

3. Научно - инновационное развитие Белгородской области в 2015 году: аналитический материал / Белгородстат. Белгород, 2016. 68 с.

4. Нельсон Р.Р. Эволюционная теория экономических изменений / Р.Р. Нельсон, С. Дж. Уинтер. 2002. 540 с.

5. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. [Электронный ресурс]. - Режим доступа: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/science_and_innovations/science/#.

6. Парфенова Е.Н. Анализ и оценка инновационной активности российских регионов / Е.Н. Парфенова // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: Экономика. Информатика. 2016. №23 (244). С. 5-11.

7. Прахалад К.К., Хамел Г. Ключевая компетенция корпорации // Вестник СПбГУ. 2003. Вып. 3. С. 19-46.

8. Прядко С.Н. Формирование ключевых компетенций в управлении региональных предприятий / С.Н. Прядко, А.Е. Винник // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. Экономические науки. 2017. №1. С. 219-222.

УДК 658.7

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ В УПРАВЛЕНИИ ПРЕДПРИЯТИЕМ

LOGISTICS IN THE MANAGEMENT OF THE ENTERPRISE

*Гукова Е.А., кандидат исторических наук,
доцент кафедры менеджмента и маркетинга, НИУ «БелГУ»*

*Gukova E.A., Candidate of Historical Sciences,
Associate Professor, Department of Management and Marketing,
Belgorod National Research University*

Аннотация. На современном этапе развития экономики, особое внимание уделяется проблеме развитию логистической системы на предприятии. Высокая конкурентоспособность вызвала необходимость в формировании механизма управления цепями поставок, т.к. логистизация обладает ресурсосберегающим свойством. В статье исследованы такие элементы механизма управления цепями поставок как выбор методов снижения уровня логистических затрат, разработка программы улучшений и модернизации логистической системы компании.

Ключевые слова: логистика, управление цепями поставок, управление предприятием, логистическая система.

Annotation. At the present stage of the development of the economy, special attention is paid to the development of the logistics system at the enterprise. High competitiveness caused the need for the formation of a mechanism for managing supply chains, because Logistic has a resource-saving property. The article explores such elements of the mechanism of supply chain management as a choice of methods to reduce the level of logistics costs, the development of a program of improvements and modernization of the company's logistics system.

Keywords: logistics, supply chain management, enterprise management, logistics system.

Введение. Современное состояние транспортно-логистического сервиса обнаруживает ряд проблем, проистекающих от недооценки роли логистики в формировании транспортного комплекса страны и касающихся, прежде всего, управленческой составляющей услуг по транспортировке грузов и комплексности их предоставления. Известно, например, что в структуре логистических услуг РФ затраты на, грузоперевозки и транспортно-экспедиторское обслуживание составляют 95,5% (при общемировом показателе – 69,0%), комплексные

логистические услуги, включающие кроме услуг по перевозке грузов и транспортно-экспедиторских услуг, услуги по дистрибуции товаров и хранению – 3,6% (19,0%), управленческая логистика, в том числе услуги по интегрированному планированию, управлению запасами, оптимизации логистических бизнес-процессов – 0,9% (12,0)%. По оценкам российских ученых и экспертов-аналитиков, существующий разрыв в показателях обуславливается недостаточной проработкой маркетинговых и логистических стратегий функционирования транспортного комплекса, отсутствием специального нормативно-правового регулирования, в том числе законодательства в области логистики применительно к транспортному комплексу, низким уровнем развития технико-технологической базы, инфраструктурного обеспечения транспорта, систем информационной поддержки логистического процесса грузоперевозки, недостатком современных логистических технологий транспортно-экспедиторского обслуживания и др.. В свою очередь, это проявляется на практике в низком уровне взаимодействия и информационной связи между участниками процесса транспортировки (перевозчиками, экспедиторами), складскими, терминальными и таможенными комплексами и т.д., наличии разобщенности интересов партнеров в цепях поставок [1, с.11]. При условии соблюдения определенных правил логистика сокращает затраты, ускоряет и упорядочивает процесс доставки груза конечному потребителю.

Анализ исследований. Теоретические основы формирования логистических систем и инфраструктуры на региональном уровне изложены в трудах, как отечественных ученых, так и зарубежных исследователей: А.У. Альбекова, Б.А. Аникина, А.Г. Бутрина, В.Д. Герами, А.Г. Гранберга, А.П. Долгова, В.В. Дыбской. Среди зарубежных исследователей, раскрывающих в той или иной степени проблемы формирования логистической инфраструктуры выделяют труды Д.Дж. Бауэрсокса, В.Ф. Джеймса, С. Джонсона, В.Л. Дональда, М. Кристофера, Д.Дж. Клоса, К. Лайсона,

Результаты исследований. Логистический механизм работает в сфере обслуживания клиентов, транспортировки, управлении запасами, управлении информационным потоком, таким образом, способствует внедрению интегрированной системы управления и контроля за движением и использованием материальных, технических и финансовых ресурсов, обеспечивающих производство. Логистические действия управления материальными ресурсами обеспечивают высокую гибкость предприятия и время для реорганизации или производственной системы в соответствии с временем, отдаленностью объекта и объемом необходимого на данный промежуток времени груза. В силу ряда факторов, оказывающих влияние на эффективность товародвижения, возникает необходимость в выполнении запасами следующим логистических функций: географическая специализация, консолидация ресурсов, уравнивание спроса и предложения; защита от неопределенности [2, с.10]. Использование модели логистических систем и систем потоков дает возможность вникнуть в будущие проблемы в управлении цепями поставок, так как она выявляет взаимосвязи между логистическими цепями и процессами, маршрутизацией материальных и информационных потоков. Такая модель служит для образования логистической теории и целям создания будущих структур на практике. Используя методы исследования будущего, такие как технология создания сценариев, можно на альтернативной основе отразить будущее направление развития рамочных условий и развитие логистических структур и процессов. На этой же основе разрабатываются реалистичный и желаемый виды будущего – логистические перспективы. Логистический подход при организации взаимодействия в цепи поставок позволяет за счет интеграции звеньев цепи иметь более предсказуемые показатели материального и сопутствующих потоков на выходе. Современные логистические концепции предполагают формирование принципиально отличных от традиционного подхода взаимоотношений по основным направлениям деятельности компаний. На фоне общего экономического спада проблемы, такие как волатильность продаж или активное движения капитала усугубляются. Также существуют и такие проблемы в сфере управления цепями поставок, как отсутствие четкой системы информационного взаимодействия транспорта и

складских служб, отсутствие в учетной программе реальных сведений об ассортименте и объеме товарной продукции на складах организации, отсутствие организованной массово применяемой системы по учету и отслеживанию бракованных товаров. нехватка централизованного руководства на крупных логистических участках, невозможность организовать параллельную работу (в частности, загрузку или выгрузку) на нескольких складах одного комплекса (чаще всего – вследствие отсутствия достаточного числа работников или необходимого оборудования на складе), дефекты в графиках отгрузки и загрузки товаров и др. Необходимо выбрать метод снижения уровня логистических и начинать необходимо с изучения действующей системы учета материального потока, создания «фотографии» процесса, определения «узких мест» в системе учета и контроля.

Общая теория управления [3-5] подтверждает существование возможности создания системы гибких альянсов при условии преобразования системы бизнес связей производителей, поставщиков и потребителей. Такие альянсы дают возможность снижения затраты на взаимодействие компаний между собой и с конечным потребителем.

Логистический процесс должен протекать с соблюдением основного правила логистики – правила «7R» или «7Н»:

1R (right product) – нужный товар;

2R (right quality) – необходимого качества;

3R (right quantity) – в необходимом количестве;

4R (right time) – в нужное время;

5R (right place) – в нужное место;

6R (right customer) – нужному потребителю;

7R (right cost) – с требуемым (необходимым минимальным) уровнем затрат.

Особенности работы логистических систем характеризуются:

-широким ассортиментом реализуемых товаров;

-независимым, динамичным спросом на товары;

-высокими требованиями к обслуживанию;

-близостью складской сети к потребителю;

-наличием посредников [6, с.24].

Предметно-содержательные особенности транспортной логистики проявляются в характере управляемого логистического потока, прежде всего, его структурообразующей и интегрирующей материальной составляющей. На грузовом транспорте материальный поток формируется двумя разновидностями объектов, один из которых – грузовая единица, а другой – единичное транспортное средство, и разделяется, соответственно, на грузовой поток (поток товарно-материальных ценностей) и транспортный поток (поток транспортных средств). Указанная дифференциация приобретает ключевое значение в деле системной организации транспортной логистики, которая должна ориентировать на сокращение транспортных запасов в экономике, или запасов в пути, – суть запасов товарно-материальных ценностей, находящихся в процессе транспортировки от поставщиков к потребителям, а так же на сокращение незагруженных транспортных потоков. Дифференциация логистического материального потока на грузовой и транспортный потоки обуславливает разделение транспортной логистики на сервисную и материальную составляющие и этим обнаруживает императивы двойственности, обусловленные ее принадлежностью к сервисной и материальной логистике. В транспортной логистике транспортный поток предстает обеспечивающим по отношению к материальному грузовому потоку, что дает основание признать его сервисным потоком и рассматривать, наряду с грузовым, финансовым и информационным потоками, в составе интегрированного потока транспортной логистики. Особенность заключается в том, что в транспортной логистике финансовый поток раскладывается на две составляющие, одна из которых обеспечивает формирование транспортного потока, а вторая – формирование грузового потока. Аналогичный вывод следует в отношении информационного потока, имея в виду автономное движение транспортной документации и документации, сопровождающей груз. Как вариант, указанная автономность может быть обеспечена работой экспедиционной

службы (грузоотправителя, грузополучателя или специализированных компаний), в связи с чем в структуре интегрированного потока транспортной логистики появляется дополнительный сервисный поток (экспедиторские услуги), а в составе финансового потока – дополнительная составляющая, обеспечивающая финансовое покрытие собственных затрат на экспедирование грузов или оплату услуг экспедиторских компаний. Учитывая интегрирующую и структурообразующую роль материального потока, который в транспортной логистике приобретает характер грузопотока, организуемого с помощью транспорта, важнейшей управленческой компетенцией транспортной логистики в свете императив двойственности рассматривается формирование грузового потока, включая консолидацию грузовых мест, а на условиях паритетности с организацией транспорта – формирование транспортного потока с консолидацией транспортных средств и видов транспорта [1, с.11]. Выбор методов снижения уровня логистических затрат должен включать в себя такие этапы как анализ существующей логистической системы, диагностика, выявление проблем и постановка целей, подбор (при необходимости – замена) персонала и менеджмента, способного выполнять соответствующие задачи, построение (реорганизация) логистической системы в целом и создание новой (обновленной) организационной структуры.

Чтобы провести адекватный анализ и диагностику потребуются, в частности:

- исследовать имеющиеся в компании возможности по хранению;
- провести анализ оптово-розничных складских возможностей с целью повышения эффективности полезного объема складов и их емкости;
- исследовать возможности складов с точки зрения отгрузок заказов;
- провести анализ эффективности наиболее важных складских процессов и выявить потенциальные возможности для их оптимизации;
- проанализировать систему оплаты труда и мотивации работников склада и транспорта.

На основе проведенного анализа разрабатывается программа улучшений и модернизации логистической системы компании, а также методика по их внедрению в практическую деятельность. В нее могут, например, входить:

- предложения по технической реорганизации процессов приема, хранения размещения и отгрузки товарной продукции на соответствующих складах;
- схема оптимизации складских и транспортных процессов, включающая в себя практические рекомендации по корректировке конкретных транспортных и складских операций, а также штатного расписания;
- практические предложения и расчет необходимых ресурсов на усовершенствование существующей модели мотивации сотрудников с целью повышения общей эффективности работы персонала, занятого в транспорте и складском хозяйстве;
- создание системы постоянных требований, предъявляемых к системам транспорта и складского хозяйства, с целью определения объема работ и уровня инвестиций, которые необходимы для развития соответствующей инфраструктуры;
- формирование комплекса мероприятий по оптимизации планирования межскладского движения потоков товарной продукции;
- составление максимально эффективных графиков по приему и отгрузке заказанных товаров по всем складам.

В частности, от строительного предприятия требуются сформулированные требования по организации логистического обслуживания, которые определяются планами и графиками строительных работ, спецификацией, обусловленной строительной технологией, а также стоимостными, временными и качественными характеристиками ожидаемого сервиса [7,с.152]. Логистическая инфраструктура, являясь одной из важнейших системных составляющих современного городского хозяйства, должна обеспечивать движение материальных, людских, информационных, финансовых и сервисных потоков между городами в рамках городских агломераций своевременно и в полном объеме [8, с.315].

Процесс реорганизации и формирования логистической системы включает следующие циклы: анализ данных о социально-экономических условиях, в которых функционирует

инфраструктура, планирование ее перспективных изменений, формирование реорганизационных драйверов логистической инфраструктуры, согласование показателей субъектов инфраструктуры и реорганизационных драйверов со стратегическими показателями развития экономической системы городской агломерации и региона. Деятельность по формированию и функционированию логистической инфраструктуры должна обеспечить перманентный рост ценности для потребителей логистического сервиса.

Выводы и рекомендации. При отлаженных цепях поставок результаты логистической деятельности будут стабильные. Применение инструментария логистики позволяет найти оптимальный вариант, имея начальные данные для выполнения задания. Ориентируясь на принципы логистики, возможно сократить издержки в организации продвижения материального потока до конечного потребителя по цепи поставок. Даже сама философия построения цепи поставок при организации единого пространства между участниками материалопроводящей цепи – это логистический подход к организации взаимодействия между ранее обособленными, независимо действующими субъектами рынка. Выход на уровень понимания необходимости ведения клиентоориентированной политики при создании надежных и доверительных отношений с партнерами позволяет говорить о новых перспективах ведения бизнеса в современных условиях [9, с.10]. Важно обеспечить создание ценности товаров для потребителей. Для достижения основной цели логистики, удовлетворения потребностей потребителей, компании должны фокусировать внимание на реализующих структурах с целью получения информации от потребителей об удовлетворении их потребностей. Для этого необходимо разработать несколько планов реорганизации логистики в компании, исходя при этом из временного критерия. То есть, к примеру, сформировать оперативный, краткосрочный, среднесрочный и долгосрочный планы проведения мероприятий. Таким образом, управление логистическими процессами дают возможность обеспечить необходимый набор услуг при максимально возможном уменьшении расходов, обусловленных выполнением логистических операций.

Литература

1. Першин И. В. Инфраструктурное обеспечение логистики мультимодальных транспортных цепей [Текст]: автореф. дис... канд. эк. наук: 08.00.05 / И.В.Першиню- Санкт-Петербург: СПбГЭУ. 2017. – 18 с.
2. Виноградов А.С. Проблемы логистики [Текст]/ А.С. Виноградов// Маркетолог. - 2013.- № 3. - С. 5-15.
3. Левкин Г.Г. Логистика как предмет внутрифирменного консалтинга при совершенствовании логистической системы [Текст]/ Г.Г. Левкин // Вестник Омского университета. Сер. «Экономика». -2010. -№ 3.-С.45-59.
4. Муртазинова К. Р. Управление цепью поставок на основе логистики/ К. Р. Муртазинова // Молодой ученый.- 2012. - №3. - С. 174-176.
5. Гукова Е.А. Особенности Российской специфики организации процесса бизнес-планирования на предприятии [Текст] / Е.А.Гукова //Экономические и социальные факторы развития народного хозяйства: сб. науч. тр. - Ханты-Мансийск, 2016. - С.60-64.
6. Коломийцев Г. Опыт организации производственной логистики [Текст]/ Г. Коломийцев // Логистика и система. -№ 1. -2014. -С. 23-27.
7. Плетнева Н. Г. Развитие логистики в строительстве: особенности, перспективы, методы принятия решений [Текст] / Н.Г. Плетнева, Н. В. Власова// Проблемы современной экономики. -2009. -№2 (30).- С.151-153.
8. Швалов П.Г. Формирование организационно-функциональной модели городской агломерации [Текст] / П.Г. Швалов // Логистика: современные тенденции развития: междунар. науч.-практ. конф. - СПб.: ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова, 2014. – С. 315-317.

9. Ковалев, Г. А. К вопросу развития логистической деятельности на железнодорожном транспорте [Текст] / А.Г. Ковалев // Журнал Science Time, 2014 .-№6 (6). – (<http://www.rsue.ru/avtoref/KovalevGA/KovalevGA.pdf>).

УДК 378.126

**ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ САМООБРАЗОВАНИЕ ПЕДАГОГА
В СИСТЕМЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
ВУЗА**

**PROFESSIONAL SELF-BUILDING OF A TEACHER
IN THE SYSTEM OF ADDITIONAL PROFESSIONAL EDUCATION**

*Рулиене Л.Н., д-р пед. наук, профессор кафедры общей педагогики,
ФГБОУ ВО «Бурятский государственный университет»
Намханова М. В., д.э.н., профессор кафедры «Менеджмент и
бизнес-аналитика» ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»*

*L. N. Ruliene, doctor of Pedagogical Science, professor of Buryat State University,
Senior Methodist of the Department of Distance Education
M.V. Namhanova, Doctor of Economic Sciences, professor of the Department of "Management
and Business Analytics" of Sevastopol State University*

Аннотация. Дополнительное профессиональное образование (ДПО) определено как важнейшее направление образовательной деятельности вузов, обеспечивающее практико-ориентированные исследования и обучение. Помимо преимуществ, связанных с интеграцией с хозяйствующими субъектами, органами государственной власти и муниципального управления, в системе ДПО возникают ряд проблем. Важнейшей является необходимость ускоренного повышения квалификации педагогов, участвующих в системе дополнительного профессионального образования. Предлагается активно использовать ресурс профессионального самообразования педагогов вуза за счет придания ему официального статуса и повышения материальной заинтересованности.

Ключевые слова: дополнительное профессиональное образование, профессиональное самообразование.

Abstract. Additional vocational education (DPO) is defined as the most important direction of the educational activity of universities, providing practice-oriented research and training. In addition to the benefits associated with integrating with business entities, public authorities and municipal government, a number of problems arise in the DPO system. The most important is the need for accelerated professional development of teachers participating in the system of additional vocational education. It is proposed to actively use the resource of professional self-education of teachers of the university by giving it an official status and increasing material interest.

Keywords: additional vocational education, professional self-education.

Компетенции работающего населения, непрерывное обновление профессионального знания являются необходимым условием для обеспечения эффективности хозяйствующих субъектов и соответственно динамичного роста региональной, национальной экономики. В СССР функционировала отраслевая система повышения квалификации и переподготовки кадров. В настоящее время она сохранилась в основном в стратегически важных отраслях.

Однако повышение квалификации работников является важным для руководителей всех хозяйствующих субъектов, а также самих работников. Наличие потребностей в непрерывном повышении квалификации является важной основой для диверсификации деятельности