

ЛОГИСТИКА

ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Редакционный совет:

Редактор ИД «Студцентр»

Е.В. Ромат – д-р наук гос. управления, профессор Киевского национального торгового-экономического университета (КНТЕУ), Киев.

Председатель редакционного совета:

А.А. Мазараки – д-р экон. наук, профессор, председатель Научно-методической комиссии (НМК) по менеджменту и администрированию Министерства образования и науки (МОиН) Украины, ректор КНТЕУ, академик АПН Украины, Киев.

Члены редакционного совета:

В.Г. Алькема – канд. техн. наук, доцент, Университет экономики и права «КРОК», член секции «Логистика» НМК по менеджменту и администрированию МОиН Украины, Киев;

М.Ю. Григорак – канд. экон. наук, председатель секции «Логистика» НМК по менеджменту и администрированию МОиН Украины, Киев;

В.К. Доля – д-р техн. наук, профессор Харьковской национальной академии городского хозяйства, член секции «Логистика» НМК по менеджменту и администрированию МОиН Украины, Харьков;

Е.В. Крикавский – д-р экон. наук, профессор, зав. кафедрой маркетинга и логистики Национального университета «Львівська політехніка», член секции «Логистика» НМК по менеджменту и администрированию МОиН Украины, Львов;

Т.Д. Москвитина – канд. экон. наук, доцент КНТЕУ, секретарь секции «Логистика» НМК по менеджменту и администрированию МОиН Украины, Киев;

О.Л. Петрашевский – д-р техн. наук, профессор Национального транспортного университета Украины, Киев;

Т.В. Ревуцкая – канд. экон. наук, директор компании «Карго-Сервис», Киев;

А.М. Сумец – канд. техн. наук, доцент, профессор Академии Внутренних Войск МВД Украины, член секции «Логистика» НМК по менеджменту и администрированию МОиН Украины, Харьков;

Н.И. Чухрай – д-р экон. наук, профессор, зав. кафедрой менеджмента организаций Национального университета «Львівська політехніка», член НМК по менеджменту и администрированию МОиН Украины, Львов;

О.Л. Яременко – д-р экон. наук, профессор, зам. руководителя экспертно-аналитического центра по вопросам денежно-кредитной политики Совета Национального банка Украины, начальник отдела стратегии монетарной политики, Киев.

Научный редактор А.М. Сумец

#4

2011

И Ю Л Ь
А В Г У С Т

WWW.LOGISTIKA.IN.UA

ЛОГИСТИКА

ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

международный научно-практический журнал

2011, № 4

В номере:

Конференции

Директора по логистике взяли курс на прибыль 8

Клуб логистической практики

Экспедирование: основные проблемы и роль в современной украинской логистике 12

Экспедирование в логистике

Александр Соколенко: «Экспедирование в теории ограничений – это один из элементов стратегии» 24

Александр Соколенко

Экспедирование в международной морской контейнерной перевозке 26

Д. А. Дударь, А. П. Яремчук

Транспортная логистика

К вопросу развития сети железных дорог для обеспечения перевозок между Востоком и Западом 32

Александр Сладковски

Вопрос читателя 41

Логистические затраты

Рекомендації щодо запровадження синтетичного обліку логістичних витрат на підприємстві 42

О. М. Сумець

Логистика складирования

Управление качеством бизнес-процессов склада 48

Дмитрий Кочубей

Книжная полка

Книги по логистике украинских авторов..... 52
Александр Михайлов

Практика логистики

Совместная работа науки и бизнеса: исследование польского
опыта реализации логистических проектов 54
Яцина Бартош, Марина М. Тутко, Виталий Наумов

Теория логистики

Оценивание детерминированного эквивалента случайной
продолжительности международной грузоперевозки..... 62
В. Р. Кигель, В. П. Сугоняк

Логистика складирования

Управление современным складом: основные проблемы
и их решение 68
Леся Костюченко

Военная логистика

Військова логістика: історичний погляд на розвиток
І становлення 73
Л. Ф. Товма

Логистика международных гуманитарных
и миротворческих операций..... 80
И. Г. Смирнов

Редакция может не разделять точку зрения авторов публикаций.

Рукописи не рецензируются и авторам не возвращаются.

Редакция оставляет за собой право литературного редактирования статей.

Ответственность за содержание рекламы несет рекламодатель.

Ответственность за достоверность приводимых в публикациях информации, фактов, имен, фамилий, цифровых данных несут авторы статей.

Никакая часть материалов журнала не может воспроизводиться (в печати, интернете и т. д.) без согласования с редакцией журнала «Логистика: проблемы и решения».

Перепечатка материалов издания — только с письменного согласия редакции.

© «Логистика: проблемы и решения», 2011

3. Конечно же, мотивация водителей-экспедиторов для транспортно-экспедиционных компаний сегодня является очень актуальной проблемой, ведь именно водители-экспедиторы являются непосредственными исполнителями одного из двух блоков ТЭО, а именно транспортного обеспечения распределения грузов. И на каком бы высоком уровне ни находились планирование маршрутов, схем доставки и диспетчеризация компании, но если водитель не заинтересован в эффективном результате, вряд ли таковой будет получен. Мы же понимаем, что водитель – живой человек, который имеет доступ к товару, транспортному средству и при этом всегда хочет «жить лучше».

4. Главным подходом может быть только приведение в порядок отечественной законодательной базы, регламентирующей ТЭО, внешнеэкономическую деятельность компаний, бухгалтер и систему налогообложения, что сегодня не является возможным в принципе. Поэтому, на мой взгляд, единственный выход – повышение уровня (а для многих компаний – внедрения) корпоративной социальной ответственности между всеми участниками цепи поставок, в том числе и экспедиторов, а также внутри самих компаний.

Ирина Никула, директор консалтинговой компании ToLeCo, Киев:

– 1. Доставка товара вовремя и в полном объеме.

Упаковка товара.

Оформленные документы.

Очереди при сдаче товара.

2. Вовремя составленные заявки.

Полная автоматизация склада.

Поставка машины под загрузку согласно графику.

Загрузка товара согласно маршруту.

Сложность реализации функций экспедирования в Украине имеет следующие причины:



- не налажены у клиентов процессы по формированию заявок и подготовке заказа к отгрузке;

- не создана система сбора заявок;

- нет порядка на складе.

3. Да, потому что водители не хотят брать ответственность на себя при перевозке и просят дополнительно людей для сопровождения грузов.

4. Постоянство заказов, мотивация за своевременность доставки груза Заказчику.

Александр Сладковски, д-р техн. наук, проф., заведующий кафедрой логистики и промышленного транспорта Силезского технического университета, главный редактор журнала «Transport Problems», Катовице, Польша:

– 1. Начну с того, что я не могу считать себя специалистом, который в достаточной степени разбирается в современной ситуации в Украине. Но так как Украина не является чем-то очень обособленным, нельзя назвать украинское экспедирование принципиально отличающимся от польского или европейского. Думаю, что определенные мои мысли на этот счет могут быть полезны и для украинских условий.

В мире все больше наблюдается отход от чисто экспедиторской деятельности и переход к более обобщенной



деятельности — логистической. Соответственно, меньше становится фирм чисто экспедиторских, а больше фирм логистических. Следствием этого является то, что такие фирмы предлагают клиенту более широкий выбор услуг, т.е. не только непосредственно транспортирование, складирование, страхование или таможенные услуги, но и банковские или информационные услуги. Таким образом, увеличение комплексного характера услуг является тенденцией современного этапа логистики. Кроме того, развивается аналитический подход к исследованию ситуации на рынке.

В современной логистической науке речь идет о том, что вместо отдельных логистических действий на уровне 1PL или логистических операторов на уровне 3PL в настоящее время на рынке услуг осваивается уровень 5PL, т.е. создание логистических сетей и управление ими.

2. Главной проблемой была и остается ответственность оператора за точное и своевременное выполнение заказа. В контракте могут и должны быть записаны штрафные санкции. Но в случае ненадлежащего выполнения заказа или срыва сроков доставки достаточно сложно эти санкции взыскать. Во многом это также связано с проблемами в украинской юрисдикции.

Решением этой проблемы является широкая информатизация, расширение рынка услуг в Интернете, где была бы возможна не только реклама той или иной логистической фирмы, но и реальная оценка качества выполнения заказов. Это повысило бы неформальную ответственность операторов.

3. Данный вопрос я считаю риторическим, поскольку мотивация работников логистических компаний (не только водителей-экспедиторов) является абсолютно необходимой и подразумевающейся. Назвать это актуальной проблемой трудно, поскольку обычно заработки водителей-экспедиторов находятся на достаточно высоком уровне, что стимулирует их работу. Необходимо только расширить понятие мотивирования не только на точное и качественное выполнение непосредственной работы, т.е. доставку грузов, но и на дополнительные действия, как, например, бережное отношение к оборудованию (автомобиль, погрузчик и т.д.), уход за внешним видом данного оборудования (это влияет на оценку фирмы потребителем), забота об охране окружающей среды не только на уровне фирмы, но и непосредственно на рабочем месте, экономия средств (топливо, запчасти и пр.), и другие задания, которые должны стоять перед водителем-экспедитором.

4. Очевидно, что главным способом мотивации работников является финансовый. В данном вопросе должен быть достаточно гибкий подход. Помимо основного оклада должна быть развита и обоснована система премий и штрафов, причем она должна неукоснительно выполняться. В настоящее время сотрудниками малых и средних фирм ценится корпоративный подход, который приводит к осознанию каждым сотрудником своего места в фирме, как в большой семье. Такой подход будет способствовать тому, что водитель-экспедитор будет подходить к работе также с позиции осознания глобальных потребностей фирмы.