

Литература

1. Сток, Дж. Р. Стратегическое управление логистикой / Джеймс Р. Сток, Дуглас М. Ламберт. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 831 с.
2. Ковалев, М.Н. Структура логистической системы машиностроительного предприятия Белоруссии / М.Н. Ковалев // Менеджмент в России и за рубежом. – 2011. – № 1. – С. 75 – 78.
3. Фролов, Е.Б. Производственная логистика, или что такое «вытягивающее» планирование? / Е.Б. Фролов // Логистика и управление цепями поставок. – 2010. – № 1 (36). – С. 69 – 85.
4. Ковалев, М.Н. Управление цепями поставок деталей в производственной логистике предприятия / М.Н. Ковалев // Труд. Профсоюзы. Общество. – 2011. – № 1. – С. 25 – 29.

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ВЫБОРУ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕГИОНА

В.Ф. Лукиных, д. э. н., профессор, Институт Международного менеджмента Красноярского государственного аграрного университета, г. Красноярск; А.И. Резникова, зам. директора Сибирского отделения Международного центра логистики, Российская Федерация

Важной задачей управления логистической системой региона (РЛС) является обеспечение необходимого и своевременного принятия решений в условиях неопределенности и риска. Решению данной задачи способствует создание необходимого организационно-экономического механизма управления. Организационно-экономический механизм состоит из взаимозависимой совокупности элементов, организационно и экономически связанных между собой. Основной целью организационно-экономического механизма управления РЛС является обеспечение благоприятных организационных и экономических условий для достижения целей РЛС и ее подсистем.

Практические проблемы управления РЛС характеризуются сложностью, информативностью, комплексным характером процессов принятия управленческих решений на всех уровнях и предполагают исследование и моделирование подсистем РЛС с учетом социально-экономического развития региона. РЛС, как сложная структура, состоящая из взаимосвязанных подсистем и организованная по иерархическому признаку, может рассматриваться как механизм поддержки процессов социально-экономического развития региона. При этом учитывается, что регион представляется как многоцелевая система, имеющая неоднородные внутренние и внешние цели, самостоятельные подцели отдельных подсистем, систему показателей измерения целей, многообразные стратегии их достижения. Поэтому в задачах принятия решений в подсистемах МРЛС выбор управляющих решений и методов управления должен в максимальной степени – прямо или косвенно – способствовать выполнению стратегических задач региона (рис.).

При оценке эффективности функционирования РЛС следует учесть тот факт, что в иерархической РЛС на каждом из уровней функционирования и управления присутствуют соответствующие индикаторы, но все они обладают общим свойством, таким, как релевантность. При подборе показателей оценки эффективности следует найти согласованные показатели логистической и экономической систем региона.

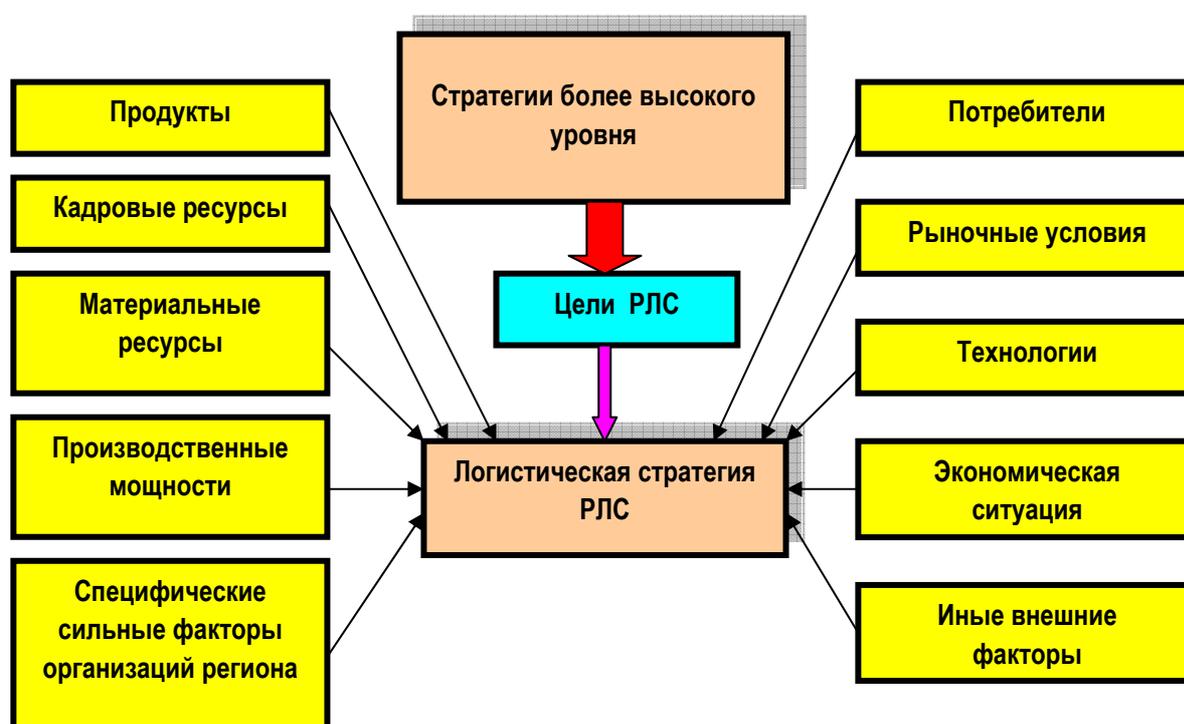


Рис. Выбор стратегии региональной логистической системы

С одной стороны, для РЛС набор основных измерителей зависит от целей логистического менеджмента (стратегических, тактических, оперативных) и вида системы или подсистемы РЛС. «Для большинства подсистем этот набор базируется на ключевых (комплексных) показателях ее эффективности – системе сбалансированных показателей (KPI) логистики.

С другой стороны, для экономической системы региона применяется шкала социально-экономических индикаторов. Так, А.Г. Гранберг заключает, что «уровень социально-экономического развития региона, равно как и уровень благосостояния населения в регионе, невозможно выразить в одном непосредственно измеряемом показателе [1]. В методологии экономических измерений применяются три основных подхода для отражения множества характеристик региональных уровней развития:

- выделение главного индикатора и фиксирование (или регулирование) значений других существенных индикаторов в виде ограничительных условий.

- многоцелевая оптимизация по нескольким индикаторам, как процедура достижения наилучших состояний социально-экономического развития с учетом компромисса между целевыми индикаторами;
- построение интегрированных (сводных) социально-экономических индикаторов.

Первые два подхода применяются в математическом моделировании региональных и многорегиональных систем. Третий подход является отражением методик построения интегрированных индикаторов, различающихся принципами выбора и соизмерения первичных и групповых индикаторов. В последние годы идея интегрированных индикаторов получает все более широкое распространение при построении «индексов» и «рейтингов» предпринимательского и инновационного климата, инвестиционной и внешнеторговой привлекательности регионов и т.д. с целью объективизации представлений об условиях развития соответствующих видов экономической деятельности в разных регионах.

Поскольку РЛС влияет на эффективность экономической системы региона, постольку индикаторы РЛС в виде показателей КРІ (Key Performance Indicator – ключевые показатели эффективности) требуется привести в соответствие с индикаторами экономической системы по принятым в региональной экономике четырем видам базовых индикаторов. Используем материалы источников [2, 3]. Подбор индикаторов для мониторинга РЛС и ее подсистем проводится в последовательности двух процедур: 1 – формируется список экономических индикаторов окружающей среды в составе четырех основных видов индикаторов: индикаторов ресурсов, продуктов, результатов и эффективности; 2 – выбираются в каждом виде индикаторов релевантные. Такие процедуры необходимо выполнять для каждого уровня функционирования или управления РЛС.

Индикаторы ресурсов при мониторинге характеризуют количество потребляемых ресурсов в подсистемах. Индикаторы продуктов показывают количество предоставленных услуг. Индикаторы результатов информируют о результатах деятельности подсистем и системы. Индикаторы эффективности позволяют сопоставить полученные результаты с затраченными на них ресурсами.

В таблице приведена идентификация индикаторов различных авторов применительно к РЛС. С помощью данной таблицы впервые появляется возможность системной связи целевых установок подсистем всех уровней РЛС. Отметим, что общепринятого критерия выбора КРІ для компаний регионального и международного уровня не существует.

Характеристика индикаторов мониторинга подсистем в РЛС

№		5-й уровень управления: координация потоков в [4]	3-й и 4-й уровни управления [4]	1-й и 2-й уровни управления: физическое перемещение в потоках [4]
	Вид эконом. индикатора [3]	Вид индикатора соц.-эконом. развития [1]	Измеритель в РЛС [2]	Состав ключевых показателей КРІ в подсистемах РЛС [2]
1	Индикаторы ресурсов	инвестиционная активность; - доходы населения; - международная экономическая активность	Использование инвестиций в логистическую инфраструктуру	- скорость и число оборотов запасов; - средний уровень запасов; - возврат на инвестиции в основные фонды; - использование инвестиций: в транспортный парк; в складскую инфраструктуру; в технологическое оборудование; в информационную систему.
2	Индикаторы продуктов (товаров и услуг)	- состояние важнейших отраслей производства;	Общие и операционные логистические издержки	- общие логистические издержки; - затраты на логистический сервис - затраты на транспортировку; - затраты на складирование; - затраты, связанные с процедурами заказов; - затраты на управление запасами;
			Длительности логистических циклов	- время выполнения заказа; - длительность составляющих цикла заказа; - длительность пополнения запасов; - длительность обработки заказов; - длительность производственно-технологического цикла; - длительность цикла закупки продукции.
3	Индикаторы результатов	- занятость; - финансовое положение региона; - общий уровень развития региона; - экология	Количество логистического сервиса для потребителей	- обеспечение выполнения заказа в срок; - полнота удовлетворения заказа; - точность выполнения параметров заказа; - информационная надежность; - количество возвратов товаров; - наличие жалоб потребителей; - доступность запасов.
4	Индикаторы эффективности	- состояние социальной сферы;	Производительность / ресурсоотдача логистической инфраструктуры и персонала	- количество обработанных заказов в единицу времени; - грузовые отправки на единицу складских мощностей; - удельные операционные логистические издержки - удельные общие логистические издержки на единицу продукции; - затраты в дистрибуции на единицу объема продаж.

Литература

1. Гранберг, А.Г. Основы региональной экономики: учебник для вузов / А.Г. Гранберг; Гос. ун-т – Высшая школа экономики. – 5-е изд. – М.: Изд. Дом ГУ ВШЭ, 2006. – 495 с.
2. Логистика: учебник / В.В. Дыбская [и др.]; под ред. В.И. Сергеева. – М.: Эксмо, 2008. – 944 с.
3. Морс, К. Эффективные решения в экономике переходного периода: Аналитические инструменты разработки и реализации социально-экономической политики / К. Морс, Р. Страйк, А.С. Пузанов; Фонд «Институт экономики города». – М.: Айрис-пресс, 2007. – 448 с.
4. Лукиных, В.Ф. Методология управления многоуровневой региональной логистической системой: монография / В.Ф. Лукиных. – Красноярск: ЛИТЕРА-принт, 2010. – 292 с.

МЕРОПРИЯТИЯ ПО РАЗВИТИЮ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Е.Б. Малей, к. э. н., доцент, УО «Полоцкий государственный университет», г. Новополоцк, Республика Беларусь

Выгодное географическое положение Республики Беларусь на перекрестке основных маршрутов из Западной Европы в Россию, а также стран Черноморского побережья в страны Балтии обуславливают необходимость развития ее транзитного потенциала, что на современном этапе развития может быть обеспечено только внедрением логистических подходов к повышению эффективности управления движением материальных потоков. В результате Беларусь может стать центром трансъевропейской магистрали, а следовательно привлечь существенные дополнительные доходы в республиканский бюджет.

Именно поэтому развитие логистики в Республике Беларусь приобрело большую значимость, что подтверждается принятием ряда документов, важнейшим из которых стала Государственная Программа развития логистической системы в Республике Беларусь до 2015 года, утвержденной постановлением Совета Министров №1249 от 29 августа 2008 года. В ее рамках предусмотрен ряд мероприятий по следующим основным направлениям: совершенствование нормативной правовой базы по развитию логистической деятельности в Республике Беларусь; создание и развитие логистических центров, модернизация и реконструкция складской инфраструктуры; модернизация существующих грузовых терминалов; создание транспортно-логистических центров; развитие международного сотрудничества в сфере логистической деятельности; информационное обеспечение логистических процессов; подготовка кадров [1].

Следует отметить, что выполнение указанных мероприятий по большинству указанных направлений протекает достаточно успешно. Так утверждены государственные стандарты СТБ 2047-2010 «Логистическая деятельность. Термины и определения» и СТБ 2046-2010 «Транспортно-логистический центр. Требования к техническому оснащению и транспортно-экспедиционному обслуживанию», которые призваны обеспечить взаимопонимание между всеми