной цепи, обеспечивающих реализацию целей логистики по транспортно-экспедиционному обслуживанию грузовладельцев. Очевидно, что транспортно-логистических систем в своем составе должен иметь подразделения, проводящие маркетинговые обследования, которые дают информацию для принятия решений (сектор маркетинга и тарифной политики).

Наличие управленческой структуры подобного рода может стать эффективным инструментом нахождения компромиссов между интересами различных видов транспорта (потенциальных конкурентов) в целях достижения наилучшего соотношения между издержками и полученными результатами и обеспечить оптимальные пропорции элементов логистической транспортной цепи, входящих в транспортно-логистических систем.

Задача определения эффективной комбинации использования двух и более видов транспорта в логистической транспортной цепи может быть сведена к многокритериальной. В зависимости от уровня принятия решения основными задачами транспортно-логистических систем являются проектирование и выбор оптимальной с точки зрения логистической синергии логистической транспортной цепи доставки грузов. Задачи проектирования должны решаться на федеральном уровне, а выбора цепи - на

уровне обеспечивающих подсистем. Очевидно, что с проблемой проектирования связана проблема нахождения финансовых ресурсов (инвестиций). Поэтому на уровне стратегического планирования решаются вопросы, связанные с финансированием проекта, порядком привлечения инвесторов и т.д.

Методика оценки эффективности функционирования транспортно-логистической системы строится следующим образом.

Учитывая принципы построения транспортно-логистических систем, их структуру, целесообразно использовать для их формализованного описания многоуровневые модели.

Создание транспортно-логистических систем предполагает развитие интеграционных связей с потенциальными партнерами, в числе которых могут выступать и конкуренты (различные виды Транспорта, экспедиторские структуры и др.).

Для повышения устойчивости функционирования железнодорожного транспорта в настоящее время необходимо решить задачи по сокращению расходов, совершенствованию управления перевозочным процессом, обоснованию нормативов трудовых, финансовых и материальных ресурсов. Особое значение в условиях конкуренции имеет поиск новых форм интеграции железнодорожного и других видов транспорта, таможенных органов, экспедиторов, грузовладельцев и иных участников логистической цепи доставки грузов.

Под саморегулированием понимается наличие в ТЛС самостоятельных (автономных) элементов, обладающих свойствами адаптации и иерархичности, способных без воздействия извне устанавливать результативный режим функционирования, на основе обратных связей, обеспечивая пространственно-временную концентрацию ресурсов на

экономически выгодных направлениях. Саморегулирование обеспечивает согласование экономических интересов процессов системы по оптимизации прибыли с выгодой для потребителей при доставке грузов.

Саморегулирование достигается с помощью механизма обратной связи, в который входят процессы менеджмента риска и надежности.

Адаптация рассматривается как способность ТЛС и ее процессов обнаруживать целенаправленное приспособление в меняющейся среде. В ходе приспособления транспортная цепь способна изменить свою структуру и выбрать новые варианты эффективного функционирования. Адаптация ориентирована на сохранение гомеостаза транспортно-логистической системы в условиях возмущений и приемлемых рисков. Использование принципа адаптации обеспечивает достижение эффективного компромисса между расширением и устойчивостью.[27]

Транспортно-логистическая система - это взаимодействующие на принципах безопасности и саморегулирования транспортные звенья (элементы) с едиными ресурсами, обеспечивающие высоко результативное взаимодействие грузоотправителей, экспедиторов, транспортных компаний и грузополучателей на базе распределенной вычислительной сети и единых стандартов управления процессами. ТЛС обладает способностью к адаптации в постоянно меняющейся внешней среде и созданию кооперированного экономического результата большей ценности, чем ценность отдельного результата функционирования звена.

В социально-экономических системах трехфазный процесс по смене состояний предмета труда есть их первичный, далее неделимый элемент или звено. Причем этот элемент носит универсальный характер для организации любого вида деятельности, в любой сфере его приложения, будь то производство, управление, снабжение, сбыт, обучение или что-то другое. В ТЛС он играет, кроме того, объединяя в одно целое грузоотправителя, перевозчика, грузополучателя.

Ценностью преобразования предмета труда может быть изменение:

- Вида(преобразование в автомобильном двигателе химической энергии бензина в тепловую энергию.);
- Формы (преобразование заготовки в деталь);

- Места (перевозка груза из пункта А в пункт Б);
- Владения (грузоотправитель-грузополучатель).

Для реализации компетенций ТЛС важное значение имеет применение метода контроллинга процессов.

В функции контроллинга в рамках транспортно-логистических систем входят прежде всего поддержка процесса принятия и представление системной управленческой информации. В частности, стратегический контроллинг позволяет управляющему органу транспортно-логистических систем определять, какие изменения в деятельности следует произвести (например, это касается реализации принципов глобального управления качеством или реинжиниринга бизнес-процессов). Информационная поддержка процессов принятия решения по внедрению ресурсосберегающих технологий в рамках функционирования транспортно-логистических систем осуществляется на основе возможностей динамических экспертных систем. При построении информационных систем необходимо использовать объектно-ориентированную технологию, методы имитационного моделирования и др.

От эффективности формирования портфеля собственности транспортно-логистических систем зависит результат деятельности данной системы в будущем. При этом особое внимание, учитывая ограниченные финансовые ресурсы, должно быть уделено лизинговым операциям.

Таким образом, для усиления позиций одного из мировых лидеров рынка логистических услуг, компании DHL Worldwide целесообразно применить систему обработки и передачи данных Espace Cat. Данная система является достаточно новой в своем роде и используется относительно недавно в транспортной логистике. Также рассматривается возможность разработки собственных ИТ – систем для более качественного функционирования компании. Предполагается, что часть разработки ИТ - услуг отдается на аутсорсинг, среди которых - создание ИТ – систем и их тестирование. Вопросы проектирования систем на верхнем уровне и системной интеграции будут решаться внутри самой компании, поскольку сотрудники DHL лучше кого бы то ни было понимают, как работает компания и могут проектировать системы так, чтобы они максимально соответствовали требованиям бизнеса.

Заключение

Эффективность логистической системы характеризуется набором показателей работы данной системы при заданном уровне логистических издержек. Любая организация бизнеса, внедряя логистику и формируя соответствующую ее целям логистическую систему, прежде всего, стремится оценить ее фактическую или потенциальную эффективность. Под ключевыми показателями результативности логистической деятельности, понимается необходимый и достаточный ряд сравнительно легко применимых показателей результативности (производительности), позволяющих связать выполнение логистического плана с основными функциями и результатами управления товарным потоком (маркетингом/продажами, производством и логистикой) и таким образом определить потребность в корректирующих действиях. Качество работы логистической системы зависит от множества факторов. Но при определенном уровне издержек, которые не меняются для одной и той же логистической схемы, есть возможность оценить эффективность заданной логистической системы. Показатель эффективности логистической системы определяет, насколько вероятен успех осуществления логистических операций при установленном критерии оптимальности. Для потребителя же, как конечного звена логистической цепи, наиболее важны два показателя: цена обслуживания и качество обслуживания

Грамотная организация логистической операции от закупки сырья, материалов, комплектующих и до поставки покупателю готовой продукции позволяет получать весьма заметную экономию оборотных средств и в этом смысле представляется важным инструментом в управлении производственно-коммерческой деятельностью предприятия.

Продвижение материальных потоков осуществляется квалифицированным персоналом с помощью разнообразной техники: транспортные средства, погрузочно-разгрузочные устройства и т. д. В логистический процесс вовлечены различные здания и сооружения, ход

процесса существенно зависит от степени подготовленности к нему, самих движущихся и периодически накапливаемых в запасах грузов. Совокупность производительных сил, обеспечивающих прохождение грузов, лучше или хуже, но всегда как-то организована. По существу, если имеют место материальные потоки, то всегда имеет место какая-то материалопроводящая система. Традиционно эти системы специально не проектируются, а возникают как результат деятельности отдельных элементов.

Эффективность функционирования системы зависит от эффективности управления технологическими, организационными и другими процессами. Следовательно, наиболее важным становится обеспечение непрерывности управляемых процессов в узловых точках, где осуществляется прохождение грузов между сетями различных транспортных агентов и тем самым там, где осуществляется прохождение информации между различными сетями. Это касается, например, перевалочных пунктов (портов, железнодорожных станций, аэровокзалов и т.д.), а также организации бесперебойных смешанных перевозок (железнодорожный/речной транспорт, железнодорожный/автомобильный транспорт).

Провал, либо успех системы определяется на рынке конечным покупателем. Получение покупателем нужного продукта в нужном месте в нужное время не только требование чтобы преуспеть, но и чтобы выжить на рынке. Следовательно, удовлетворение потребностей покупателей и знание рынка являются ключевыми при выработке новой логистической стратегии. Только при полном понимании потребностей и ограничений рынка, предприятие может предпринять выработку стратегии, которая удовлетворит и участников логистической системы и покупателей.

Список используемой литературы

1. Алексеев, В.Г. Применение логистических подходов в деятельности предприятий / В.Г. Алексеев // Экономика и бизнес, 2011. – 65 с.
2. Аникин, Б.А. Логистика / Б.А. Аникин. – М.: Инфра-М, 2010. – 147 с.
3. Аутсорсинг: создание высокоэффективных и конкурентоспособных организаций: учеб. пособие /Б.А. Аникин, И.Л. Рудая, Т.А. Родкина и др.; под ред. Б.А. Аникина. - М.: Инфра, 2003. - 187 с.
4. Брагина, З.В., Ершова, М.Л. Основы транспортной деятельности: Учебное пособие / З.В. Брагина, М.Л. Ершова. – Кострома: Знание, 2012. – 298 с.
5. Берков, М.В. Информационные технологии в логистике / М.В. Берков. - М.: Финансы и статистика, 2010. – 387 с.
6. Бухалков, М.И. Внутрифирменное планирование: учебник. -М.: ИНФРА-М, 2005. - 210с.
7. Васильев, Г.А. Логистика / Г.А. Васильев. – М.: ЮНИТИ ДАНА, 2012.- 351 с.
8. Вельможин, А.В., Гудков, В.А., Миротин, Л.Б. Теория организации и управления процессом транспортировки: логистический аспект / А.В. Вельможин, В.А. Гудков, Л.Б. Миротин. – Волгоград: Политехник, 2011. – 362 с.
9. Гаджинский, А.М. Основы логистики : Учебник / А.М. Гаджинский. – М.: ИВЦ «Маркетинг», 2009. – 228 с.
10. Герасименко, В.В. Основы логистики / В.В. Герасименко. – М.: Теис, 2003. – 142 с.
11. Джонсон Д., Вуд Д., Вордлоу Д., Мерфи-мл. Современная логистика, 7-е издание: Пер. с англ. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005.- 365с.
12. Голиков, Е.А., Пурлик, В.М. Основы логистики и бизнес-логистики / Е.А. Голиков, В.М. Пурлик. – М.: Прогресс, 2010. – 521 с.