



ЛОГИСТИКА –
ЕВРАЗИЙСКИЙ МОСТ

LOGISTICS –
THE EURASIAN BRIDGE

Часть 1/Part 1

Красноярск 2013

УДК 658.7
ББК 65.40
Л69

Редакционная коллегия:

Н.В. Антонова, В.Ф. Лукиных, П.Г. Швалов, Н.А.Тод,
А.И. Резникова, М.М. Рогова, А.Ю.Коновалова, Ю.В.Чугина

Л69 **Логистика – евразийский мост: материалы VIII Международ. науч.-
практ. конф. (16-18 мая 2013 г., г.Красноярск). Ч. 1 / Краснояр. гос. аграр. ун-т.
– Красноярск, 2013. – 597 с.**

ISBN 978-5-94617-299-8

На конференции будут рассмотрены проблемы логистики и управления цепями поставок в различных сферах экономики. В материалах представлены теоретические и методологические аспекты развития логистических систем на предприятиях и в регионах, межкультурной коммуникации в евразийских системах оперирования потоками. Конференция позволит сформулировать наметившиеся тенденции в развитии теории и практики логистики.

Издание полезно для практического применения в научных и образовательных учреждениях, на предприятиях и в организациях.

ЛОГИСТИКА – ЕВРАЗИЙСКИЙ МОСТ

УДК 658.7
ББК 65.40

ISBN 978-5-94617-299-8

© Красноярский государственный
аграрный университет, 2013

структур в Дании в течение 3 лет (начиная с 1989 года) было затрачено около 25 миллионов долларов. В рамках данного проекта выдавались гранты на концептуализацию, аналитическое прогнозирование развития программы, а также непосредственно на внедрение принципов консолидации. Так, в региональном разрезе были проанализированы механизмы передачи знаний и технологий в ведущих отраслях страны. В процесс исследования подключился ряд министерств, которые инициировали новые разработки, что само по себе и дополнило процесс кластеризации. В результате глобального процесса кластеризации в 1992 в кластерах участвовало 40% всех фирм страны, которые обеспечивали 60% экспорта. В исследованиях принимали участие 513 аналитиков из фирм, организаций, институтов, министерств, которые были объединены в 35 рабочих групп. Сформированные группы специализировались в конкретных секторах и выдали 1522 предложения, 66 из которых уже были реализованы. Был отражен широкий спектр проблем, касающийся изменений в законодательстве и структуры административного управления. Проведенная работа вывела Данию в мировые лидеры по кластеризации экономики» [5].

Таким образом, создание регионального кластера путем совместной интеграции соответствующей инфраструктуры недостаточно, не смотря на начальные положительные эффекты. Необходимо рациональное управление и долгосрочное планирование функционирования логистического кластера экологической направленности, фокусом которого будет являться логистический посредник (3pl-, 4pl-провайдер) либо крупное предприятие с мощной логистической системой. Опыт ведущих стран в сфере социально-экономического развития на основе кластеров демонстрирует их преобладающую роль в стимулировании регионального развития, увеличении занятости, росте бюджетных доходов, привлечении инвестиций и, в конечном итоге, росте валового регионального продукта. Что касается Республики Беларусь, то реализация данной концепции запланирована и утверждена в Программе социально-экономического развития Республики Беларусь до 2015 года, которая предусматривает создание новых для Беларуси организационных форм хозяйствования, приоритетными среди которых являются кластеры [6].

Список использованной литературы

1. Портер, М. Конкуренция: пер. с англ. /М. Портер. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2001. – 495 с.
2. Родников А. Н. Логистика. Терминологический словарь / А. Н. Родников – 2000. – С.340.
3. Евдотьева, Т.Е. Логистические кластеры: сущность и виды /Т.Е. Евдотьева //Экономические науки. – 2011. – № 4(77). – С. 78-81.
4. Деловая пресса [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://businesspress.ru>. - Дата доступа: 02.04.2013.
5. Пятинкин С.Ф., Быкова Т.П. Развитие кластеров: сущность, актуальные подходы, зарубежный опыт / С.Ф. Пятинкин, Т.П. Быкова. – Минск: Тетра, 2008. – 72 с.

6. Постановление Совета Министров Республики Беларусь «О программе развития логистической системы до 2015 года» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mintrans.by> – Дата доступа: 02.04.2013.

А.С. Рудева,
ассистент кафедры транспортных систем и логистики,
Харьковский национальный университет городского хозяйства,
г. Харьков, Украина

Организация логистической цепочки: отчисления внутри цепочки поставок

Аннотация: рассмотрена система организации логистической цепочки и отчисления материального потока по ней. Определена структура отчислений материального потока всеми субъектами цепочки поставок.

Ключевые слова: логистическая цепочка, материальный поток, система, отчисления.

A.S. Rudeva,
assistant of Transportation systems and logistics department,
Kharkiv national university of municipal,
Kharkiv, Ukraine

Logistics chain organization: subsidations inside the supply chain

The system of logistics chain organization and movement of material flow on it are regarded. The structure of subsidation for material flow by all the subjects of supply chain is defined.

Keywords: logistics chain, material flow, system, subsidations.

Особенностью современных логистических цепочек является то, что каждый производитель должен сам выстроить такую цепочку и осуществлять движение материального потока своими силами.

Главной целью любой цепочки поставок является продвижения материального потока в пространстве и времени с получением прибыли каждым участником. При этом каждый субъект логистической цепочки преследует свою цель.

Исследованиями в области создания логистических цепочек занимаются такие ученые как В.Е. Николайчук, В.А. Шумаева, А.И. Лебедев, В.М. Беляев, Дж. Шапиро, М. Кристофер и другие.

При создании цепочки поставок необходимо учитывать возможные изменения спроса, т.е. спрос в современных рыночных условиях довольно таки не

стабилен, недостатку финансового потока, инновации, влияния внешних факторов.

В таких условиях логистическая цепочка должна обладать следующими функциями:

- гибкость;
- перераспределение финансового потока;
- соблюдение конкурентоспособности материального потока на рынке потребителей.

Самая простая цепочка поставки состоит из производителя, транспортного участника, распределительного центра, сети оптовых и розничных торговцев.

При рассмотрении такой цепочки необходимо обратить внимание на взаимосвязи между участниками и распределение финансового потока.

При построении модели В.М. Беляев в работе [1] определил, что транспортно-складские на материальный поток составляют более 40% от его конечной стоимости.

А.И. Лебедев [2] рассмотрел создание логистической системы, в которую входят координационный центр, логистические центры, грузовые терминалы. Данная система должна работать с материальными потоками различного типа.

Производство и реализация материального потока направлена на потребителя. При создании логистической цепочки производитель обращает внимание, прежде всего на спрос. Спрос при современных условиях рыночной экономики не стабилен и зависит от ряда факторов. Вследствие чего для производства материального потока исследуется рынок на наличие аналогичных товаров (услуг) и платежеспособность покупателя, т.к. в результате все финансовые отчисления и затраты на материальный поток в конечном результате возлагаются на плечи потребителя.

На основе выше сказанного при создании цепочки поставки лежит задача учесть интересы потребителей при этом повышая конкурентоспособность участников и материального потока в целом, применяя принципы логистики.

Конкурентоспособность любого материального потока можно выразить через цену и отчисления на производство и реализацию.

Рассмотрим получение цены материального потока и прибыль цепочки поставки начиная от начальной до конечной точки. В данном случае начальной точкой будем считать производителя материального потока, а конечной – потребителя материального потока.

В цену конечного материального потока входят расходы оптового и розничного торговца (посредника), двух транспортных участников, распределительного центра, производителя. Расходы каждого участника цепочки поставки выражаем через отчисления. Рассмотрим отчисления на материальный поток каждого участника логистической цепочки по отдельности.

Отчисления потребителей на общий интегрированный материальный поток:

$$B_c' = \Pi_c \cdot Q^{МП}, \quad (1)$$

где Π_c – цена единицы материального потока, д.ед./у. ед.;

$Q^{МП}$ – количество материального потока, у. ед.

Выражаем отчисления, на интегрированный материальный поток исходя из отчислений всех участников цепочки поставок:

$$B_c' = B_{нос} + B_{тр}^2 + B_{рц} + B_{мп}^1 + B_g, \quad (2)$$

где $B_{нос}$ – отчисления посредников для создания интегрального материального потока, д. ед.;

$B_{тр}^2$ – отчисления второго транспортного участника, который осуществляет транспортировку интегрального материального потока на участке «распределительный центр – посредник», д. ед.

$B_{рц}$ – отчисления на распределительный центр для создания интегрального материального потока, д. ед.;

$B_{мп}^1$ – отчисления первого транспортного участника, который осуществляет транспортировку интегрального материального потока на участке «распределительный центр – посредник», д. ед.;

B_g – отчисления производителя для создания материального потока, д. ед.

Отчисления посредников на материальный поток:

$$B_{нос} = B_3 + B_n, \quad (3)$$

где B_n – отчисление на организацию внутренних работ посредника, д. ед.;

B_3 – внешние отчисления посредника на продвижение материального потока, д. ед.;

Внешние отчисления посредника:

$$B_3 = B_{рц} + B_{тр}^2 + \Delta_{рц} + \Delta_g, \quad (4)$$

где $B_{рц}$ – отчисления на распределительный центр для создания интегрального материального потока, д. ед.;

$B_{тр}^2$ – отчисления второго транспортного участника, который осуществляет транспортировку интегрального материального потока на участке «распределительный центр – посредник», д. ед.;

Δ_g – наценка на произведенный материальный поток производителя, %;

$\Delta_{рц}$ – наценка на интегрированный материальный поток распределительного центра, %.

Отчисления на распределительный центр:

$$B_{pc} = B_g + B_{mp}^1 + B_n^1 + \Delta_g, \quad (4)$$

где B_g – отчисления на производство материального потока, д. ед.;

B_{mp}^1 – отчисления на первого транспортного участника, который осуществляет транспортировку материального потока на участке «производитель – распределительный центр», д. ед.;

B_n^1 – отчисление на организацию и создание интегрированного материального потока на распределительном центре, д. ед.;

Δ_g – наценка на произведенный материальный поток производителя, %;

Отчисление на производство первоначального материального потока

$$B_g = Z_{вир} + H + G_{вир}, \quad (6)$$

где $Z_{вир}$ – приведенные затраты производителя на производство материального потока, д. ед.;

H – основные налоги и сборы, д. ед.;

$G_{вир}$ – страховой тариф по добровольному страхованию ответственности на гарантию и специальное оборудование, д. ед.

Отчисления на транспортных участников:

$$B_{mp}^{1(2)} = T^{1(2)} L_M \cdot n, \quad (7)$$

де n – количество рейсов для доставки материального потока, ед.;

L_M – длина маршрута, км;

$T^{1(2)}$ – тариф на транспортировку материального потока, д. ед./км.

Осуществляем преобразование формул (3 – 7) в единую форму (2) и определяем все отчисления на материальный поток в цепочке поставок:

$$\begin{cases} B_{пос} = B_{pc} + B_{mp}^2 + B_n + \Delta_{pc} + \Delta_g \\ B_{mp}^1 = T^1 L_M \cdot n^1 \\ B_{pc} = B_g + B_{mp}^1 + B_n^1 + \Delta_g \\ B_{mp}^2 = T^2 L_M \cdot n^2 \\ B_g = Z_{вир} + H + G_{вир} \end{cases}, \quad (8)$$

Вследствие полученной системы (8) можно увидеть, что все участники логистической цепочки связаны не только материальным, но и финансовым потоком. В данном случае четко прослеживается связь между отчислениями участников цепочки «производитель – транспортный участник – распределительный центр – транспортный участник – посредническая сеть» т.е. отчисления одного участника ложатся в конечном итоге на последующего субъекта продвижения материального потока.

В дальнейшем будут исследоваться механизмы оптимизации прибыли в целом цепочки поставки за счет улучшения технико-эксплуатационных и финансовых показателей.

Список использованной литературы

- 1) Беляев В.М. основные принципы создания региональных распределительных центров // Бизнес и Логистика – 98: Сб. материалов 2-й Международной конференции-семинара «Логистика и Бизнес – 98»/ Под общ. ред. Л.Б. Миротина. – М.: Брандекс, 1998. – С. 130 – 131.
- 2) Лебедев А.И. Региональная программа реализации пилотного проекта логистической системы. Стратегическое моделирование интермодальных транспортных систем // Тезисы выступлений II-го международного логистического форума. – М.: МАДИ, 2000. – С. 53-54.

А.С. Сейдахметов,
к.э.н., профессор,
Казахский экономический университет имени Турара Рыскулова,
г. Алматы, Казахстан

Особенности и виды развития логистического кластера в Казахстане

Рассмотрены особенности и виды формирования: транспортно-логистического, индустриально-логистического, таможенно-логистического, инновационно-логистического и торгового-логистического кластеров, а также транспортно-логистического хаба в Казахстане и их влияние на экономику страны.

Ключевые слова: логистические кластеры, дифференциация, инновационные национальные кластеры.