

Содержание:

image not found or type unknown



Введение

Актуальность исследования обусловлена тем, что разработка оптимальных схем перевозок (оптимальных логистических цепочек) является предметом транспортной логистики.

Фактически, необходимо применить оптимизирующий инструмент поиска пути обеспечения своевременной доставки товара к местам назначения при обязательном сокращении транспортных расходов.

Вопрос о создании логистических центров - систем, которые осуществляли бы планирование и организацию рациональной доставки грузов, контроль выполнения согласованного графика перевозки и предоставление соответствующей информации грузовладельцам - назрел.

Основную задачу логистического центра можно сформулировать как: повышение согласованности работы разных видов транспорта в организации смешанных и интермодальных перевозок; надлежащая организация комплексного транспортного обслуживания клиентов; расширение видов оказываемых услуг и повышение их качества. При этом оптимизация логистических затрат будет способствовать повышению эффективности деятельности предприятия в целом.

Цель работы - исследовать «общие издержки» на примере конкретной компании.

Задачи:

- рассмотреть теоретические основы общих издержек;
- описать исследование системы управления общими издержками организации.

Объект исследования - ООО «Биосфера».

Предмет исследования - общие издержки.

Методы исследования – анализ, обобщение полученной информации.

Структура работы состоит из введения, двух глав, заключения, списка литературы.

1. Теоретические основы общих издержек

Общие издержки (ТС - total cost) - затраты, связанные с использованием всех ресурсов, задействованных в производстве блага.

У предприятия возникают несколько типов затрат, связанных с запасами.

Затраты на приобретение ресурса определяются его ценой и объемом закупки. В ряде случаев здесь учитываются скидки (дисконт) [10, 56 с.].

Затраты на заказ включают в себя затраты на поиск и ведение переговоров с поставщиком, на подготовку и заключение договора поставки (транзакционные издержки), транспортные и другие расходы. В отличие от затрат на приобретение они не зависят или зависят слабо от объема закупки.

Производственные затраты возникают, когда заказ на пополнение запаса размещается внутри предприятия. Эти затраты на подготовку производства к выполнению заказа, обычно – на переналадку оборудования (составляющая, не зависящая от объема заказа), дополняют затраты на изготовление заказанного количества (составляющая, зависящая от объема заказа).

Затраты на хранение запасов включают затраты на содержание и эксплуатацию помещений складов и складского оборудования, затраты на их страхование, на оплату рабочей силы, занятой перемещением и контролем запасов, административно-управленческие расходы в этой сфере, затраты на страхование самих запасов, потери вследствие хищений и порчи запасов, затраты на обеспечение условий хранения (охрана, пожаробезопасность, температурно-влажностный режим) и пр. Если склад арендуется, то значительная часть затрат заменяется арендной платой. Величина всех названных затрат и потерь прямо зависит от срока и объема хранения. Следует отметить, что все составляющие трудно определяемы для предприятия, поэтому их величина обычно сильно занижается [9, 63 с.].

Особое место занимает еще одна составляющая издержек, обусловленных наличием запасов. Это потери от связывания, «замораживания» в запасах

оборотных средств предприятия. Изъятие из оборота оборотных активов – снижают финансовый потенциал предприятия, что ведет к сокращению объема получаемой им прибыли. Эта составляющая является функцией времени.

Когда складских запасов недостаточно для выполнения их функций, возникают потери, обусловленные дефицитом какого-либо ресурса на складе. В конечном счете, они могут проявляться в потерях от недопроизводства или несвоевременного производства нужной потребителю конечной продукции [8, 74 с.].

При отсутствии на складе требуемой заказчиком готовой продукции появляются упущенная выгода и материальные потери (если клиент предпочитает отозвать заказ); дополнительные затраты при авральном выполнении заказа (если клиент согласился ждать); потери, связанные с негативной реакцией рынка на частые задержки в выполнении заказов, что влечет снижение конкурентоспособности предприятия и сокращение его доли рынка.

Основные структурные аспекты классификации логистических затрат (по видам затрат, по этапам продвижения и месту появления затрат, по основным компонентам логистических процессов) находятся во взаимосвязи [7, 49 с.].

Затраты предприятий весьма разнообразны и подразделяются по элементам затрат, функциональным областям и центрам ответственности (рисунок 1) [6, 63 с.].

Логистические затраты

По функциональным областям

По элементам затрат

По центрам ответственности

Центры затрат

Затраты на закупку

Затраты на закупку материалов

Центры прибыли

Затраты на производство

Затраты на оплату труда

Центры выручки

Затраты на сбыт

Амортизационные отчисления

Прочие

Центры инвестиций

Рисунок 1 – Классификация логистических затрат

Принцип общих затрат заключается в учете всей совокупности затрат управления материальными и связанными с ними информационными и финансовыми потоками во всей логистической системе.

В настоящее время разработаны многочисленные классификации затрат на производство по различным признакам – таблица 1 [5, 44 с.].

Таблица 1 - Классификация затрат на производство [4, 59 с.]

Признак классификации	Подразделение затрат
По экономическому содержанию	На экономические элементы и статьи расходов
По отношению к технологическому процессу	На основные и накладные
По единству состава	На одноэлементные и комплексные
По способу отнесения на себестоимость обслуживания потребителя	На прямые и косвенные

По отношению к объему обслуживания	На переменные и постоянные
По целесообразности расходования	На производительные и непроизводительные
По возможности охвата планом	На планируемые и не планируемые
Продолжение таблицы 1	
По соответствию реальным затратам	На плановые (прогнозные) и фактические
По периодичности возникновения	На текущие и единовременные
По степени усреднения	На общие и средние
В зависимости от порядка отнесения затрат на период расчета прибыли	На затраты на продукт и затраты на период
По возможности регулирования в центре ответственности	На регулируемые и нерегулируемые

Для определения целесообразности производства или использования определенных транспортных услуг необходимо провести оценочные работы, которые можно разбить на следующие уровни [3, 78 с.]:

Оценка результатов деятельности транспортного предприятия. Данная оценка осуществляется для определенного календарного периода для всего предприятия или его структурных единиц и прежде всего нацелена на сравнение прибыли и затрат;

Оценка результатов деятельности одного или группы однотипных транспортных средств. Проводится оценка эффективности использования транспортных средств

на основе экономических и технико-эксплуатационных показателей;

Оценка деятельности транспортного средства за определенный цикл (рейс, езду, смену). Данная оценка может осуществляться при создании стабильной транспортной системы на определенный период или объем работы, а также для осуществления одной транспортировки.

При расчете характеристик транспортной системы необходимо ответить на следующие вопросы [2, 69 с.]:

- какое количество средств необходимо для реализации проекта; эффективность проекта с точки зрения инвесторов; окупаемость проекта.

Основным показателем результатов деятельности транспортной системы является прибыль. Прибыль определяется как разность между совокупными доходами и совокупными затратами. К затратной части относятся: постоянные издержки, не связанные с объемом производимых товаров или услуг; переменные издержки, зависящие от объема производимых товаров или услуг; общие издержки, рассчитываемые как сумма постоянных и переменных затрат; предельные затраты, возникающие в случае появления возможности предоставления дополнительных услуг, рассчитываются как отношение изменения издержек, связанных с предоставлением дополнительных услуг, к изменению объема работы.

Совокупные доходы включают [1, 89 с.]: выручку – общее количество денежных средств, полученное от реализации любых транспортных услуг; удельную выручку – отношение выручки к объему предоставленных услуг; предельную выручку – приращение общей выручки в результате предоставления дополнительных транспортных услуг.

Применяют два подхода для оценки эффективности транспортно-логистической системы: основанный на сопоставлении валового дохода с валовыми издержками. Прибыль определяется разностью выручки и общих издержек; основанный на сопоставлении предельной выручки и предельного дохода.

Технологическое сопряжение транспортно-логистической подсистемы с другими подсистемами логистической системы: складской, производственной, закупочной и распределительной. Также вопросы улучшения взаимодействия с точки зрения технологий всех участников, взаимодействующих в рамках транспортно-логистического комплекса.

В результате обобщения теоретического материала можно сделать вывод, что у любой компании есть генеральный план действий, определяющий приоритеты стратегических задач, ресурсы и последовательность шагов по достижению стратегических целей – это и есть стратегия развития организации, которой необходимо следовать для успешного достижения поставленных целей.

2. Исследование системы управления общими издержками организации

Рассмотрим характеристику логистических процессов предприятия. Фирма «Биосфера» основана в 1991 году. За все годы существования «Биосферу» всегда отличала высокая динамика развития. Начав с розничной торговли зоотоварами, компания освоила производство, опт, импорт и экспорт разнообразных товаров для содержания животных. За последние годы количество наименований импортируемых товаров увеличилось в несколько раз.

Сегодня это одна из крупнейших сервисных фирм России, успешно снабжающая не только Санкт-Петербург и Северо-Западный регион России, но и всю страну от Калининграда до Владивостока, а также ближнее зарубежье. Фирма «Биосфера» представляет на рынке зоопродукции весь спектр товаров для животных – 15 000 наименований отечественной и импортной продукции от самой дешевой, доступной каждому владельцу домашних животных, до элитных товаров известнейших производителей, предназначенных для профессионалов - корма для кошек и собак, амуницию, косметику, игрушки и другие аксессуары и средства по уходу за домашними питомцами.

Для анализа общих издержек предприятия в сбытовой деятельности необходимо проанализировать товародвижение ООО «Биосфера».

Транспортировка к покупателю осуществляется автомобильным транспортом. Такая форма доведения товара до потребителя позволит свести до минимума транспортные издержки и затраты на промежуточное хранение товаров (таблица 2).

Таблица 2 - Анализ выделения успешных товаров

Группа Количество наименований Доля, %

AA	77	17,74
AB	27	6,22
AC	9	2,07
AD	1	0,23
BA	22	5,07
BB	49	11,29
BC	30	6,91
BD	17	3,92
CA	1	0,23
CB	13	3,00
CC	27	6,22
CD	61	14,06
DB	13	3,00
DC	24	5,53

DD 63 14,52

ИТОГ: 434 100,00

За деятельностью по управлению товародвижением на предприятии ООО «Биосфера» отвечает отдел маркетинга, который является самостоятельным структурным подразделением предприятия. Отдел подчиняется непосредственно зам. генерального директора по маркетингу и сбыту. Его возглавляет начальник, назначаемый на должность приказом генерального директора ООО по представлению зам. генерального директора по маркетингу и сбыту [6, 49 с.].

Определим среднюю нагрузку, приходящуюся на 1 кв. м. складской площади, по формуле:

$$\sigma = Q_{\text{хр}} / F_{\text{общ}} \quad (1)$$

где σ - это коэффициент средней нагрузки, $Q_{\text{хр}}$ - количество хранимого товара на складе, т., $F_{\text{общ}}$ - это общая складская площадь, включающая площади закрытых складов, навесов и открытых площадок.

Для этого рассчитаем вес хранимого на складе товара. Известно, что одна паллета может выдерживать до 400 кг груза, при этом загруженность паллет варьируется от 150 до 400 кг. Выведем из этого среднее значение:

$$Q_{\text{хр}} = (400 + 150) / 2 = 275 \text{ кг или } 0,275 \text{ т.}$$

Таким образом, в среднем на складе хранится груза на 1238 т:

$$(1500 + 1500 + 1500) * 0,275 = 1238 \text{ т.}$$

$$\text{Тогда } \sigma = 1238 / 4500 = 0,275 \text{ т/кв. м. или } 27,5\%.$$

Необходимая площадь приемочной площадки определяется по формуле:

(2)

Где — прогноз годового поступления материала, т;

К — коэффициент неравномерности поступления материала на склад (К равно от 1,2 до 1,5);

Т — число дней нахождения материала на приемочной площадке (до двух дней);

- нагрузка на 1 м² площади, т.

Таким образом, оперативная площадь склада ООО «Биосфера» составляет м². В эту зону входят участок приемки, площадь участка комплектования товаров, вспомогательная зона.

Теперь определим коэффициент эффективности использования складской площади:

$$K_s = S_{\text{пол}} / S_{\text{о.с.}} \quad (3)$$

где $S_{\text{пол}}$ - полезная площадь склада, м²;

$S_{\text{о.с.}}$ - общая площадь склада, м².

$$K_s = 417,68/4500 = 0,092 \text{ или } 9,2\%$$

Так как высота складского помещения одинакова на всей площади склада, я применил данную формулу.

Таким образом, можно сделать вывод об эффективном использовании площади склада.

Рассчитаем показатели использования подъемно-транспортного оборудования. Коэффициент использования механизмов по грузоподъемности [9, 78 с.]:

$$\alpha_{гр} = qф / qн \quad (4)$$

где $qф$ - масса перемещаемого груза в день;

$qн$ - номинальная грузоподъемность механизмов;

$$\alpha_{гр} = 10,3125/52,5 = 0,1964 \text{ или } 19,64\%$$

Коэффициент использования механизма во времени:

$$\alpha_{вр} = Tф / T_{общ} \quad (5)$$

где $Tф$ - время нахождения механизма в работе;

Тобщ – общее время работы склада.

$$\alpha_{вр} = 4,5/8 = 0,56 \text{ или } 56\%$$

Таким образом, можно сделать вывод, что грузоподъемные механизмы склада ООО «Биосфера» загружены разумно, требуют регулярного ТО, замены запасных частей, масла и др.

Рассчитаем производительность труда складского персонала в день [8, 49 с.):

$$П_{тр} = Г / Ч_{общ} \text{ (6)}$$

Где Г – грузооборот, т;

Чобщ — численность складского персонала, чел.

$$П_{тр} = 35/6 = 5,8 \text{ т/чел.}$$

В среднем кол-во позиций в заказе варьируется от 20 до 100 наименований и больше, минимальная цена на товар 13.26 руб., максимальная варьируется от 550 руб. до 3500 руб. Рассмотрим транспортные затраты на единицу товара в рамках среднестатистического рейса, где содержимое автомобиля - это 6-7 точек, а километраж рейса среднестатистический в 70 км.

Заработная плата водителю начисляется исходя из его часовой тарифной ставки и фактического количества отработанных часов, по формуле [7, 67 с.):

Затраты на доставку товара = оплата рейса + часы*оплату по часам +
пройденные километры*оплата 1 километра (7)

$$\text{Затраты на доставку товара} = 500 \text{ руб.} + 8 \text{ часов} * 30 \text{ руб./час} + 70 \text{ км} * 35 \text{ руб./км} = 3190.$$

Среднестатистические затраты на поставку товара водителем 1-ой категории, равняются 3190 руб. на одного водителя.

Рассчитаем транспортные затраты на единицу товара. Партия товара:

Категория товара А – 100 шт. по 15,50 руб./шт. = 1550 руб.

Категория товара Б – 80 шт. по 50 руб./шт. = 4000 руб.

Категория товара В – 40 шт. по 300 руб./шт. = 12000 руб.

Категория товара Г – 20 шт. по 800 руб./шт. = 16000 руб.

Категория товара Д – 10 шт. по 1000 руб./шт. = 10000 руб.

Категория товара Е – 5 шт. по 2500 руб./шт. = 12500 руб.

Категория товара Ж – 2 шт. по 3500 руб./шт. = 7000 руб.

Общая сумма поставки - 63050,00 руб./шт.

Стоимость доставки – 3190,00 руб.

Коэффициент затрат: $3190,00/63050 = 0,05$, который применим к любому товару из этой партии.

После оплаты списывается себестоимость товара по счету
Стоимость товара - $(1150+4000+12000+16000+10000+12500+7000) = 63050$ руб.

и транспортные расходы $63050*0,05 = 3152,5$ руб.

63050 руб. - это себестоимость партии, без наценки.

Себестоимость партии это «сумма партии - 40% наценки», т.е. $63050-25220 = 37830$ стоит товар, а 25220 - это прибыль с партии без учета оплаты услуг водителя.

Т. о. отражается 37830 руб. – списание себестоимости товара и 3152,5 руб. списание транспортных расходов.

Затраты партии = $63050+3190=66240$ руб.

ИТОГО $66240*10=662400$ руб./день.

Доля транспортных расходов $3190/66240=0,048$ или 4,8%.

Так как в рабочий день совершается в среднем 10 рейсов, далее рассчитаем затраты для 10 рейсов.

Общая сумма с поставки 10 рейсов - 630500,00 руб./шт.

$63050,00 * 10 = 630500,00$

Стоимость доставки – 3190,00 руб.

$$3190,00 * 10 = 31900,00$$

После оплаты списывается себестоимость товара по счету, стоимость товара - 630500 руб.

и транспортные расходы $630500 * 0,05 = 31525$ руб.

Затраты партии = $630500 + 31900 = 662400$ руб./день за 10 рейсов

Доля транспортных расходов $31900 / 662400 = 0,048$ или 4,8%.

Далее найдем затраты на хранение товара, площадь склада равна 4500 м², стоимость аренды - 300 руб. м².

$$4500 * 300 = 1350\ 000 \text{ руб./месяц аренда склада.}$$

Далее определим стоимость аренды склада в день, для этого стоимость аренды в месяц умножим на 12 месяцев и разделим на 365 дней:

$$1350\ 000 \text{ руб./месяц} * 12 / 365 \text{ дней} = 44383 \text{ руб./день}$$

Вычислим количество м³ товара на складе, высота этажа 10 м.

Вначале была рассчитана площадь приемки, она равняется 417,68 м², затем вычисляем пространство между стеллажами на складах.

Проем между стеллажами шириной 3м, длина вдоль стеллажей 50м, проемы - 5 на каждом этаже. 450м² с этажа отведена под пространство, 1350м² не используется для хранения.

Всего стеллаж может вместить 4 паллета в высоту, но из-за ограничений погрузчика, на стеллажах по 3 паллета, таким образом, объем хранимой на складе продукции находится, как площадь склада, минус площадь приемки, минус площадь не используемая для хранения:

$$(4500 - 417.68 - 1350) * 6 = 16393,92 \text{ м}^3 \text{ (фактический объем товара на складе).}$$

Склад использует только 75% потенциала.

Далее находим "Ст. хран.уд. - удельная стоимость хранения" (руб./м³).

Оплачивается в день 44 383 руб. за 45000 кубометров, но реально используется только 16 393,92 м³, получается 1м³ стоит 2,71 рубль в день.

Далее, найдем $T_{\text{обор.запасов}}$, который находится, как Себестоимость продаж / (среднеарифметическое значение запасов за текущий и предыдущий год отчетного периода).

Себестоимость продаж - 769 984 000,00 руб.

Запасы за текущий и предыдущий год отчетного периода - 225 260 000,00 руб. 220 449 000,00 руб.

Подставив данные значения в формулу получим:

$$T_{\text{обор.запасов}} = 769\,984\,000 / (225\,260\,000,00/2 + 220\,449\,000/2) = 3,45.$$

Далее находим $V_{\text{прод. товаров}}$ - это количество проданного товара в единицах складской мощности, т.е. сколько м³ товаров продается в рабочий день. В день развозит товар, в среднем 10 машин на 1.5 тонны. максимальный объем их кузова 7,4 м³. Так как загружается товар не полную машину, округляем до 6м³, получается в день уходит 60м³ на городские и областные развозки.

Самовывозом клиенты забирают от 2 до 4 еврофур в день. Возьмем среднее значение - 3 еврофуры. Длина контейнера 13.6 м, ширина 2,45, высота 2,6 м. Так как грузятся они паллетоместами Евро-формата, помещается 3 ряда высотой 1,7м, шириной 2.4м и длиной 13.2 м.

Найдем сколько в одной фуре товара, для этого умножим высоту, длину и ширину 3 рядов паллетомест Евро-формата. В итоге получается 1,7м * 2.4м * 13.2 м. = 53.86м³ в одной фуре товара.

Далее рассмотрим сколько кубов товара уходит в день, для этого к городским и областным развозкам 60м³ в день прибавляем кубические метры в одной фуре товара и умножаем на 3 еврофуры, получаем:

$$60 + 53.85 \cdot 3 = 221,58 \text{ м}^3 \text{ в день}$$

В итоге затраты на хранение товара находим, как 1м³ (2,71 рубль в день) умножаем на товарооборот запасов, умножаем на значение ухода кубов товара в день, получаем:

$$Z_{\text{хран}} = 2.71 \cdot 3.45 \cdot 221.58 = 2071,66$$

Затраты на хранение товара равняются 2071,66 руб.

Таким образом, анализ логистических издержек предприятия в сбытовой деятельности показал, что не смотря на всю экономию средств и времени у организации существуют большие издержки, например склад используется только 75% потенциала, доля транспортных расходов составляет 4,8% и т.д. Необходимо внедрение современных технологий в деятельность организации, чтобы свести издержки к минимуму.

Таким образом рассмотрена характеристика логистических процессов предприятия, описана организация сбыта продукции на предприятии, проведен анализ логистических издержек предприятия в сбытовой деятельности. Рассчитана оперативная площадь склада ООО «Биосфера», определена эффективность использования складской площади, рассчитаны показатели использования подъемно-транспортного оборудования, рассчитана производительность труда складского персонала, рассчитаны транспортные затраты на единицу товара, определена стоимость аренды склада в день, найдена удельная стоимость хранения, рассчитан товарооборот запасов, рассчитаны затраты на хранение товара. В результате выявлено, что логистическая система ООО «Биосфера» не является совершенной, так как присутствуют человеческие ошибки, недогрузки товара, пересортица на складе, перебои поставок от поставщика/производителя товара. Далее необходимо разработать основные направления снижения логистических издержек в сбытовой деятельности ООО «Биосфера».

Деятельность ООО «Биосфера», выраженная в миссии, ставит своей целью поставку максимально качественных товаров и услуг потребителям Российской Федерации и выполнение с высокой степенью надежности долгосрочных экспортных контрактов.

Важнейшими инструментами достижения указанных бизнес-целей являются информационные технологии.

Автоматическая система мониторинга ИТ-инфраструктуры ООО «Биосфера» дает возможность:

Контролировать работу ИТ-систем в соответствии с заданными параметрами.

Предотвращать, выявлять и устранять сбои в работе систем.

Подключение услуги мониторинга ИТ-инфраструктуры ООО «Биосфера» позволяет:

- получать оповещения о выявленных на ИТ-объектах проблемах и отчеты об их устранении;
- вести статистику параметров ИТ-систем;
- прогнозировать, не допускать или оперативно устранять сбои в работе систем;
- контролировать качество обслуживания.

Современные средства управления информационной и технической ИТ-инфраструктурой логистики ООО «Биосфера» позволяют: автоматизировать установку приложений, операционных систем и обновлений; в автоматическом режиме обрабатывать события и вести статистику; управлять доступностью и производительностью, контролировать применение и потребление сетевых ресурсов пользователями и приложениями.

Грамотно налаженное управление информационной и технической ИТ-инфраструктурой логистики ООО «Биосфера» минимизирует сбои в бизнес-процессах и снижает издержки на обслуживание инфраструктуры.

Описание процессов начинается с построения модели процессов верхнего уровня, включающей три группы процессов: основные, обеспечивающие и управленческие. Тип модели – «Диаграмма цепочки добавленного качества» (VAD). На втором уровне моделирования модель процессов верхнего уровня декомпозируется на модели описания сквозных процессов и модели состава группы процессов. Допускается 1 - 5 вложенных моделей второго уровня.

На третьем уровне моделирования процессы описываются следующим образом: типовые процессы – при помощи 2-х типов моделей: модели сценариев процесса («Диаграмма выбора процесса», PSD) и модели отдельного сценария процесса (укрупненная «Событийная цепочка процесса», EPC); если процесс имеет единственный сценарий, при помощи модели отдельного сценария (укрупненная «Событийная цепочка процесса», EPC).

На четвертом уровне модели типа «Событийная цепочка процесса» (EPC) отражают подробный ход выполнения процесса с указанием исполнителей, документов и т.д. На всех уровнях описания может применяться модель окружения процесса типа «Диаграмма окружения функций» (FAD). Уровни моделирования процессов, используемые типы моделей и их взаимосвязи показаны на рисунке 10. Аббревиатуры в скобках на рисунке обозначают следующие типы моделей, используемые для описания процессов на различных уровнях иерархии: VAD – Диаграмма цепочки добавленного качества; PSD – Диаграмма выбора процесса; EPC

- Событийная цепочка процесса; FAD – Диаграмма окружения функций.

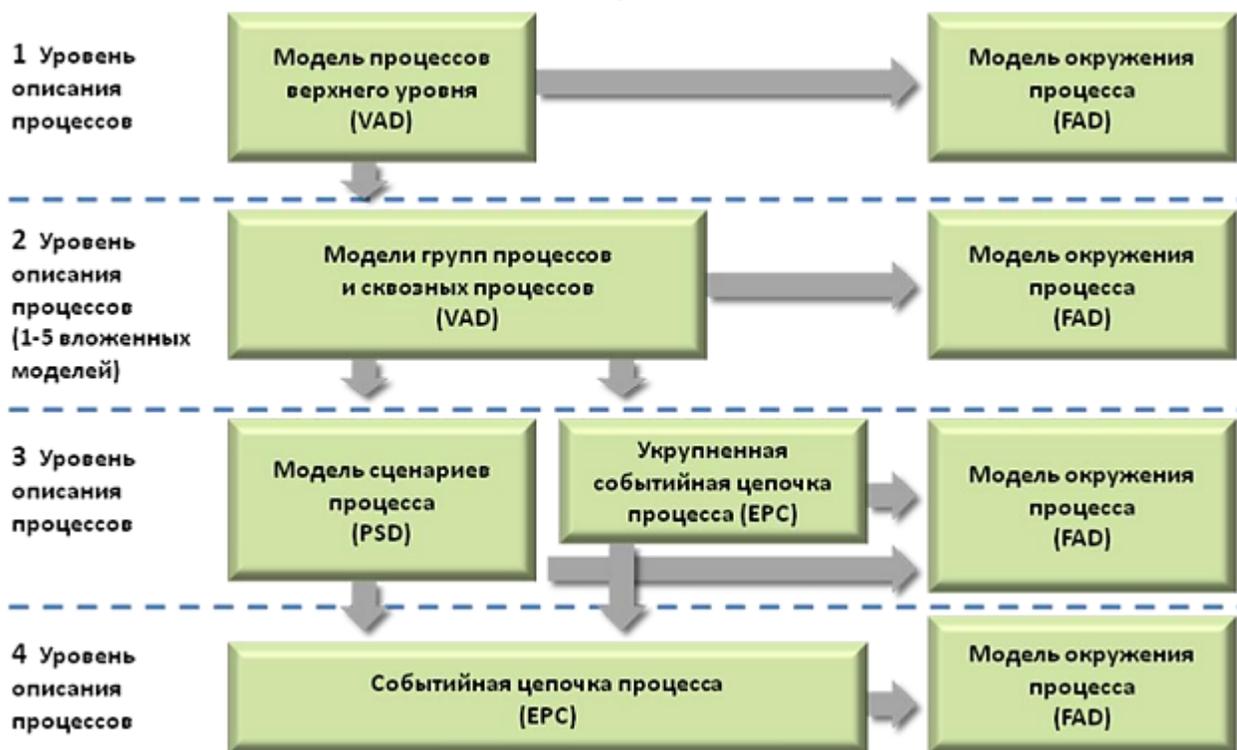


Рисунок 2 - Уровни моделирования и взаимосвязь типов моделей, используемых при описании процессов [5, 68 с.]

Модель процессов верхнего уровня представляет собой набор процессов верхнего уровня, сгруппированных в три группы (основные, обеспечивающие и управленческие процессы).

Для описания процессов верхнего уровня используется модель типа «Диаграмма цепочки добавленного качества» (VAD), на которой отображаются объекты одного типа. Соединения между объектами на модели процессов верхнего уровня не используются. Для описания состава группы процессов используется модель Диаграмма цепочки добавленного качества (VAD), на которой отображается только состав и иерархическая подчиненность процессов, входящих в процессную группу, а логика выполнения процесса не показывается. При необходимости могут быть отображены владельцы процессов.

Заключение

В результате проделанной работы решены следующие задачи: рассмотрены теоретические основы общих издержек; описано исследование системы

управления общими издержками организации.

Обсуждение проблемы сокращения расходов на логистику возникают в профессиональном сообществе с завидным постоянством, служат темой для консалтинговых проектов по аудиту логистических систем.

Стратегическим фактором в вопросе сокращения расходов на логистику является конфигурация логистической сети. В рамках решения задачи определения конфигурации необходимо:

- чётко определить роли складов в складской сети – от этого зависят затраты на их техническое оснащение и издержки по эксплуатации, затраты, связанные с пополнением складов и доставкой клиентам;
- чётко определить потребность клиентов в уровне сервиса в части сроков поставки
- исходя из потребностей клиентов рассчитывается количество складов в складской сети;
- определится с моделью сбытовой системы - от этого будет зависеть и количество складов в конкретном регионе, и их роль, - и, как следствие, затраты. При детальном рассмотрении структуры затрат ООО «Биосфера» в целом, стало очевидно, централизация распределения товарных потоков даёт снижение расходов на пополнение более чем на 10%.

Плюсы централизации управления логистикой очевидны: вся предпродажная подготовка товаров сконцентрирована; снижаются издержки на содержание отдела закупок; удобство в реализации единой закупочной политики.

Децентрализация ИТ-инфраструктуры неизбежно приводит к возрастанию стоимости ее владения. Таким образом, обозначены отдельные аспекты преимуществ централизации как инструмента сокращения расходов на логистику.

Список литературы

1. Бутрин А.Г. Логистика для финансового директора: учебное пособие. – Челябинск, Изд-во Южно-Уральского государственного университета, 2018. – 180 с.
2. Дыбская В.В. Логистика: учебник, Полный курс МБА – М.: Эксмо, 2017. – 944 с.
3. Донцова А.В. Анализ финансовой отчетности // Финансовый менеджмент. - 2016. - № 1. - С. 45-96.

4. Крейнина М.Н. Финансовое состояние предприятия. Методы оценки / М. Н. Крейнина. - М. : ИКЦ «ДИС», 2017. - 224 с.
5. Карпов А.В. Повышение эффективности закупок / А. В. Карпов // Экономика. - 2017. - №1. - С. 40-105.
6. Кириленко Л.В. Повышение эффективности управления информационным обеспечением закупок / Л. В. Кириленко // Управление. - 2017. - №4. - С. 41-105.
7. Кеменев Е.Д. Тенденции и факторы развития сбытовой логистики / Е.Д. Кеменев // Экономические науки. - 2017. - № 1. - С. 26-99.
8. Лидин К.Л. ССП в логистике - методологические проблемы / К.Л. Лидин // Логистика сегодня. - 2018. - № 6. - С. 24-188
9. Моисеева Н.К. Экономические основы логистики: учебное пособие по специальности «Логистика». - М.: 2017. - 528 с.
10. Федоров Л.С. Общий курс транспортной логистики. Учебное пособие. - М.: КноРус, 2018. - 310 с.