

ПРОБЛЕМЫ ПРИ ПРИМЕНЕНИИ СУЩЕСТВУЮЩИХ МЕТОДИК ОЦЕНКИ И РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ ОРГАНИЗАЦИЙ

П.И. Лапковская, канд. экон.наук, доц.,

Е.С. Хартанович,

Белорусский национальный технический университет, Минск

Чтобы оценить эффективность деятельности организации необходим определенный перечень показателей. Однако у компаний, оказывающих широкий спектр услуг, возникают проблемы в разнесении затрат по отдельным составляющим комплекса услуг, что затрудняет расчет показателей прибыли и рентабельности, а также не всегда в полной мере показывает реальную картину влияния изменения какой-либо отдельной составляющей на общий результат. Сегодня при определении эффективности логистической системы часто применяют финансовые показатели, которые позволяют системно подходить к анализируемым проблемам и проводить сопоставление полученных результатов. Однако они больше отражают прошлые результаты, а не текущие, медленно реагируют на изменения, зависят от ряда бухгалтерских приемов и не учитывают важные аспекты логистики. Иногда финансовые показатели могут показать, что что-то идет не так, но не показывают, что именно идет не так или как это можно скорректировать. Поэтому сегодня руководители предприятий и структурных подразделений применяют не только экономические, но и технические, финансовые и другие показатели, основываясь на всей доступной организации информации.

Рассмотрим и проанализируем существующие методы и приемы оценки логистических систем для выявления их преимуществ и недостатков.

Анализ полной стоимости.

Одним из эффективных методов оценки логистической системы является анализ полной стоимости. Данный анализ учитывает все экономические изменения, произошедшие в результате каких-либо изменений в логистической системе [2, с. 94].

При анализе полной стоимости происходит определение всех затрат в логистической системе и их перегруппировка, в результате чего происходит уменьшение суммарных затрат.

Примерами применения данного метода могут быть следующие:

- выбор организации в пользу строительства собственного склада или же аренды склада; строительство одного большеобъемного склада или же нескольких малообъемных складов;
- установка графика закупок (редкие закупки, но в большими партиями или частые закупки, но в меньших объемах) и другие.

Недостатками метода анализа полной стоимости являются сложность при его проведении, связанная с необходимостью в специальных знаниях, а также необходимость учета факторов, связанных с косвенными затратами.

Экспертные системы.

Экспертные системы — это специальное программное обеспечение, призванное помочь специалистам в принятии решений, связанных с управлением потоками [1, с.102].

Применение экспертных систем при оценке и развитии транспортно-логистической системы организации является целесообразным по нескольким причинам. Во-первых, это облегчит оценку системы, требующей значительного опыта и затрат времени, и во-вторых, это позволит сократить расходы, связанные с оплатой труда высококвалифицированных экспертов.

При использовании экспертных систем руководство может принимать быстрые и качественные решения в области оценки и развития транспортно-логистических систем, так же сохраняется "ноу-хау" организации, так как пользователи экспертной системы не могут вынести за пределы компании опыт и знания, содержащиеся в этой системе.

Однако оценка функционирования и развития транспортно-логистической системы включает множество этапов, операций, расчетов, процессов с различными участниками, и учесть все эти особенности в экспертной программе невозможно. Зачастую пользователь системы становится "экспертом" в областях, в которых не обладает достаточными знаниями, что ведет к недостоверности результата работы экспертной системы [1, с.104].

Системный подход.

Одной из важнейших концепций логистики является системный подход. Системный подход базируется на том, что все функции или виды деятельности следует рассматривать с точки зрения их влияния на другие элементы или виды деятельности, с которыми они взаимодействуют, а также необходимо учитывать и обратное воздействие на анализируемые функции и виды [2, с.4].

Основная идея системного подхода заключается в том, что если изучать функции или виды деятельности обособленно, то общая картина оказывается неполной или нечеткой, при этом непонятно, как анализируемые виды деятельности влияют друг на друга или какое воздействие получают от них.

При системном подходе возможны следующие результаты. Общий результат взаимодействия нескольких видов деятельности внутри системы будет больше суммы результатов, демонстрируемых этими видами обособленно. Или же может быть такая ситуация, что хотя отдельные виды деятельности в общей системе имеют достаточно хорошие показатели, общий результат работы всей системы будет относительно невысоким.

В связи с этим можно сделать вывод, что системный подход хорошо подходит для проектирования транспортно-логистических систем, при которых важна обобщающая эффективность. Однако метод не дает возможности конкретизировать показатели эффективности и представить четкую картину, не позволяет получить точного представления в сравнении двух систем, показать в конкретных числах работу предприятия как логистического центра [3, с. 126].

Анализ ABC.

Суть метода ABC состоит в том, что из всего множества однородных объектов выделяются наиболее значимые с точки зрения обозначенной цели. В дальнейшем именно на этих объектах будут сосредоточены усилия [1, с.113].

Метод ABC предполагает деление множества однотипных объектов на три части, в соответствии со степенью вклада каждого объекта в результат деятельности [4, с.31].

Приведем пример анализа ABC для транспортно-логистической организации:

- 1) на первом этапе подсчитываем общее количество поступивших заявок на перевозку грузов;
- 2) затем вычисляем среднее количество заявок;
- 3) в группу А включим все группы грузов, количество заявок на которые в 6 и более раз превышает среднее количество заявок;
- 4) в группу С включим группы грузов, количество заявок на которые в 2 и более раз меньше среднего количества заявок;
- 5) группу В попадут все остальные группы грузов.

Метод ABC хорошо применим для небольших предприятий в принятии текущих управленческих решений. Данный метод не позволяет качественно оценить функционирование транспортно-логистической системы большого предприятия с многочисленными показателями эффективности работы. Если же разбить систему на подсистемы и провести по каждой из них ABC анализ, то тогда возникнет проблема, как обобщить результат и учесть долевого вклад каждой подсистемы в работу предприятия.

Анализ XYZ.

В процессе анализа XYZ весь спектр услуг или товаров делится на три группы, но в отличие от анализа ABC критериями выступают стабильность спроса и точность прогнозирования. Отметим, что чем стабильнее спрос, тем меньше ошибки прогнозирования. Следовательно, методы управления продуктами с разными показателями стабильности спроса могут иметь существенные различия [5, с. 21].

Признаком, на основе которого конкретную позицию ассортимента относят к группе X, Y или Z, является коэффициент вариации спроса по данной позиции. Среди относительных показателей вариации коэффициент вариации является наиболее часто применяемым показателем относительной колеблемости.

Так в группу X включаются услуги или товары, спрос на которые стабилен или же подвержен несущественным колебаниям. Объем услуг или товаров, подлежащих закупке или продаже, хорошо предсказуем.

В группу Y включаются услуги или товары, которые выполняются в колеблющихся объемах, например в данную группу могут входить услуги или товары с сезонным характером спроса. Возможность прогнозирования в данном случае средняя.

В группу Z включаются услуги или товары, спрос на которые возникает эпизодически. Прогнозировать объемы закупок или реализации сложно.

Метод XYZ дает возможность оценить лишь группу конкретных услуг или товаров, но в целом не дает картины эффективности работы логистической системы. Метод хорош для анализа номенклатуры услуг или товаров и ответа на вопрос: сокращать или увеличивать определенный вид услуг или товаров. Однако он не позволяет оценить затраты и чистую прибыль работы логистической системы и показать, насколько она эффективна.

Сбалансированная система показателей.

Сегодня на предприятиях для принятия управленческих решений широко используется сбалансированная система показателей. Каплан Р. и Нортон Д. описали суть использования сбалансированной системы показателей для оценки и развития транспортно-логистической системы. Данный метод состоит в предварительном анализе руководителями всех бизнес-процессов, протекающих в организациях, и выделение среди них наиболее значимых для компании. Затем в выбранных бизнес-процессах определяют ключевые показатели результативности, которые в дальнейшем должны подлежать регулярному измерению. Сбалансированная система показателей для оценки и развития транспортно-логистической системы организации направлена на установление взаимосвязи между финансовыми показателями и такими аспектами деятельности как: удовлетворенность внешних и внутренних потребителей, внутрифирменная операционная деятельность логистики, инновационная активность, меры по улучшению финансовых результатов. [6, с.28-32]

Применение сбалансированной системы показателей позволяет определить, как оценивают логистику компании внутренние и внешние клиенты; какие действия и процессы позволяют реализовать стратегию организации; какие мероприятия помогут улучшить и укрепить положение организации; как оценивают деятельность собственники и управляющие компании.

Сложность разработки сбалансированной системы показателей во многом зависит от способности компании представить свою стратегию как систему показателей. Конечно, можно и воспользоваться готовыми библиотеками KPI, предлагаемыми консалтинговыми организациями, но данные показатели должны отражать особенности компании, ее конкурентные преимущества, специфику рынка, на котором она работает, уникальные технологии, которые использует, знания сотрудников компании.

Анализ и оценка натуральных показателей эффективности и развития транспортно-логистических систем.

Натуральными показателями эффективности транспортно-логистической системы могут быть:

- объем запасов и сокращение потребности в складском хранении;
- время нахождения потоков в логистической системе;
- показатели использования подвижного состава;
- степень использования производственных мощностей;
- производительность, адаптивность, надежность и устойчивость работы [7, с.4].

Используя метод оценки натуральных показателей, эффект определяется как экономия денежных средств, получаемая в результате достижения заданных значений натуральных показателей.

Стоит отметить что данная методика применима только для простых логистических цепей типа «поставщик – транспорт – потребитель».

Основной проблемой при применении данного метода помимо сложности расчетов, связанных с большим объемом анализируемых показателей, является необходимость предварительного нормирования всех натуральных показателей, по которым производится оценка эффективности логистической системы.

Рассмотрение и анализ существующих методов оценки транспортно-логистических систем позволили нам выявить их недостатки и преимущества. Мы установили, что каждый рассмотренный метод обособлено не дает полной оценочной картины для организаций.

Для получения наиболее достоверной информации о дальнейшем функционировании логистической системы, ее управленческой, экономической эффективности необходимо оценивать ее по максимально возможному количеству параметров, что не позволяет сделать ни один из существующих методов оценки.

Для получения универсального метода определения эффективности и развития транспортно-логистических систем необходимо оценивать все составляющие логистической системы, чтобы в дальнейшем иметь возможность выявить резервы повышения эффективности. Для решения данной задачи необходимо детально рассмотреть потоковые процессы и при разработке методики оценки функционирования логистических систем следует исходить из того, что наиболее адекватным сложившимся экономическим условиям будет такой методологический подход, который бы учитывал системный характер управления материальными потоками.

Список использованных источников

1. Гаджинский А.М. Логистика: Учебник / А. М. Гаджинский. — 20-е изд. — М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2012 — 484 с.
2. Дж. Р. Сток и Д.М. Ламберт Стратегическое управление логистикой: пер. с 4-ого англ. изд. — М. ИНФРА — М, XXXII, 797с.
3. Живицкая, Е. Н. Методы оценки логистической системы транспортно-экспедиторского комплекса / Е. Н. Живицкая, А. М. Ярошик // Доклады БГУИР. - 2005. - № 2 (10). - С. 123 - 135.
4. Алесинская Т.В. Основы логистики. Функциональные области логистического управления / Т.В. Алесинская. - Таганрог: Изд-во ТТИ ЮФУ, 2009. 79 с.
5. Логистика : практикум для студентов экономических специальностей / сост. О.В. Куневич. - Минск : БНТУ, 2011. - 40 с. : табл.
6. Каплан Роберт С., Нортон Дейвид П. Сбалансированная система показателей. От стратегии к действию / Пер. с англ. — М.: ЗАО«Олимп—Бизнес», 2003, 304 с.: ил.
7. Ивуть, Р. Б. Анализ существующих методов оценки эффективности функционирования логистических систем / Р. Б. Ивуть, Н. В. Стефанович // Логистические отношения в сфере транспортных процессов : материалы Международной научно-практической конференции, посвященной 60-летию автотракторного факультета. — Минск : БНТУ, 2011. — С. 3 - 7.

Министерство образования Республики Беларусь
Полоцкий государственный университет

**УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ:
МЕЖДУНАРОДНЫЕ И НАЦИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ**

Электронный сборник статей
IV Международной научно-практической online-конференции

(Новополоцк, 26 ноября 2020 г.)

Текстовое электронное издание

Новополоцк
Полоцкий государственный университет
2020

Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты [Электронный ресурс] : электронный сборник статей IV Международной научно-практической online-конференции, Новополоцк, 26 ноября 2020 г. / Полоцкий государственный университет. – Новополоцк, 2020. – 1 электрон. опт. диск (CD-ROM).

Впервые материалы конференции «Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты» были изданы в 2012 году (печатное издание).

Рассмотрены демографические и миграционные процессы в контексте устойчивого развития экономики; обозначены теоретические основы, практические аспекты управления человеческими ресурсами; выявлены и систематизированы драйверы инклюзивного экономического роста в Беларуси и за рубежом; раскрыты актуальные финансовые и экономические аспекты развития отраслей; приведены актуальные проблемы и тенденции развития логистики на современном этапе; отражены современные тенденции совершенствования финансово-кредитного механизма; освещены актуальные проблемы учета, анализа, аудита в контексте устойчивого развития национальных и зарубежных экономических систем; представлены новейшие научные исследования различных аспектов функционирования современных коммуникативных технологий.

Для научных работников, докторантов, аспирантов, действующих практиков и студентов учреждений высшего образования, изучающих экономические дисциплины.

Сборник включен в Государственный регистр информационного ресурса. Регистрационное свидетельство № 3061815625 от 23.05.2018.

№ госрегистрации 3061815625

ISBN 978-985-531-720-4

© Полоцкий государственный университет, 2020

2 – дополнительный титульный экран – производственно-технические сведения

Для создания электронного сборника статей IV Международной научно-практической online-конференции «Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты» использованы текстовый процессор Microsoft Word и программа Adobe Acrobat XI Pro для создания и просмотра электронных публикаций в формате PDF.

Компьютерный дизайн обложки *М. С. Мухоморовой*
Технический редактор *С. Е. Рясова, А. А. Прадидова*
Компьютерная верстка *Т. А. Дарьянова*

Подписано к использованию 27.01.2021.
Объем издания: 18,8 Мб. Заказ 019.

Издатель и полиграфическое исполнение:
учреждение образования «Полоцкий государственный университет».

Свидетельство о государственной регистрации
издателя, изготовителя, распространителя печатных изданий
№ 1/305 от 22.04.2014.

ЛП № 02330/278 от 08.05.2014.

211440, ул. Блохина, 29, г. Новополоцк, Беларусь
тел. 8 (0214) 53 05 72,
e-mail: i.pozdnyakova@psu.by