

Обновление транспортного производства на основе логистики

Дроздовская О.Г.

Белорусский национальный технический университет

Логистическая система как любая другая система структурируется из отдельных подсистем или звеньев, связанных между собой определенной последовательностью исполняемых ими функций. На уровне отдельной подсистемы потоковые процессы рассматриваются как объектная база для конструирования «ветви» логистики.

При использовании логистики в транспортных процессах нужно учитывать специфическую технологию этого производства.

В технологическом аспекте управление транспортными процессами есть лишь часть общего управления всей хозяйственной деятельностью фирмы и результатов совместного труда собственника капитала и наемных работников по созданию готовых продуктов, реализуемых услуг.

В экономическом аспекте хозяйственная ниша транспортных услуг может принадлежать и отдельному собственнику, и входить в состав собственности производителя готового продукта, обращающегося к независимому производителю транспортных услуг.

В технологическом и экономическом аспектах управление транспортными процессами осуществляется общеуправленческими службами фирмы.

При принятии решения о применении логистики в управлении транспортными потоковыми процессами руководству фирмы необходимо для создания "ветви" транспортной логистики реализовать исходную посылку ее применения: отделить общеуправленческие функции организаторов транспортного потокового процесса от функций координации и оптимизации этого процесса, передав их службе логистики как будущему управляющему органу логистической системой управления потоковыми процессами (ЛСУ ПП) фирмы. Вместе с функциями координации и оптимизации этого процесса службе логистики необходимо передавать массив исходных данных в ин-

формационную подсистему будущей логистической системы управления потоковыми процессами фирмы, в блок «ветви» транспортной логистики.

В массив исходных данных входят:

информация о круге параметров грузовых единиц; информация о принятых организационных (производственно-транспортных) планах участия в этом процессе всех структурных подразделений транспортной системы фирмы (погрузочно-разгрузочных, транспортно-экспедиционных, складских, комплектовочных). Логистическая информационная подсистема объединяет все эти планы и показатели их реализации в единый блок;

данные о технических и технологических компонентах производственно-транспортной системы, которые ее обслуживают (технические разработки, конструирование и ремонт транспортной техники, упаковочная, погрузочно-разгрузочная техника, техника комплектования грузовых единиц);

данные об экономических компонентах среды транспортного предприятия, включая функциональные и товарные службы (о задействованных хозяйственных звеньях и системах частного и магистрального транспорта, через которые проходят грузопотоки фирмы), поскольку приходится выбирать использовать свои транспортные службы или обращаться к рынку транспортных услуг.

Получая такую информацию, логистическая система управления потоковыми процессами формирует собственные информационные – отслеживающие и управляющие – потоки.

При обновлении транспортной компании на базе логистики надо учитывать общие требования концепции обновления:

сокращение времени пребывания продукции, подлежащей перевозке и технологии ее производства (повышение грузоподъемности транспортных средств, применение централизованного завоза доставляемых заказчиком грузов);

увеличение количества используемых на предприятии, технологий, из которых состоит подготовка к транспортировке и сама транспортировка грузов;

возрастание числа элементов и перечней типов продукции, находящихся в производственном процессе (для транспортного предприятия это означает усложнение комплектации подлежащих пе-

ревозке грузов);
повышение требований к качеству и надежности реализуемых на рынках товаров, наполняющих данный материальный поток (для транспортного предприятия это означает повышение уровня требований к сохранности перевозимых грузов).

Главное требование концепции обновления состоит в том, чтобы заменить традиционную организацию транспортного производства на обновляемую. Это вызывает необходимость и в транспортном звене потоковых процессов выявить центры переориентации. Такими центрами могут быть обработка продуктов (перевозимых транспортом) и обработка заказов (на перевозку грузов).

К транспортному звену относятся и другие требования концепции обновления производственного процесса:

разработка новой стратегии изготовления продукта (осуществления транспортного процесса) как стратегии будущего;

обеспечение ориентации перевозок на новый характер рыночного продукта и на заказ конечного потребителя, непрерывной ориентации, с направленностью на минимальное разделение труда и на размер (оптимальных для сбыта на рынке конечных продуктов) партий перевозки;

изменение структур транспортного производства для реализации принципов стратегий и самих стратегий будущего;

изменение структуры всех уровней аппарата управления и регламентация задач работников (транспортного подразделения фирмы).

Исходя из новых стратегий логистики и производства в цепи транспортных материальных потоков, новая стратегия транспортного производства должна входить составной частью в иерархию стратегий компании, ориентированной на логистику и пользующейся транспортными услугами.

Преимущества, которые получают транспортные компании, использующие логистику в своей практике, приводят к большей стабильности, предсказуемости, конкурентоспособности, технологичности в перевозках, в том числе и в сфере экспорта транспортных услуг. В перспективе именно использование достижений логистики даст возможность многим транспортным компаниям повысить прибыль и рейтинг на внутреннем и внешнем рынках.