

Представленные подходы к определению границы логистической системы предприятия промышленности строительных материалов и ее звеньев могут быть использованы в рамках методики формирования логистической системы предприятия промышленности.

Список использованной литературы.

1. Управление логистическими потоками в строительной отрасли Беларуси / Р.Б. Ивуть, А.Ф. Зубрицкий, П.И. Лапковская // Новости науки и технологий. – 2016. – №.1. – С. 36–41.

2. О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года. Постановление Совета министров Республики Беларусь от 29 августа 2008 г. № 1249.

3. Аникин, Б.А., Родкина, Т.А., Волочиенко, В.А. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики. М.: Проспект, 2015. – 344с.

4. Евтодиева, Т.Е. Характерные особенности организационных форм логистики в условиях неэкономии: монография. Самара: Изд-во Самар. гос. экон. ун-та, 2011. – 168с.

УПРАВЛЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМОЙ ПРОМЫШЛЕННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

**Лапковская Полина Игоревна
Хартанович Екатерина Сергеевна**

Белорусский национальный технический университет
г. Минск, Республика Беларусь

The concept of a logistics system at an industrial enterprise is considered. The carried out analysis of the existing logistical system of the enterprise and revealed the basic problems of the functioning of the system. Ways to increase the efficiency of the logistics system of OAO "MAZ" are outlined.

Логистическая система – это сложная совокупность элементов, находящихся во взаимосвязях друг с друг, образуя единое целое, в которой осуществляется доведение совокупного ресурсного потен-

циала, начиная с отчуждения ресурсов у окружающей среды вплоть до реализации конечной продукции.

Для целей управления, исследования и проектирования логистическая система может быть разделена на подсистемы, звенья и элементы.

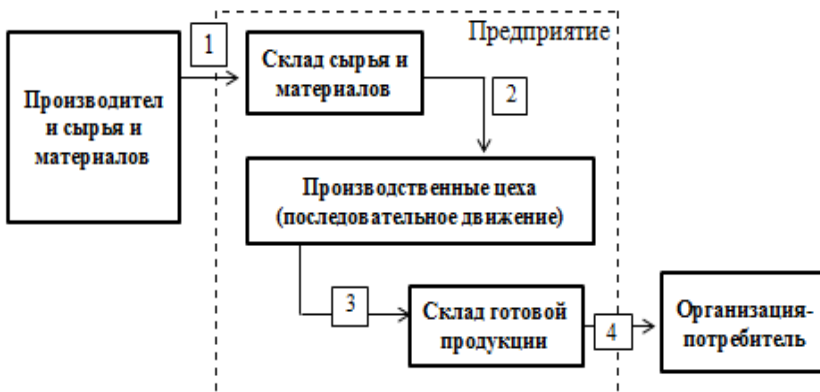
Подсистема логистической системы – это часть логистической системы, выделенная в соответствии с организационной структурой для того, чтобы решать задачи управления как логистической системой в целом, так и (или) комплексом логистических функций в отдельной сфере бизнеса предприятия.

Звено логистической системы – некоторый экономический и (или) функционально обособленный объект (подразделение компании или юридически самостоятельное предприятие), выполняющий свою локальную цель, связанную с реализацией одного или нескольких видов логистической деятельности. Звенья одной логистической системы должны иметь единое управление логистическим процессом. В качестве примеров звеньев логистической системы можно назвать поставщиков, потребителей и логистических посредников.

Элемент логистической системы – это неделимая в рамках поставленной задачи управления или проектирования логистической системы часть звена логистической системы. Например, если склад рассматривать как звено логистической системы, то зоны комплектации, приемки, паллетирования, отгрузки – это элементы логистической системы [1].

Качественное функционирование ЛС невозможно без определения механизма решения задач управления: формирования и контроля логистических потоков; своевременного корректирования логистических потоков, исходя из изменений обстановки [2].

Представим схему движения материальных потоков на ОАО «МАЗ» на рисунке 1.



1 – поступление сырья и материалов на склад сырья и материалов предприятия (входящий поток); 2 – поступление сырья в производство (внутренний поток); 3 – поступление готовой продукции на склад готовой продукции предприятия (внутренний поток); 4 – распределение готовой продукции потребителям (исходящий поток)

Рисунок 1 – Схема материальных потоков в логистической системе ОАО «МАЗ»

Из рисунка 1 следует, что материальный поток за время прохождения по всем звеньям логистической системы меняется и выдается с другими параметрами следующему звену. Таким образом, звеньями логистической системы на пути следования материального потока являются поставщик, склад сырья и материалов, производственные подразделения, склад готовой продукции, потребитель. На рисунке 2 представлена схема взаимодействия звеньев логистической системы.

Поставщиками первого уровня являются:

- 1) Ярославский моторный завод;
- 2) Волжский подшипниковый завод;
- 3) Бобруйский шинный завод;
- 4) Кузнечный завод тяжелых штамповок (г. Жодино);
- 5) Барановичский автоагрегатный завод;
- 6) Минский рессорный завод;
- 7) Самарский подшипниковый завод.

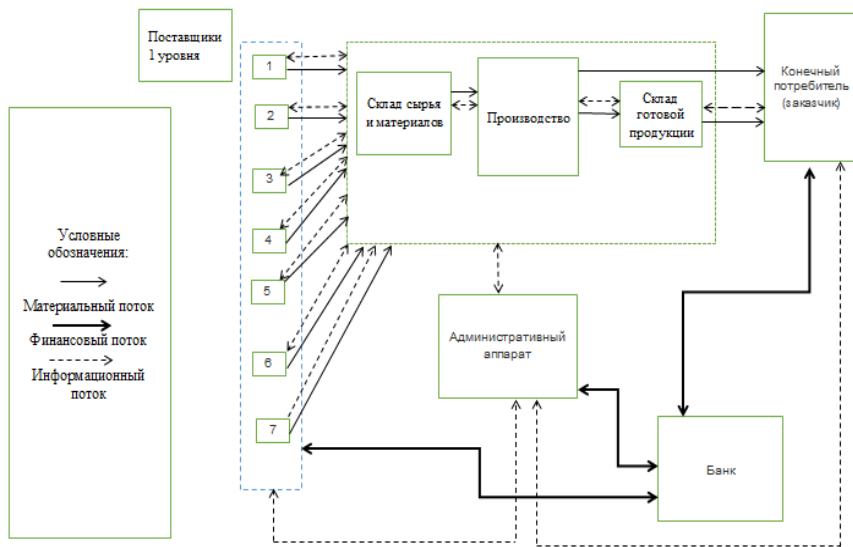


Рисунок 2 - Схема взаимодействия звеньев логистической системы

Длинная и широкая сетевая структура со стороны поставщика со смещенной фокусной компанией в сторону потребителя сочетается с короткой и узкой структурой со стороны потребителя.

Согласно мнению потребителя, являющегося конечным звеном логистической цепи, эффективность логистической системы характеризуется уровнем качества обслуживания его заказа

Представим расчет показателей транспортного обслуживания на ОАО «МАЗ» в таблице 1.

Таблица 1 – Расчет показателей транспортного обслуживания на ОАО «МАЗ»

Наименование показателя	Значение показателя	Формула
Максимальный объем перевозок грузов за месяц (P_{max})	116	—
Средний объем перевозок за месяц ($P_{сред}$)	94	—

Степень регулярности перевозок грузов (К _{рп})	1,23	$K_{рп} = \frac{P_{\max}}{P_{\text{сред}}}$
Количество заказов выполненных в срок за месяц (Nt)	93	—
Общее количество заказов за месяц (N _{общ})	105	—
Выполнение установленных сроков доставки грузов (T)	0,89	$T = \frac{Nt}{N_{\text{общ}}}$
Потери продукции в пунктах погрузки, выгрузки и при транспортировке за месяц (Q _{пот})	15	—
Общий объем перевозимых грузов в месяц (Q ₀)	94	—
Степень сохранности перевозимых грузов (К _{сг})	0,84	$K_{сг} = \frac{Q_0 - Q_{\text{пот}}}{Q_0}$

Таким образом, можно сделать вывод, что на ОАО «МАЗ» недостаточно высокое качество обслуживания потребителей. Необходимо снизить объемы потерянных грузов в пунктах погрузки, выгрузки и при транспортировке, а также повысить количество выполненных в срок. Выполнение этих условий приведет к уменьшению затрат и повышению репутации предприятия в области транспортных услуг.

После выявления, анализа и оценки системы потоков в логистической системе необходимо описать и распределить существующие бизнес-процессы по сформированным ранее звеньям логистической системы.

При описании и распределении бизнес-процессов по звеньям логистической системы можно использовать следующие классификации бизнес-процессов:

1) По модели APQC's Структура классификации процессов (Process Classification Framework. Модель включает в себя 12 укрупненных групп бизнес-процессов:

- развивать видение и стратегию;
- развивать продукты и услуги и управлять ими;
- выполнять маркетинг и продавать продукты и услуги;
- поставлять продукты и оказывать услуги;

- управлять обслуживанием потребителей;
- развивать человеческий капитал (персонал) и управлять им;
- управлять информационными технологиями (ИТ);
- управлять финансовыми ресурсами;
- приобретать, возводить недвижимость и управлять ею;
- управлять охраной окружающей среды, здоровьем и безопасностью жизнедеятельности (ЕНС);
- управлять внешними связями;
- управлять знаниями, улучшениями и изменениями.

2) По модели, разработанной Дж. Стоком и Д. Ламбертом [3], которая включает 8 ключевых бизнес-процессов:

- управление взаимоотношениями с потребителями;
- обслуживание потребителей;
- управление спросом;
- управление выполнением заказов;
- управление производством/операциями;
- управление снабжением;
- разработка продукта и доведение его до коммерческого использования;
- управление возвратными материальными потоками.

3) По стандартам ИСО [4]:

- основные бизнес-процессы;
- вспомогательные бизнес-процессы;
- управляющие бизнес-процессы.

Для моделирования бизнес-процессов могут использоваться различные информационные технологии, позволяющие отражать взаимосвязь и взаимозависимость бизнес-процессов в логистической системе, а также сокращать время на их проектирование. Например, можно использовать такие программные продукты как Business Studio 4.0, Visio, IBM BPM, ARIS Express, BPMS (Business Process Management System), BPWin, ELMA BPM и др. Некоторые программы имеют бесплатную демо-версию, что дает возможность попробовать и выбрать более подходящий продукт для конкретной ситуации моделирования бизнес-процессов в логистической системе предприятий промышленности.

К самым общим, ключевым показателям эффективности любой логистической системы относятся:

- 1) совокупные логистические издержки;
- 2) уровень качества логистического сервиса;
- 3) общая производительность бизнес-системы;

4) общая продолжительность логистических процессов в системе.

Основной проблемой функционирования логистической системы ОАО «МАЗ» являются высокие совокупные логистические издержки вследствие нерациональной организации перевозок, изношенности подвижного состава, недогруз подвижного состава, а также из-за недостаточного качества логистического сервиса.

Для повышения эффективности функционирования логистической системы ОАО «МАЗ» можно внести ряд предложений:

- обновление подвижного состава;
- повышение качества транспортного обслуживания;
- поиск обратных грузов для автомобилей;
- рациональная организация маршрутов внутренних и внешних перевозок.

Список использованной литературы.

1. Ивуть, Р.Б. Транспортная логистика: учебно-методическое пособие / Р.Б. Ивуть и Т.Р. Кисель; кол. авт. Белорусский национальный технический университет, Кафедра "Экономика и управление на транспорте". – Минск: БНТУ, 2012. – 378 с.: ил., табл.

2. Алексеев, В.Г. Как оценить и повысить эффективность цепочки поставщиков / В.Г. Алексеев // Стандарты и качество. – 2013. – № 10. – С. 106-110.

3. Сток, Дж.Р., Ламберт Д.М. Стратегическое управление логистикой: Пер. с 4-го англ. изд. – М.: ИНФРА-М. – 2005. – 797 с.

4. СТБ ISO 9001:2015. Системы менеджмента качества. Требования. Утвержден и введен в действие постановлением Госстандарта Республики Беларусь от 14 декабря 2015 г. № 58, вступил в силу 01.03.2016 г.

ОСОБЕННОСТИ МАРКЕТИНГА В КРИЗИСНЫХ СИСТЕМАХ

Лемешевская Людмила Владимировна

Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ

г. Минск, Республика Беларусь

Marketing features in crisis systems: adaptation, competitive, rationality, market and consumer research, transformation of price and communication policy.