

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«ОРЕНБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АГРАРНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

**МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ДЛЯ ОБУЧАЮЩИХСЯ
ПО ОСВОЕНИЮ ДИСЦИПЛИНЫ**

Б1.В.ДВ.04.02 ЛОГИСТИКА

Специальность 38.05.01 Экономическая безопасность

Специализация Экономико-правовое обеспечение экономической безопасности

Форма обучения заочная

1. КОНСПЕКТ ЛЕКЦИЙ

1.1 Лекция № 1 (1 час)

Тема: «Понятие и концепция логистики»

1.1.1 Вопросы лекции:

- 1.1. Краткий исторический очерк.
- 1.2. Определение понятия логистики.
- 1.3. Концепция логистики.
- 1.4. Экономический эффект от использования логистики.
- 1.5. Этапы развития логистики (самостоятельно).
- 1.6. Предпосылки развития логистики.

1.1.2. Краткое содержание вопросов

1. Краткий исторический очерк.

Термин «логистика», известный до недавнего времени лишь узкому кругу специалистов, получает сегодня широкое распространение. Основная причина этого явления заключается в том, что понятие начало использоваться в экономике. Исторически логистика развивалась как военная дисциплина. Здесь термин известен с IX века нашей эры (Византия), обозначая, в основном, четкую, слаженную работу тыла по обеспечению войск всем необходимым, то есть работу, которая является значимым составляющим боевого успеха. Приоритетное значение вопросам логистики придавалось в армии Наполеона. В России в середине прошлого века, согласно «Военному энциклопедическому лексикону», изданному в Санкт-Петербурге в 1850 году, под логистикой понималось искусство управления перемещением войск как вдали, так и вблизи от неприятеля, организация их тылового обеспечения. На рубеже столетия термин «логистика» в России широкого применения не имел: «...слово «логистика» в новейших военных сочинениях более не встречается и может считаться окончательно вышедшим из употребления» (энциклопедический словарь Брокгауза и Эфрона, Санкт-Петербург, 1896 год).

Логистический подход широко применялся во время Второй мировой войны, особенно американской армией. Большой англо-русский словарь и сегодня переводит слово «logistics» как: воен. 1) тыл и снабжение, 2) материально-техническое обеспечение, 3) организация и осуществление работы тыла. Другое направление развития логистики - экономическое. Здесь под логистикой понимается научно-практическое направление хозяйствования, заключающееся в эффективном управлении материальными и связанными с ними информационными и финансовыми потоками в сферах производства и обращения. Начало широкого использования логистики в экономике приходится на 60 - 70-е годы и связано с достижениями в области коммуникационных технологий. Появившаяся возможность сквозного мониторинга * всех этапов движения сырья, деталей и готовой продукции позволила четко увидеть огромные потери, допускаемые в традиционных схемах управления материальными потоками. Явный экономический выигрыш, получаемый от использования логистики в экономике, способствовал ориентации партнеров на сотрудничество в области продвижения товаров.

Несмотря на определенные различия, которые вкладывались в понятия логистики в каждом из названных направлений, оба они выделяют общий и в совокупности специфичный признак: согласованность, рациональность и точный расчет. Кроме названных научно-практических имеется исключительно научное направление развития логистики - математическое. Живший в XVII - начале XVIII веков немецкий философ, математик и языковед Готфрид Вильгельм Лейбниц называл логистикой математическую логику. Этот термин был официально закреплен за математической логикой в 1904 году на философской конференции в Женеве. В отечественных энциклопедических изданиях

XX века и в словарях иностранных слов термин логистика также трактуется как математическая логика.

2. Определение понятия логистики.

В логике термин «понятие» обозначает мысль, в которой обобщаются и выделяются предметы некоторого класса по определенным общим и в совокупности специфичным для них признакам. В случае если рассмотреть в совокупности круг проблем, которые затрагивает логистика, то общим для них будут вопросы управления материальными и соответствующими им информационными потоками.

В отечественной и зарубежной экономической литературе можно встретить более широкую трактовку понятия логистики, в которой объект управления не ограничивается материальным потоком. Сегодня к логистике относят управление людскими, энергетическими, финансовыми и иными потоками, имеющими место в экономических системах. Появились такие термины, как банковская логистика, информационная логистика и ряд других. Термин логистика начинает использоваться в ситуациях, связанных с четким планированием согласованной последовательности действий. К примеру, прибывшему на симпозиум участнику в европейской гостинице могут предложить обратиться к менеджеру по логистике для выяснения дальнейшей программы действий, или диктор телевидения в разделе криминальной хроники может отметить, что у названной группы преступников имелась хорошо налаженная система логистики. Расширение сферы применения логистики, которое наблюдается в 80-е и, особенно, в 90-е годы, объясняется, в первую очередь, развитием методов управления материальными потоками. Естественно, что при этом идея и метод логистики начинают выходить за рамки управления материальными потоками и применяться в более широком плане. Однако основной потенциал логистики заложен в рационализации управления именно материальными потоками. Настоящий курс рассматривает логистику как теорию и практику управления материальными и связанными с ними информационными потоками.

ЛОГИСТИКА - это планирование, организация и контролирование всех видов деятельности по перемещению и складированию, которые обеспечивают прохождение материального и связанного с ним информационного потоков от пункта закупки сырья до пункта конечного потребления.

ЛОГИСТИКА - наука о совокупности различных видов деятельности, направленной на получение необходимого количества продукции в установленное время в заранее установленном месте, в котором сложилась потребность в этой продукции.

ЛОГИСТИКА - наука о планировании, реализации и контроле эффективных и экономных с точки зрения затрат операций перемещения и хранения материалов, полуфабрикатов и готовой продукции, а также связанной с ними информации о поставке товаров от места производства до места потребления в соответствии с требованиями клиентуры. **ЛОГИСТИКА** - наука о процессе физического распределения продукции в пространстве и во времени.

ЛОГИСТИКА - наука о взаимосвязях и взаимодействии снабжения со сбытом и транспортом.

ЛОГИСТИКА - наука о взаимодействии всех элементов производственно-транспортных систем: от производства до производительного потребления.

ЛОГИСТИКА - комплексное направление в науке, охватывающее проблемы управления материальными потоками.

ЛОГИСТИКА - наука о рациональной организации производства и распределения, которая комплексно изучает снабжение, сбыт и распределение средств производства.

ЛОГИСТИКА - наука о планировании, управлении и контроле поступающего на предприятие, обрабатываемого там и покидающего это предприятие материального потока и соответствующего ему информационного потока.

3. Концепция логистики.

Концепция логистики представляет собой систему взглядов на рационализацию хозяйственной деятельности путем оптимизации материальных потоков. Основные положения названной системы взглядов - предмет первого вопроса данной темы. При этом концепция логистики представлена следующими положениями: реализация принципа системного подхода; учет логистических издержек на протяжении всей логистической цепочки; гуманизация технологических процессов, создание современных условий труда; развитие услуг сервиса на современном уровне; способность логистических систем к адаптации в условиях неопределенности окружающей среды.

Понимание материала следующего вопроса этой темы позволяет выделять из всех субъектов экономики структуры, имеющие самое непосредственное отношение к продвижению материального потока:

- транспортные предприятия общего пользования, различные экспедиционные фирмы;
- предприятия оптовой торговли;
- коммерческо - посреднические организации;
- предприятия-изготовители, чьи склады готовой продукции выполняют разнообразные логистические операции.

Деятельность перечисленных участников наиболее существенно влияет на характеристики сквозных материальных потоков, поэтому именно она изучается в настоящем курсе. Это следует ясно понимать, так как к процессу управления сквозными материальными потоками имеют отношение и другие субъекты экономики, к примеру, банки, страховые компании и т. п. Однако временные рамки курса не позволяют развернуто изучить финансовое, страховое и другие виды обеспечения логистических процессов.

4. Экономический эффект от использования логистики.

Значительная доля экономического эффекта достигается за счет сокращения запасов на всем пути движения материального потока. По данным Европейской промышленной ассоциации сквозной мониторинг материального потока обеспечивает сокращение материальных запасов на 30-70% (по данным промышленной ассоциации США снижение запасов происходит в пределах 30 - 50%).-

Следующая составляющая экономического эффекта от применения логистики образуется за счет сокращения времени прохождения товаров по логистической цепи. Сегодня в общих затратах времени, отводимых на складирование, производственные операции и доставку, затраты времени на собственно производство составляют в среднем от двух до пяти процентов-

Экономический эффект от применения логистики возникает также от снижения транспортных расходов. Оптимизируются маршруты движения транспорта, согласуются графики, сокращаются холостые пробеги, улучшаются другие показатели использования транспорта. Логистический подход, как уже отмечалось, предполагает высокую степень согласованности участников товародвижения в области технической оснащенности грузоперерабатывающих систем. Применение однотипных средств механизации, одинаковой тары, использование аналогичных технологических приемов грузопереработки во всех звеньях логистической цепи образуют следующую составляющую экономического эффекта от применения логистики – сокращение затрат ручного труда и соответствующих расходов на операции с грузом.

Логистический подход создает также условия для улучшения многих других показателей функционирования материалопроводящей системы, так как совершенствуется ее общая организация, повышается взаимная связь отдельных звеньев, улучшается управляемость. Совокупный экономический эффект от использования логистики, как правило, превышает сумму эффектов от улучшения перечисленных показателей. Это объясняется возникновением у логистически организованных систем, так называемых

интегративных свойств, то есть качеств, которые присущи всей системе в целом, но не свойственны ни одному из элементов в отдельности.

5. Этапы развития логистики (самостоятельно).

В современной экономике выделяют три этапа совершенствования логистики. Первый этап - 60-е годы, характеризуется использованием логистического подхода для управления материальными потоками в сфере обращения. В этот период начинает приходить понимание двух ключевых положений: 1. Существующие как бы отдельно потоки материалов в производстве, хранении и транспортировании могут быть взаимоувязаны единой системой управления. 2. Интеграция отдельных функций физического распределения материалов может дать существенный экономический эффект. Задачи оптимизации физического распределения решались и прежде. К примеру, оптимизация частоты и размера поставляемых партий, оптимизация размещения и функционирования складов, оптимизация транспортных маршрутов и графиков и т. п. Однако традиционно эти задачи решались обособленно, что в принципе не могло обеспечить должного системного эффекта и поэтому в фирмах зачастую не придавалось должного значения решению этих задач. Специфика логистического подхода, как уже отмечалось, заключается в совместном решении задач по управлению материальными потоками, к примеру, совместное решение задач организации работы складского хозяйства и связанного с ним транспорта. На первом этапе развития логистики транспорт и склад, прежде связанные лишь операцией погрузки или разгрузки, приобретают тесные взаимные связи. Стоит отметить, что они начинают работать на один экономический результат по единому графику и по единой согласованной технологии. Тара, в которой отгружается груз, выбирается с учетом применяемого транспорта; в свою очередь, характеристики перевозимого груза определяют выбор транспорта. Совместно решаются и другие задачи по организации транспортно-складского процесса.

6. Предпосылки развития логистики.

Необходимость применения логистики объясняется рядом причин, среди которых выделим две основные. Первая причина - развитие конкуренции, вызванное переходом от рынка продавца к рынку покупателя. До начала 60-х годов в странах с развитой рыночной экономикой производители и потребители продукции не придавали серьезного значения созданию специальных систем, позволяющих оптимизировать управление материальными потоками. Системы распределения, как правило, не планировались. Производство, оптовая и розничная торговля работали без тесной увязки друг с другом. Выпущенные товары так или иначе попадали в конечное потребление. Система управления процессами товародвижения была слабой. Реальных связей между различными взаимосвязанными функциями логистики не было. Такое невнимание к сфере управления материальными потоками объяснялось тем, что основной потенциал конкурентоспособности создавался в этот период за счет расширения и совершенствования производства. Однако к началу 60-х годов резервы повышения этого потенциала непосредственно в производстве были существенно исчерпаны. Это вызвало необходимость поиска нетрадиционных путей создания конкурентных преимуществ. Предприниматели стали уделять все больше внимания не самому товару, а качеству его поставки. Улучшение работы в сфере распределения, не требуя таких дополнительных капитальных вложений, как, к примеру, освоение выпуска нового товара, тем не менее оказалось в состоянии обеспечить высокую конкурентоспособность поставщика за счет снижения себестоимости и одновременно повышения надежности поставок. Денежные средства, вложенные в сферу распределения, стали влиять на положение поставщика на рынке гораздо сильнее, чем те же средства, вложенные в сферу производства. В логистически организованных материалопроводящих цепях себестоимость товара, доставляемого конечному потребителю, оказалась ниже себестоимости того же товара, прошедшего по традиционному пути. Появляющаяся

разница обеспечивает участникам конкурентные преимущества, зависящие не от величины капитальных вложений, а от умения правильно организовать логистический процесс.

1.2. Лекция № 2 (1 час)

Тема: «Транспортная логистика»

1.2.1 Вопросы лекции:

- 1.1. Транспортные коридоры и транспортные цепи.
- 1.2. Транспортные терминалы.
- 1.3. Выбор перевозчика, критерии выбора перевозчика.
- 1.4. Применение логистических методов на транспорте в странах Западной Европы и в России.

1.2.2. Краткое содержание вопросов

1. Транспортные коридоры и транспортные цепи.

Неотъемлемой частью и материальной основой логистических транспортных цепей является Единая транспортная сеть государств.

Очевидно, что не вся транспортная сеть государства отвечает всем требованиям беспрепятственного и качественного продвижения грузов особенно при международной торговле. Поэтому из всей транспортной сети выбирают только те направления, которые отвечают основным требованиям международных сообщений. Такие направления принято называть транспортными коридорами.

Под транспортным коридором понимается совокупность магистральных коммуникаций с соответствующим обустройством инфраструктур всех задействованных видов транспорта, которые согласованно функционируют в определенном направлении и отвечают устойчивым критериям качества.

Под критериями качества работы транспорта понимаются сохранность груза, доставка груза «точно в срок» и минимальные расходы на транспортировку.

По существу международные транспортные коридоры являются материальной основой логистических транспортных цепей.

Международные транспортные коридоры (МТК) должны отвечать следующим основным требованиям:

а) МТК должны представлять целостную систему, состоящую из: - конкретных физических объектов транспорта и инфраструктуры; - международных правовых форм (норм) регулирования широкого спектра действий (правила перевозок, таможенные процедуры, страхование, технические требования к транспортной инфраструктуре и подвижному составу и так далее);

б) маршруты МТК должны отвечать политическому выбору каждого государства, по которому будет пролегать коридор;

в) заинтересованность соседних государств, конкурирующих за привлечение транзита.

Таким образом, создание МТК превращается в сложную техническую и политическую проблему для заинтересованных в нем государств.

Однако, экономика – это высшее проявление политики. И именно она толкнула государства Западной Европы на договоренности о создании 9-ти международных транспортных коридоров.

2. Транспортные терминалы.

Терминалами называются размещенные на транспортной сети объекты, посредством которых пользователи получают доступ к услугам транспортной системы.

В современных цепях поставок доставка основной массы грузов осуществляется через систему транспортных терминалов, где происходит укрупнение или разбиение грузовых партий, временное хранение грузов, перевалка грузовых единиц между различными транспортными средствами или разными видами транспорта. На некоторых терминальных объектах выполняются операции с товарами, создающие добавленную стоимость.

Терминалы возникли первоначально на водном и железнодорожном транспорте, которые объективно нуждаются в промежуточной перевалке грузов для их доставки конечному потребителю. В портах и на железнодорожных станциях выделялись специально оборудованные площадки и склады для приема грузов к перевозке, их хранения, подгруппировки, выдачи получателям, а также для погрузки и разгрузки гужевого и автомобильного транспорта, которые осуществляли подвоз и развоз грузов.

С развитием грузовой авиации специализированные грузовые терминалы стали сооружаться и на территории аэропортов.

Автомобильный транспорт изначально работал по схеме «от двери до двери», что считалось одним из его преимуществ. Однако увеличение грузоподъемности автомобилей потребовало создания терминалов для подгруппировки мелких партий груза. С течением времени они превратились в многопрофильные логистические объекты, играющие важную роль в логистике.

Развитие смешанных перевозок обусловило возникновение интермодальных терминалов, которые обеспечивают стыковку сетей различных видов транспорта и позволяют изменять вид транспорта и маршрут перевозки в зависимости от рыночной конъюнктуры.

Пользователями услуг терминалов являются не только грузоотправители или грузополучатели, но также транспортные операторы, экспедиторы, другие участники логистической деятельности. На терминалах они получают доступ к услугам других компаний, с которыми они взаимодействуют в перевозочном процессе, а также к услугам по погрузке и выгрузке транспортных средств, по накоплению и кратковременному хранению грузов, мелкому ремонту транспортного оборудования и т.д.

3. Выбор перевозчика, критерии выбора перевозчика.

Центральное место среди многих логистических процедур принятия решений менеджером по транспортировке занимает процедура выбора перевозчика (или нескольких перевозчиков). Часто эта процедура поручается непосредственно транспортно-экспедиционной компании (аутсорсинг), с которой у грузовладельца установились деловые отношения.

В тех случаях, когда логистический менеджер самостоятельно решает проблему выбора перевозчика, он должен основываться на определенной схеме выбора. Если определен вид транспорта, то должен быть проведен анализ специфического рынка транспортных услуг, на котором действует, как правило, достаточно большое количество перевозчиков, имеющих разную организационно-правовую форму. Особенно динамично в России развивается рынок автотранспортных услуг. Основными критериями предварительного отбора перевозчиков являются затраты на перевозку груза, надежность времени доставки, сохранность груза при транспортировке.

Ранжирование критериев выбора перевозчика

Наименование критерия (показателя)	анг
Надежность времени доставки (транзита)	
Тарифы (затраты) транспортировки "от двери до двери"	
Общее время транзита "от двери до двери"	

Готовность перевозчика к переговорам об изменении тарифа	
Финансовая стабильность перевозчика	
Наличие дополнительного оборудования (по грузопереработке)	
Частота сервиса	
Наличие дополнительных услуг по комплектации и доставке груза	
Потери и хищения груза (сохранность груза)	
Экспедирование отправок	0
Квалификация персонала	1
Отслеживание отправок	2
Готовность перевозчика к переговорам об изменении сервиса	3
Гибкость схем маршрутизации перевозок	4
Сервис на линии	5
Процедура заявки (заказ транспортировки)	6
Качество организации продаж транспортных услуг	7
Специальное оборудование	8

1.3. Лекция № 3 (1 час)

Тема: «Запасы в логистике»

1.3.1 Вопросы лекции:

- 1.1. Понятие материальных запасов.
- 1.2. Необходимость создания материальных запасов.
- 1.3. Основные виды материальных запасов.
- 1.4. Определение размера заказа.

1.3.2. Краткое содержание вопросов

1. Понятие материальных запасов.

Понятие материального запаса является одним из ключевых в логистике. Взятое из природы сырье, прежде чем в виде готового изделия попасть к конечному потребителю, перемещается, соединяется с другими материалами, подвергается производственной обработке. Продвигаясь по материалопроводящей цепи сырье (а впоследствии полуфабрикат и готовый продукт) периодически задерживается, ожидая своей очереди вступления в ту или иную производственную или логистическую операцию. Общепринятая формулировка гласит: материальные запасы — это находящиеся на разных стадиях производства и обращения продукция производственно-технического назначения, изделия народного потребления и другие товары, ожидающие вступления в процесс

производственного или личного потребления. В случае если бы вся цепь участников, обеспечивающих превращение первичного сырья в изделия народного потребления и продвижения этих изделий, работала как единый механический конвейер, время ожидания можно было бы практически свести к нулю. Однако в реальной жизни обойтись без такого ожидания нельзя. Создание запасов всегда сопряжено с расходами. Перечислим основные виды затрат, связанных с созданием и содержанием запасов: - замороженные финансовые средства; - расходы на содержание специально оборудованных помещений; - оплата труда специального персонала; - постоянный риск порчи, хищения. Наличие запасов – это расходы. Однако отсутствие запасов – это тоже расходы, только выраженные в форме разнообразных потерь. К основным видам потерь, связанных с отсутствием запасов, относят: - потери от простоя производства; - потери от отсутствия товара на складе в момент предъявления спроса; - потери от закупки мелких партий товаров по более высоким ценам и др. Несмотря на то, что содержание запасов сопряжено с определенными затратами, предприниматели вынуждены их создавать, т. к. отсутствие запасов может привести к еще большей потере прибыли

2. Необходимость создания материальных запасов.

Перечислим основные мотивы, которыми руководствуются предприниматели, создавая материальные запасы. Вероятность нарушения установленного графика поставок (непредсказуемое снижение интенсивности входного материального потока). В этом случае запас необходим для того, чтобы не остановился производственный процесс, что особенно важно для предприятий с непрерывным циклом производства. Возможность колебания спроса (непредсказуемое увеличение интенсивности выходного потока). Спрос на какую-либо группу товаров можно предсказать с большой долей вероятности. Однако прогнозировать спрос на конкретный товар гораздо сложнее. Поэтому, если не иметь достаточного запаса этого товара, не исключена ситуация, когда платежеспособный спрос не будет удовлетворен, то есть клиент уйдет с деньгами и без покупки. Сезонные колебания производства некоторых видов товаров. В основном это касается продукции сельского хозяйства. К примеру, урожай картофеля в России убирается в начале осени. Потоки же этого клубнеплода идут по товаропроводящим цепям круглый год. Следовательно, где-то должен накапливаться запас. Скидки за покупку крупной партии товаров также могут стать причиной создания запасов (некоторые наши соотечественники хранят дома сравнительно большие запасы продовольствия именно по этой причине). Спекуляция. Цена на некоторые товары может резко возрасти. Предприятие, сумевшее предвидеть этот рост, создаст запас с целью получения прибыли за счет повышения рыночной цены. Издержки, связанные с оформлением заказа. Процесс оформления каждого нового заказа сопровождается рядом издержек административного характера (поиск поставщика, проведение переговоров с ним, командировки, междугородние переговоры и т. п.). Снизить эти затраты можно сократив количество заказов, что равносильно увеличению объема заказываемой партии и, соответственно, повышению размера запаса. Возможность равномерного осуществления операций по производству и распределению. Эти два вида деятельности тесно взаимосвязаны между собой: распределяется то, что производится. При отсутствии запасов интенсивность материальных потоков в системе распределения колеблется в соответствии с изменениями интенсивности производства. Наличие запасов в системе распределения позволяет осуществлять процесс реализации более равномерно, вне зависимости от ситуации в производстве. В свою очередь, наличие производственных запасов сглаживает колебания в поставках сырья и полуфабрикатов, обеспечивает равномерность процесса производства. Возможность немедленного обслуживания покупателей. Выполнить заказ покупателей можно одним из следующих способов: — произвести заказанный товар; — закупить заказанный товар; — выдать заказанный товар немедленно из имеющегося запаса. Последний способ является, как правило, наиболее дорогим, так как требует содержания

запаса. Однако в условиях конкуренции возможность немедленного удовлетворения заказа может оказаться решающей в борьбе за потребителя. Сведение к минимуму простоев производства из-за отсутствия запасных частей. Поломки оборудования, разнообразные аварии могут привести при отсутствии запасов деталей к остановке производственного процесса. Особенно это важно для предприятий с непрерывным процессом производства, так как в этом случае остановка производства может обойтись слишком дорого. Упрощение процесса управления производством. Речь идет о создании запасов полуфабрикатов на различных стадиях производственного процесса внутри предприятия. Наличие этих запасов позволяет снизить требования к степени согласованности производственных процессов на различных участках, а, следовательно, и соответствующие издержки на организацию управления этими процессами. Перечисленные причины свидетельствуют о том, что предприниматели, как в торговле, так и в промышленности вынуждены создавать запасы, так как в противном случае увеличиваются издержки обращения, то есть уменьшается прибыль. В то же время запас не должен превышать некоторой оптимальной величины.

3. Основные виды материальных запасов.

Как уже отмечалось, понятие запаса пронизывает все области материального производства, так как материальный поток на пути движения от первичного источника сырья до конечного потребителя может накапливаться в виде запаса на любом участке. Причем, управление запасами на каждом из участков имеет свою специфику. На пути превращения сырья в конечное изделие и последующего движения этого изделия до конечного потребителя создается два основных вида запасов:

- запасы производственные;
- запасы товарные, каждый из которых в свою очередь делится на три вида:
- запасы текущие;
- запасы страховые;
- запасы сезонные

4. Определение размера заказа.

После того как сделан выбор системы пополнения запасов, необходимо количественно определить величину заказываемой партии, а также интервал времени, через который повторяется заказ. Оптимальный размер партии поставляемых товаров и, соответственно, оптимальная частота завоза зависят от следующих факторов: объем спроса (оборота); расходы по доставке товаров; расходы по хранению запаса. В качестве критерия оптимальности выбирают минимум совокупных расходов по доставке и хранению. И расходы по доставке и расходы по хранению зависят от размера заказа, однако характер зависимости каждой из этих статей расходов от объема заказа, разный. Расходы по доставке товаров при увеличении размера заказа очевидно уменьшаются, так как перевозки осуществляются более крупными партиями и, следовательно, реже. Задача определения оптимального размера заказа, наряду с графическим методом, может быть решена и аналитически. Для этого необходимо найти уравнение суммарной кривой, продифференцировать его и приравнять вторую производную к нулю. В результате получим формулу, известную в теории управления запасами, как формулу Уилсона, позволяющую рассчитать оптимальный размер заказа.

где S_{opt} - оптимальный размер заказываемой партии;

O - величина оборота;

C_t - издержки, связанные с доставкой;

C_x - издержки, связанные с хранением.

1.4.1 Лекция № 4 (1 час)

Тема: «Управление финансовыми потоками»

1.4.1 Вопросы лекции:

- 1.1. Понятия «финансы», «финансовая система», «финансы предприятия».
- 1.2. Коммерческий расчет и его признаки.
- 1.3. Финансовые отношения. Основные формы движения финансовых потоков: платежное поручение, инкассо.
- 1.4. Схема движения финансовых потоков на уровне предприятия.

1.4.2. Краткое содержание вопросов

1. Понятия «финансы», «финансовая система», «финансы предприятия».

Финансы (фр. *Finances* — денежные средства) в российской научной и учебной литературе определяются как совокупность экономических отношений, возникающих в процессе формирования, распределения и использования централизованных и децентрализованных фондов денежных средств. Обычно речь идёт о целевых фондах государства или хозяйствующих субъектов (предприятий). Важнейшим понятием в области финансов является бюджет. Финансовая система — это исторически сформировавшаяся и закреплённая действующим финансовым законодательством совокупность сфер финансовых отношений, финансовых учреждений и финансовых фондов, форм и методов, обеспечивающих процесс мобилизации и последующего использования централизованных и децентрализованных фондов денежных средств в целях удовлетворения соответствующих потребностей общества в целом. Финансовая система — совокупность способов накопления финансовых ресурсов, включающая соответствующие учреждения (государственные финансовые органы, соответствующие службы предприятий и учреждений, банки, налоговые службы и т.п.). Финансовая система включает в себя следующие звенья:

- Государственную бюджетную систему;
- Внебюджетные специальные фонды;
- Государственный кредит;
- Фонды страхования;

Финансы предприятий — это экономическая категория, особенность которой заключается в сфере ее действия и присущих ей функциях. Они выражают денежные распределительные отношения, без которых не может совершаться кругооборот общественных производственных фондов. Финансы предприятий являются важнейшей составной частью финансовой системы Российской Федерации. Их функционирование обусловлено существованием товарно-денежных отношений и действием закона стоимости. Финансам предприятий присущи те же черты, что и категории финансов в целом. Финансы предприятий представляют собой совокупность денежных отношений, возникающих у конкретных хозяйствующих субъектов в связи с формированием и использованием денежных доходов и накоплений.

2. Коммерческий расчет и его признаки.

Коммерческий расчёт - метод ведения хозяйства на основе соизмерения затрат на хозяйственную деятельность и её результатов, выраженных в денежной форме. Термин «коммерческий расчёт» используется для обозначения хозяйственных отношений в условиях рыночных, капиталистических отношений.

Коммерческий расчёт используется предприятиями и компаниями в целях получения максимальной прибыли при минимальных затратах капитала. Коммерческий расчёт подразумевает рациональное использование капитала, сокращение издержек производства, повышение уровня нормирования и учёта затрат труда, совершенствование

организации труда и производства. Это означает, что данный метод ведения хозяйства направлен на интенсификацию производства. В то же время коммерческий расчёт усиливает социально-экономические противоречия в обществе и может сопровождаться ростом безработицы. Коммерческий расчёт обусловлен всеобъемлющим характером товарного производства и стихийным действием закона стоимости в условиях конкурентной борьбы. Определяющими признаками (требованиями) коммерческого расчета являются самоокупаемость и самофинансирование.

Самоокупаемость - это основополагающий принцип хозяйствования, который означает, что предприятие обязано за счет выручки от реализации своей продукции (выполненных работ, оказанных услуг) возмещать все издержки по се производству и поставкам. Нижняя граница самоокупаемости — безубыточность, то есть количественное равенство доходов и расходов. Однако это теоретический случай, и в условиях рыночных отношений предприятие должно выходить на рентабельную работу, поскольку внешней поддержкой могут пользоваться хозяйства, имеющие хорошие перспективы развития или имеющие приоритетное общественное значение; в первом случае они имеют возможность пользоваться кредитными ресурсами, во втором — бюджетным финансированием.

При устойчивой, связанной с нехваткой платежных средств, неспособности предприятия удовлетворять в срок предъявляемые к нему требования и обязательства со стороны поставщиков, банков, бюджета, разных кредиторов предприятие в установленном законом порядке объявляется банкротом с применением определенных процедур: санации (оздоровления), реорганизации, передачи в независимое управление, продажи или ликвидации.

Самофинансирование - в полном объеме включает в себя самоокупаемость. Однако в отличие от нее предполагает не только возмещение издержек на производство и реализацию продукции (выполненных работ, оказанных услуг), но и получение нормативной прибыли, за счет которой, а также других собственных источников и заемных средств, предприятие обеспечивает покрытие затрат на техническое перевооружение, реконструкцию и расширение действующего производства, непромышленное строительство, социальные нужды коллективов, образование фондов оплаты труда и стимулирования, развитие науки и техники, на другие плановые потребности. При самофинансировании все средства (прибыль или доход, амортизационные отчисления и т. п.) остаются в распоряжении предприятий и изъятию не подлежат (кроме нормативных отчислений в госбюджет и по другим обязательствам). С другой стороны, средства из централизованных источников им не выделяются: предприятия должны осуществлять свое развитие только за счет собственных и заемных средств, без привлечения бюджетных и отраслевых источников. Это ставит их руководителей перед необходимостью до принятия того или иного решения детально проанализировать степень загруженности и эффективность использования уже действующих мощностей.

3. Финансовые отношения. Основные формы движения финансовых потоков: платежное поручение, инкассо.

Финансовые отношения - это экономические отношения между субъектами, которые связаны с формированием, распределением и использованием денежных средств с целью обеспечения потребностей государства, предприятий (организаций, учреждений) и граждан. Характер и содержание финансовых отношений определяются характером денежных отношений.

При создании, функционировании и ликвидации хозяйствующие субъекты вступают в различные финансовые отношения с учётом специфики их организационно-правового статуса.

Платёжное поручение - это распоряжение владельца счёта (плательщика) обслуживающему его банку, оформленное расчётным документом, перевести

определённую денежную сумму на счёт получателя средств, открытый в этом или другом банке. К лицам, не имеющим счёта, по п. 2 ст. 863 ГК РФ применяются те же правила, что и к владельцам счёта. Платёжные поручения могут быть в бумажном и электронном виде (например, в системе клиент-банк).

Инкассо - банковская расчётная операция, посредством которой банк-экспортер по инкассовому поручению своего клиента получает на основании расчётных документов причитающиеся клиенту денежные средства от плательщика за отгруженные в адрес плательщика товарно-материальные ценности и оказанные услуги и зачисляет эти средства на счёт клиента в банке.

Этапы инкассо при международных расчетах:

1. Передача экспортером-инкассодателем банку инкассового поручения и приложенных к нему товарных документов

2. Передача банком экспортера инкассового поручения банку-корреспонденту в стране импортера

3. Банк-корреспондент в стране импортера предъявляет товарные документы импортеру-плательщику и выдает их ему против указанной в инкассовом поручении суммы платежа

4. Полученная от импортера сумма платежа переводится банком импортера за счет экспортера в банк инкассового поручения, который зачисляет её на счет экспортёра

Инкассо может быть чистым и документарным^[3].

Чистое инкассо — это инкассо финансовых документов (переводные и простые векселя, чеки и другие подобные документы, используемые для получения платежей), когда они не сопровождаются коммерческими документами.

Документарное инкассо - это инкассо финансовых документов, сопровождаемых коммерческими документами (счета, транспортные и страховые документы и пр.), а также инкассо только коммерческих документов. Документарное инкассо в международной торговле представляет собой обязательство банка получить по поручению экспортёра от импортёра сумму платежа по контракту против передачи последнему товарных документов и перечислить её экспортёру.

4. Схема движения финансовых потоков на уровне предприятия.

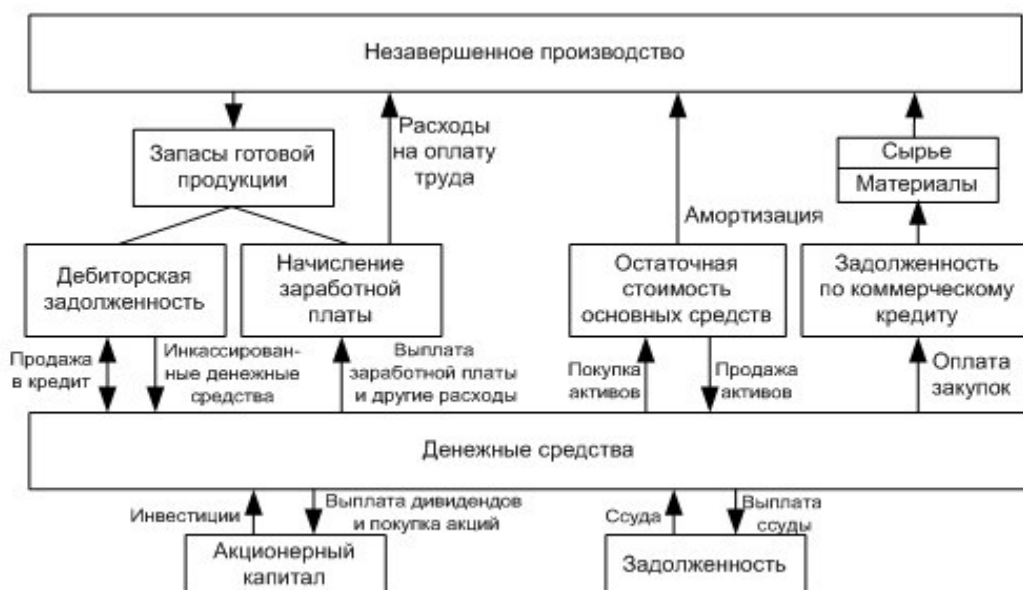


Рисунок 1. Движение финансовых потоков на уровне предприятия

2. МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ПРАКТИЧЕСКИХ ЗАНЯТИЙ

2.1 Практическое занятие № 1 (2 часа).

Тема: «Материальные потоки и логистические системы»

2.1.1 Задание для работы:

1. Понятие материального потока.
2. Виды материальных потоков.
3. Логистические системы: их свойства, виды, определение границ и т.д.
4. Системный подход к формированию логистических систем.
5. Логистические операции.
6. Аспекты логистической интеграции. Внутренняя интеграция.

2.1.2 Краткое описание проводимого занятия:

В качестве задания студентам предложено раскрыть вопросы практического занятия. При подготовке к вопросам акцентировать внимание необходимо на ключевых моментах и на более сложных из них для лучшего запоминания.

С помощью устного опроса оценить уровень усвоения студентами изученного материала.

При подготовке к занятию необходимо обратить внимание на следующие проблемные вопросы темы: Системный подход к современным проблемам интеграции логистических потоков российских предприятий. Проблемы внутренней и внешней интеграции логистических потоков в сельском хозяйстве.

2.1.3 Результаты и выводы:

В результате практического занятия студент усвоил понятие и виды материального потока; свойства, виды логистической системы, определение ее границ; логистические операции; аспекты логистической интеграции; сущность внутренней интеграции.

Студентами осуществлено закрепление и углубление знаний, полученных на лекциях и приобретенных в процессе самостоятельной работы с учебной литературой; формирование у студентов умений и навыков работы с научной литературой, анализ различных источников знаний, подготовка выступлений.

2.2. Практическое занятие № 2 (2 часа)

Тема: «Производственная логистика»

2.2.1 Задание для работы:

1. Производственная логистика и ее функции.
2. Оптимизация производственного цикла во времени.
3. Традиционная и логистическая концепция организации производства.
4. Качественная и количественная гибкость производственных систем.
5. Методы оперативно-календарного планирования.
6. Взаимные требования логистики и организации производства.
7. Толкающие системы управления материальными потоками в производственной логистике.
8. Тянущие системы управления материальными потоками в производственной логистике.

2.2.2 Краткое описание проводимого занятия:

В качестве задания студентам предложено раскрыть вопросы практического занятия. При подготовке к вопросам акцентировать внимание необходимо на ключевых моментах и на более сложных из них для лучшего запоминания.

С помощью устного опроса оценить уровень усвоения студентами изученного материала.

При подготовке к занятию необходимо обратить внимание на следующие проблемные вопросы темы: Традиционная и логистическая концепция организации производства: российский и зарубежный опыт. Качественная и количественная гибкость производственных систем: проблемы и перспективы использования.

2.2.3 Результаты и выводы:

В результате практического занятия студент усвоил понятие «производственная логистика» и ее функции; традиционную и логистическую концепции организации производства; качественную и количественную гибкость производственных систем; методы оперативно-календарного планирования; взаимные требования логистики и организации производства; толкающие и тянущие системы управления материальными потоками в производственной логистике.

Студентами осуществлено закрепление и углубление знаний, полученных на лекциях и приобретенных в процессе самостоятельной работы с учебной литературой; формирование у студентов умений и навыков работы с научной литературой, анализ различных источников знаний, подготовка выступлений.

2.3. Практическое занятие № 3 (2 часа)

Тема: «Сервис в логистике»

2.3.1 Задание для работы:

1. Понятие логистического сервиса.
2. Формирование системы логистического сервиса.
3. Уровень логистического сервиса.
4. Показатели качества логистического обслуживания: надежность, гибкость, сроки обслуживания от получения заказа до поставки партии товара.
5. Понятие «Легко выполняемый бизнес».
6. Логистический сдвиг кривой затрат на сервис. Определение оптимального значения уровня логистического обслуживания.
7. Время логистического процесса и конкурентоспособность предприятия.

2.3.2 Краткое описание проводимого занятия:

В качестве задания студентам предложено раскрыть вопросы практического занятия. При подготовке к вопросам акцентировать внимание необходимо на ключевых моментах и на более сложных из них для лучшего запоминания.

С помощью устного опроса оценить уровень усвоения студентами изученного материала.

При подготовке к занятию необходимо обратить внимание на следующие проблемные вопросы темы: на примере конкретного предприятия рассмотреть показатели качества логистического обслуживания: надежность, гибкость, сроки обслуживания от получения заказа до поставки партии товара.

Современные проблемы логистического сервиса в России и за рубежом.

2.3.3 Результаты и выводы:

В результате практического занятия студент усвоил понятие логистического сервиса и как формируется его система; определил уровень логистического сервиса и зависимость затрат на сервис от уровня логистического сервиса; изучил и проанализировал показатели качества логистического обслуживания: надежность, гибкость, сроки обслуживания от получения заказа до поставки партии товара.

Студентами осуществлено закрепление и углубление знаний, полученных на лекциях и приобретенных в процессе самостоятельной работы с учебной литературой; формирование у студентов умений и навыков работы с научной литературой, анализ различных источников знаний, подготовка выступлений.

2.4. Практическое занятие № 4 (2 часа)

Тема: «Логистический менеджмент как вид управления предприятиями»

2.4.1 Задание для работы:

1. Основные компоненты логистического менеджмента и их определения.
2. Основные функции компонентов логистического менеджмента.
3. Основные виды хозяйственной деятельности на основе логистического менеджмента, понятие логистического менеджмента.
4. Основные разделы логистического менеджмента и его эволюция, SCOR - модель и её корректировка.

2.4.2 Краткое описание проводимого занятия:

В качестве задания студентам предложено раскрыть вопросы практического занятия. При подготовке к вопросам акцентировать внимание необходимо на ключевых моментах и на более сложных из них для лучшего запоминания. С помощью устного опроса оценить уровень усвоения студентами изученного материала.

При подготовке к занятию необходимо обратить внимание на следующие моменты: на примере конкретного предприятия рассмотреть основные виды хозяйственной деятельности на основе логистического менеджмента, понятие логистического менеджмента.

При подготовке к занятию необходимо обратить внимание на следующие проблемные вопросы темы: Современные концепции логистического менеджмента: российский и зарубежный опыт (обсуждение проблем на конкретных примерах организации работы предприятий).

2.4.3 Результаты и выводы:

В результате практического занятия студент усвоил основные компоненты логистического менеджмента и их определения; основные функции компонентов логистического менеджмента; основные виды хозяйственной деятельности на основе логистического менеджмента, понятие логистического менеджмента; основные разделы логистического менеджмента и его эволюцию, SCOR - модель.

Студентами осуществлено закрепление и углубление знаний, полученных на лекциях и приобретенных в процессе самостоятельной работы с учебной литературой; формирование у студентов умений и навыков работы с научной литературой, анализ различных источников знаний, подготовка выступлений.

Разработал(и): _____

Л.Н. Ворошилова