

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ
ВЫСШАЯ ШКОЛА
ЭКОНОМИКИ

ФАКУЛЬТЕТ
МЕНЕДЖМЕНТА

ОТДЕЛЕНИЕ ЛОГИСТИКИ

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЛОГИСТИКИ И УПРАВЛЕНИЯ ЦЕПЯМИ ПОСТАВОК

Сборник
научных трудов

*III Межвузовская конференция
студентов и аспирантов
(12 марта 2009 г.)*



Издательский дом Государственного университета
Высшей школы экономики

Москва, 2010

УДК 568.7/.8(063)
ББК 65.40
С23

Научный редактор:
д.э.н., проф. *В.И. Сергеев*

ISBN 978-5-7598-0729-2

© Государственный университет —
Высшая школа экономики, 2010
© Оформление. Издательский дом
Государственного университета —
Высшей школы экономики, 2010

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие.....	7
Секция 1. Логистика и управление цепями поставок как инструменты оптимизации ресурсов компании	
<i>Арефьева А.А., Бурмистрова Н.С.</i> Модификация методов и моделей выбора поставщиков	13
<i>Горбунов Д.Г.</i> Применение метода многокритериальной оптимизации для определения места дислокации склада.....	17
<i>Горшкова А.А., Демин В.В., Мищенко А.А.</i> Разработка научно-методической игры по управлению цепями поставок для наглядного изображения «эффекта хлыста»	22
<i>Деревнин В.А.</i> Оптимизация управления транспортировкой товаров на предприятии	25
<i>Курочкина Е.О.</i> Возможности повышения рентабельности собственных средств в формате логистических операций для цепей поставок с учетом рисков	29
<i>Радаев А.Е.</i> Оценка эффективности работы склада	33
<i>Сверчков П.А.</i> Подход к оптимизации процесса управления запасами в компании — сетевом ритейлере.....	37
<i>Сивачев В.А.</i> Структурно-параметрический анализ логистических технологий на примере концепции «lean manufacturing»	43

<i>Снежницкая Ю.А.</i> Методы планирования оптимального размера заказа и точки перезаказа	52	<i>Желнова О.В.</i> Аутсорсинг — инструмент повышения конкурентоспособности транспортных компаний.....	99
<i>Тод Н.А.</i> Создание проектно-ориентированных кластеров как инновационный путь развития региона	56	<i>Иванова А.В.</i> Оптимизация системы сбора и переработки твердых отходов в рамках логистики города (на примере образования отходов от автотранспортной деятельности).....	103
<i>Цветков А.В.</i> Реверсивная логистика в управлении цепями поставок	60	<i>Иванова Л.С.</i> Морские порты как логистическое ядро инфраструктуры региона	105
<i>Щербакова Ю.В.</i> Взаимосвязь маркетинга и логистики в управлении цепями поставок	65	<i>Козуб А.Н.</i> Актуальные проблемы развития российской авиагрузовой индустрии	109
Секция 2. Управление логистической инфраструктурой: тенденции и основные направления развития		<i>Серов А.А.</i> Мультимодальный транспортный узел — перспектива развития транспортной системы Омской области.....	113
<i>Арефьева А.А., Придворова Е.Э.</i> Анализ деятельности и оценка финансового состояния холдинга Lufthansa Group в сравнении с авиакомпанией «Аэрофлот»	73	<i>Ханбикова Л.Р.</i> Перспективы развития МТК «Север-Юг» на участке приволжской железной дороги.....	117
<i>Белюсов О.Н.</i> Государственное регулирование грузовых перевозок автомобильным транспортом	78	Секция 3. Современные информационные системы и технологии в логистике	
<i>Бикмуллина А.Р., Утяганова Д.И.</i> Состояние и перспективы развития инновационной логистической инфраструктуры Республики Татарстан	83	<i>Буго О.О.</i> Аналитическая поддержка категорийного менеджмента в сетевых торговых компаниях	123
<i>Вихрева Н.А.</i> Методология обследования пассажиропотоков городского общественного транспорта	87	<i>Казарцева О.А.</i> Управление смешанными перевозками в морских портах.....	128
<i>Гузенко А.В.</i> Исследование системы ГПТ на основе обследования пассажиропотока	91	<i>Кривченков Р.И., Данилюк К.Е.</i> Архитектура IT-решения для автоматизации логистической деятельности шопинг-клуба на примере компании KupiVIP	132
<i>Дорофеева Е.А., Потанов А.В.</i> Анализ рентабельности собственного капитала логистического оператора	95		

- экспедирование и решение всех вопросов, связанных с расчетами за перевозки;
- другие услуги, оговоренные сторонами в договоре.

Аутсорсинг имеет большое значение для транспортной компании и позволяет извлекать такие преимущества, как наличие долгосрочного выгодного контракта; повышение престижа и узнаваемости компании на рынке (в том числе за счет «имени» заказчика), повышение доверия к компании на рынке; доступ к ранее не достижимым ресурсам (финансовым, информационным и др.); снижение рисков за счет диверсификации деятельности; повышение уровня и качества работы; и, как итог, повышение конкурентоспособности компании на рынке.

Среди проблем развития аутсорсинга в данной сфере можно выделить отсутствие достаточного опыта специалистов в осуществлении сложных перевозок и комплексных логистических услуг, необходимость в больших инвестициях, износ самой инфраструктуры и неудовлетворенность пользователей качеством работы железной дороги. Несмотря на эти и другие проблемы, аутсорсинг железнодорожных перевозок начинает активно развиваться и использоваться отечественными компаниями, и рекомендуется как инструмент повышения конкурентоспособности.

Источники

1. *Асатуров И.А.* На рынке перевозок **выживет** крупнейший // Гудок. 2006. № 9.
2. *Вихляев С.В.* Концепция логистического аутсорсинга добывающих предприятий. Дисс. канд. экон. наук. Москва, 2007.
3. *Хлебников Д.В.* Аутсорсинг как инструмент снижения бизнес затрат и оптимизации бизнес-системы // Компас промышленной реструктуризации. 2004. № 2. С. 63.

© Желнова О.В., 2010

Иванова А.В.

Научный руководитель:
к.э.н., ст. препод. Чурилова М.И.
Государственный университет –
Высшая школа экономики,
г. Москва

ОПТИМИЗАЦИЯ СИСТЕМЫ СБОРА И ПЕРЕРАБОТКИ ТВЕРДЫХ ОТХОДОВ В РАМКАХ ЛОГИСТИКИ ГОРОДА (НА ПРИМЕРЕ ОБРАЗОВАНИЯ ОТХОДОВ ОТ АВТОТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ)

Как показывает практический опыт функционирования транспортно-распределительной системы города, существующая структура материальных потоков отражает только стадию доведения готовой продукции до потребителя. Однако любой продукт материального происхождения в конечном счете переходит в разряд отходов, которые, в свою очередь, образуют возвратные материальные потоки. Особенность данных потоков заключается в существенном влиянии на окружающую среду города.

В настоящее время в мировой практике появился термин «reverse logistics» («обратная логистика»), который предполагает определенное расширение функций логистики, фокусирование на «обратных» направлениях движения материальных потоков.

Следует отметить, что реализация системы управления возвратными потоками в рамках логистики города позволяет существенно снизить величину экологического ущерба, наносимого окружающей среде.

В исследовании на основе данных правительства Московской области, проанализировано образование отходов от автотранспортной деятельности в рамках Московского региона. Исходя из анализа технологии сбора и переработки отходов, разработана экономико-математическая модель оптимизации поставок отходов от автотранспортной деятельности на предприятия региона по сбору и переработке отходов.

Реализация модели оптимизации поставок отходов от автотранспортной деятельности на урбанизированной территории с высоким уровнем автомобилизации позволит организовать сис-

тему утилизации, обеспечивающую уменьшение ущерба, наносимого окружающей среде за счет ликвидации нерационального размещения отходов от автотранспортной деятельности на территории региона при достижении минимума суммарных издержек по транспортировке, сбору, хранению и переработке.

© Иванова А.В., 2010

Иванова Л.С.

Научный руководитель:
к.э.н., доц. Букринская Э.М.
Санкт-Петербургский
государственный университет
экономики и финансов,
г. Санкт-Петербург

МОРСКИЕ ПОРТЫ КАК ЛОГИСТИЧЕСКОЕ ЯДРО ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА

Сегодня Северо-Западный экономический район — это активно развивающийся регион России. Занимая выгодное географическое положение, он является ключевым звеном в торгово-экономических взаимоотношениях со странами Европы и мира. На территории района имеются все виды транспорта, расположены крупнейшие порты Балтики, он — один из крупнейших пунктов экспортно-импортных, а также транзитных операций. На его долю приходится около 40% всего грузооборота страны.

Несомненно, в этом заслуга тех самых портов, расположенных на его территории, вот о них и пойдёт речь. Большой Санкт-Петербургский порт, порты Высоцк, Усть-Луга, Приморск и Выборг — именно они сейчас пытаются составить конкуренцию ведущим портам Европы. Конкурировать приходится с хорошо оснащенными еще в советское время морскими портами республик Прибалтики, имеющими более выгодные географические условия по сравнению с российскими портами.

За последние 5 лет объём грузов, переработанных портами района, возрос на 30% и продолжает постоянно расти, это заставляет задуматься над вариантами их дальнейшего развития.

В том, что портовые территории и инфраструктуру требуется развивать, сомнений не возникает, уже сегодня порт Санкт-Петербурга работает почти на пределе возможностей, а без увеличения пропускной способности уже в самое ближайшее время справиться с грузопотоком он не сможет. Ситуацию также осложняет и то, что он находится на территории города, а значит, о предоставлении каких-либо значительных дополнительных площадей речи не идёт. Значит, увеличивать мощности нужно за счёт других средств: быстрой переработки и перевалки грузов, снижения времени на оформление таможенных и транспортных документов, координации между службами порта и основными перевозчиками, в том числе и с железной дорогой. Большой