

Непряхина В.С.

Студент магистратуры

3 курс, факультет «Экономика и менеджмента»

Московский областной филиал РАНХиГС

Россия, г. Красногорск

Селецкая М.В.

Студент магистратуры

3 курс, факультет «Экономика и менеджмента»

Московский областной филиал РАНХиГС

Россия, г. Красногорск

Харитонова Н.И.

Студент магистратуры

3 курс, факультет «Экономика и менеджмента»

Московский областной филиал РАНХиГС

Россия, г. Красногорск

МЕСТО И РОЛЬ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ОБЕСПЕЧЕНИИ КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ

Аннотация:

Статья посвящена логистике, как сфере деятельности, которая является неотъемлемым и важным процессом любого производственного предприятий. Она должна иметь минимальное количество проблемных вопросов, возникающих в ходе реализации логистических процессов. Одним из основных инструментов предотвращения затруднительных моментов является слаженная и скоординированная работа всей логистической инфраструктуры, начиная от транспортировки грузов и заканчивая

складскими манипуляциями и маркетингом. Бесперебойность и надежность логистических процессов способствуют минимизации затрат компании и увеличению прибыли.

Ключевые слова: логистическая инфраструктура, транспортировка, складская деятельность, маркетинг, автоматизация, информационный поток

*Nepryakhina V.S.
Graduate student
3rd year of education, Faculty of
Economics and Management
Moscow Regional Branch of
RANEPA
Russia, Krasnogorsk*

*Seletskaya M.V.
Graduate student
3rd year of education, Faculty of
Economics and Management
Moscow Regional Branch of
RANEPA
Russia, Krasnogorsk*

*Kharitonova N.I.
Graduate student
3rd year of education, Faculty of
Economics and Management
Moscow Regional Branch of
RANEPA
Russia, Krasnogorsk*

**PLACE AND ROLE OF LOGISTICS INFRASTRUCTURE IN
ENSURING THE COMMERCIAL ACTIVITIES OF THE
ORGANIZATION**

Abstract:

The article is devoted to logistics, as a field of activity, which is an integral and important process of any manufacturing enterprise. It should have a minimum number of problematic issues that arise during the implementation of logistics processes. One of the main tools for preventing difficult moments is the coordinated and coordinated work of the entire logistics infrastructure, from cargo transportation to warehouse manipulation and marketing. Uninterrupted and reliable logistics processes will help minimize company costs and increase profits.

Key words: logistics infrastructure, transportation, warehouse activities, marketing, automation, information flow

В осуществлении коммерческой деятельности компании, вместе с применением принципов и целей логистики закупок, запасов, распределения огромную роль играет инфраструктура логистических процессов: транспортная инфраструктура, логистика складского хозяйства и манипулирования, упаковывание как элемент логистических процессов, информационная инфраструктура, органически вписывающиеся в общую логистическую систему управления материальными потоками.

Транспортировку является ключевой комплексной логистической активностью, которая связана с перемещением материальных ресурсов конкретным транспортом в логистической цепи, и которая состоит из комплексных и элементарных активностей, вместе с экспедированием, грузовой переработкой, упаковкой, передачей прав собственности на груз, страхованием и т.п. Все это не говорит о том, транспорт вместе с техническими средствами оставляет логистическую отрасль без технической, организационной и экономической самостоятельности. Единое восприятие логистических процессов предусматривает их рассмотрение в комплексе, без исключения автономных, индивидуальных условий деятельности транспортной сферы.

Бесперебойность продвижения свидетельствует о своевременной доставке продукта в оговоренное место, соответствующем распоряжении лица, который принимает решения (поставщик, получатель). Это говорит о том, что транспортная услуга выполняется согласно решениям, которые принимает не транспортный субъект. Рассматривая отношение к остальным участникам логистического процесса, отметим выполнение транспортом сервисной функции.

Снижение транспортных расходов находится в зависимости от выбора самого экономичного вида транспорта, а также определенных транспортных средств, улучшении маршрутов и длительности транспортировки. Транспортные расходы являются важной компонентой затрат на логистические процессы. Согласно проведенным исследованиям, такие расходы, особенно при больших грузовых партиях, достигают до 50% совокупных логистических затрат [6, с. 39].

В тоже время, доставка груза в точно назначенное время свидетельствует о надежности схемы перевозки, самого перевозчика и иных логистических посредников. Также уменьшение времени доставки часто предоставляет компании существенные конкурентные преимущества на рынке спроса, обеспечивая при этом возможность создания и развития стратегии продуктовой дифференциации.

Хранение и манипулирование относятся к основным логистическими функциям оптово-посреднической организации. Складское хозяйство же являются одним из важнейших элементов логистической инфраструктуры. Складские сооружения формируют постояннодействующую инфраструктуру процессов хранения и манипулирования. Таким сооружениям характерна разнородность и наличие разнообразных технических и пользовательских параметров [10, с. 8].

Складская и манипуляционная инфраструктура представлена:

— складскими сооружениями;

— техническими средствами манипулирования и внутренней транспортировки;

— складским оборудованием, особенно погрузочно-разгрузочными, контрольно-измерительными, противопожарными и иными устройствами;

— другими техническими средствами, особенно информационной техникой, применяемой с целью управления складскими операциями [3, с. 143].

Объективную необходимость в специальных местах с целью содержания запасов можно проследить на всех стадиях движения материального потока, поэтому существует много различных видов складов. Склады бывают самых разных размеров – от маленьких помещений до огромнейших складов.

Совокупность работ, которые выполняются на складах и составляют логистические операции, приблизительно одинакова. Причина этого кроется в том, что в различных логистических процессах склады выполняют похожие функции:

— временно размещают и хранят материальные запасы;

— преобразовывают материальные потоки;

— обеспечивают логистический сервис в системе обслуживания [9, с. 61].

Первая часть операций, связанных с координацией процесса закупки, выполняется в процессе операций по управлению запасами и с помощью проведения контроля за ведением поставок. Главная задача управления запасами – это обеспечение склада товаром, согласно возможностям его переработки, на этот период при полном удовлетворении заказов потребителей. Поэтому выявление потребности в закупке и создании запасов должно быть в полном согласовании с объемами продаж и существующей мощностью склада.

С помощью учета и проведения контроля за поступлением запасов и отправкой заказов можно обеспечить ритмичность переработки грузопотоков, максимальное применение имеющегося объема склада и условия хранения, уменьшить сроки хранения запасов и в тоже время увеличить оборот склада [2, с. 35].

Внедрение автоматизированных складских и манипуляционных систем должно восприниматься как техническое, так и экономическое и организационное мероприятие, т.к. оно полностью меняет условия организации процессов продвижения и хранения. Нужны существенные капиталовложения, поэтому внедрение автоматизированных складских и манипуляционных систем экономически обосновано только в индивидуальных условиях, и в каждом определенном случае должна быть рассчитана экономическая эффективность [1, с. 279].

Комплексный подход к планированию логистического процесса на складском терминале позволяет добиваться существенных позитивных результатов, среди которых можно выделить:

- увеличение пропускной способности складского комплекса;
- повышение эффективности использования складского пространства;
- повышение производительности труда персонала и техники;
- снижение затрат, связанных с хранением запасов;
- повышение качества предоставляемого клиентам сервиса [8, с. 66].

Проведение логистической координации невозможно без единой информационной системы всей фирмы, которая является основой управления логистическим процессом и связывает ее с внешними участниками логистической системы. Информационная система должна показывать динамическую связь между планируемыми и фактическими

величинами работы склада с целью роста уровня приспособления к внешней среде.

Таким образом, складской терминал должен стать неотъемлемой частью логистической цепи по обеспечению движения товара от производства до конечного потребителя, вне зависимости от объемов производства или потребления и характера, количества и набора, требуемых от него услуг, обеспечивать бесперебойное функционирование цепи поставки на высочайшем уровне качества.

Как уже отмечалось, основным условием эффективности функционирования логистической инфраструктуры в целом является бесперебойное продвижение информационных потоков, корректность их содержания и структуры, своевременность и достоверность. Если внедрять информационную технику в процессы обработки данных, то это приведет к качественному изменению ситуации. Такие изменения затронут и логистику, в которой многие функции связаны с разноплановым преобразованием информации.

Такие функции могут быть представлены:

— организацией учета и взаиморасчетов, охватывающей документирование поставщиков и получателей, договоров, заказов и поставок, продаж товаров и затрат;

— поддержкой планирования (к примеру, снабженческой деятельности) и контроля над выполнением планов (реализации заказов);

— поддержкой анализа (к примеру, степень удовлетворения запросов клиентов, солидности поставщиков, величины затрат);

— поддержкой оперативной деятельности с помощью быстрой передачи информации «по горизонтали» (к примеру, между клиентом и торговой точкой, между складом и поставщиком) и «по вертикали» (к примеру, между региональными хранилищами и центральным складом);

— поддержкой процесса принятия решений с помощью формирования условий с целью использования разнообразных методов оптимизации решений (исследование операций) и использование имитационного моделирования, которое позволяет изучать разные допустимые варианты решений на модели, а не на «живом» хозяйственном организме;

— управлением продвижения физических потоков (к примеру, на складах или во время реализации автоматизированных производственных процессов) [5, с. 146].

Следовательно, удачное управление логистическими процессами в организации находится в зависимости от наличия в определенных организационных ячейках и на всех уровнях управления точной и оперативной информации.

Анализируя данную проблему, отметим, что главный упор в планировании благодаря логистическим методам делается на определении и учете потребительских и других характеристик, выявлении их зависимости от рыночных факторов. В первую очередь, включают конкуренцию, спрос на рынке, доступность рынка и многие другие факторы. Сегодня существует мнение о том, что включение маркетинга в логистическую инфраструктуру в виде ее органической составной части может оказаться одним из самых эффективных путей совершенствования коммерческой деятельности.

Главная функция маркетинга заключается в разработке маркетингового предложения по вариантам определенной торговой деятельности предприятия. Но, прежде чем оно может быть сформулировано, предприятие должно провести огромную работу по исследованию рынка товаров.

Сегодня деятельность предприятий по исследованию рынка сбыта товаров берет за основу возможности реализации абсолютно новых товаров.

Основной задачей изучения рынка является определение потребности в продукции и условий ее реализации. На этом проводится анализ способов достижения главной цели - получения максимальной прибыли. Процесс исследования рынка включает такие главные моменты:

- какова емкость рынка;
- анализ номенклатуры товаров;
- характеристика конкурентов и др. [4, с. 512].

Маркетинг и логистика друг друга взаимно определяют и взаимодействуют в общей системе товародвижения. Из-за указанного, максимальный эффект от применения маркетинга как составной части логистической инфраструктуры в организации посреднической деятельности может быть достигнут при интеграции этих направлений. Это позволяет повысить эффективность маркетинга в логистической инфраструктуре, направленную на достижение стратегических целей фирмы. Стоит отметить, что в современных условиях, когда применение маркетинга и логистики не осуществляется в виде целостной системы, не дает желаемых результатов, включение маркетинга в логистическую систему может дать наибольший экономический эффект.

Интеграция службы маркетинга предприятия с логистикой предоставляет возможность определить векторы в сегментировании рынка сбыта и оценки покупателей с учетом приоритетов; выработать стандарт услуг и дифференцированный подход к их оплате; обусловить политику обслуживания, разработать гибкую систему предоставления уровня обслуживания с учетом требований каждого клиента и прочее. Данная деятельность подразумевает собой непосредственное плотное сотрудничество при оценке и принятии решений на всех уровнях

планирования и управления, непрерывный и открытый обмен необходимой информацией [7, с. 72].

Осуществление стратегий маркетинга по удовлетворению потребностей клиентов реализуется службой логистики, прежде всего за счет обеспечения результативного функционирования различной деятельности складского хозяйства, которая преимущественно выступает основой деловой активности организации при всевозрастающей конкуренции.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что инфраструктура логистических бизнес-процессов, обеспечивающая решение основных задач логистики, одновременно оказывает разнообразное воздействие на протекание логистических процессов, особенно на их бесперебойность и надежность, а также на величину затрат. Особенно важен финансовый аспект. При выборе средств логистической инфраструктуры необходимо учитывать не только капиталовложения и их эффективность, но и оперативные эксплуатационные расходы, влияющие на совокупные результаты деятельности предприятия. Процессный подход как в управлении компании в целом, так и в отдельной ее части, такой как логистика, позволяет качественно изменить деятельность организации на операционном, меж функциональном и меж организационном уровнях ее интеграции.

Использованные источники:

1. Борисова Л.А., Бродецкий Г.Л. Простое правило снижения издержек при выборе порядка обслуживания заказов в цепях поставок // Логистика сегодня, № 5 (59), 2015. – С. 278-285
2. Голубков Е.П. ABC и XYZ анализ: проведение и оценка результативности» // Маркетинг в России и за рубежом. 2016. – С. 34-38

3. Дыбская В.В. Логистика складирования – М.: ИНФРА-М, 2016. - 556 с.
4. Дыбская В.В., Зайцев Е.И., Сергеев В.И., Стерлигова А.Н. Логистика. Интеграция и оптимизация логистических бизнес-процессов в цепях поставок – М.: Эксмо, 2016. – 944 с.
5. Елиферов Е.Г, Репин В.В. Бизнес-процессы. Регламентация и управление. – М.: ИНФРА-М, 2017. – 319 с.
6. Иванов Д.А. Управление цепями поставок. СПб.: «Политехнический университет», 2016. – 659 с.
7. Сергеев В.И. Корпоративная логистика в вопросах и ответах. – М.: ИНФРА-М, 2015. – 634 с.
8. Черемных С.В., Семенов И.О., Ручкин В.С., Структурный анализ систем: IDEF-технологии//М.: Финансы и статистика, 2017. – 208 с.
9. Шеер А.В., Бизнес-процессы. Описание, Моделирование – М.: Весть-Мета Технология, 2018. – 113 с.
10. Saderova J. Relocation of goods in the warehouse based on ABC/XYZ analysis // The International Journal of Transport and Logistics. 2015. – P. 1-9