

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

РЕЗЮМЕ

У статті розглядаються питання впливу частки експорту та імпорту у валовому внутрішньому продукті на економічну безпеку держави, а також розроблені заходи щодо підвищення ефективності зовнішньоекономічної діяльності

Ключові слова: експорт, імпорт, зовнішньоекономічна діяльність, економічна безпека.

РЕЗЮМЕ

В статье рассматривается проблема влияния доли экспорта и импорта в валовом внутреннем продукте на экономическую безопасность государства, а также предложены меры по повышению эффективности внешнеэкономической деятельности

Ключевые слова: экспорт, импорт, внешнеэкономическая деятельность, экономическая безопасность.

SUMMARY

In article the problem of influence of a share of export and import in a total internal product on economic safety of the state is considered, and also measures on increase of efficiency of foreign trade activities are offered

Keywords: export, import, foreign trade activities, economic security.

КРОСС-ДОКИНГ КАК СТРАТЕГИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ.

Омельченко В.Я., д.э.н., профессор, Донецкий национальный университет

Омельченко А.П., к.э.н., доцент, Донецкий национальный университет

Омельченко А.В., магистрант, Донецкий национальный университет

В настоящее время на мировых рынках происходит достаточно жесткая конкурентная борьба между поставщиками различного вида продукции. Все возрастающие запросы потребителей к уровню логистического сервиса, качеству продукции, а также ряду других важнейших критериев поставок вынуждают большинство предприятий уделять все большее внимание и инвестировать довольно значительные средства в интегрированную логистику и управление цепями поставок.

В последние годы многие крупные и средние коммерческие организации успешно снижают издержки и увеличивают конкурентоспособность как на отечественном, так и на международном рынках путем использования в своей деятельности новых технологий. Большинству предприятий в самых различных отраслях уже удалось снизить себестоимость производства продукции настолько, насколько это оказалось практически возможным. Именно поэтому возникает острая потребность и становится важным понимание необходимости повышения эффективности организации и управления цепями поставок. В частности, в настоящее время в развитых странах (в меньшей степени в Украине) посреднические торговые организации совершенствуют методы продвижения продукции, используя новейшие стратегии поставок, к числу которых относится технология кросс-докинг (сквозное складирование).

Относительно новая идея кросс-докинга возникла в начале 1990-х гг. По своей сути кросс-докинг представляет собой логистическую операцию внутри цепочек поставок, при которой отправка и доставка товара получателю осуществляется напрямую, исключая его размещение и хранение на складе. В результате проведения данной операции ускоряется доставка непосредственно к пунктам реализации продукции.

В Украине большая часть торговых и производственных предприятий считают важным внедрение данной технологии, однако на сегодняшний день менее 25% производителей и организаций торговли используют ее в своей деятельности.

Необходимо отметить, что при применении кросс-докинга производственными предприятиями и дистрибьюторскими центрами, функционирующими как на международном, так и на отечественном рынках, основой для реализации движения товарного потока является формирование заказа торговыми организациями, которые передают суммарный наряд (сведенный и оптимизированный заказ) для всех точек реализации. Основным отличием кросс-докинга от стандартного процесса складирования является работа не с товарами, а с заказами. Технология формирования заказа может быть упрощенно представлена следующим образом: каждой поступающей части заказа присваивается свой номер и указывается получатель, далее данные по определенному товару поступают в информационную систему точки кросс-докинга, в которой выделяется адрес ячейки для каждого конкретного заказчика. Все части заказа, поступающие для одного покупателя, доставляются в зарезервированную ячейку, следовательно, в течение дня формируется единый заказ и на следующий день он доставляется получателю.

Операция кросс-докинга приобретает все большую популярность. Это объясняется, прежде всего, основным преимуществом кросс-докинга, которое заключается в существенной экономии логистических затрат (около 20 - 30 %): практически устраняются затраты на хранения товара, снижается потребность организации-грузополучателя в складских площадях и складском персонале, сокращаются объемы списания материальных ценностей за счет значительного уменьшения естественной убыли, сокращаются объемы возвратов за счет отсутствия пересортицы и уменьшения ошибок при комплектовании заказов, повышается "прозрачность" склада и сокращается отбраковка продукции по срокам хранения; существенно сокращается время обработки крупнотоннажных машин (погрузка/разгрузка), складская обработка составляет около 0,5 % от суммы отгруженного товара, отсутствие складского хранения значительно сокращает время поставки от производителя до конечной точки продажи, что повышает скорость товаропотока. Это особенно актуально для товаров, имеющих ограниченный срок годности, исчисляемый несколькими сутками, поскольку при формировании крупных партий на складе по завершении срока реализации присутствуют остатки, являющиеся прямыми потерями. При использовании кросс-докинга заказы для поставщика формируются строго под потребности конечного покупателя. В результате нет потерь по срокам годности и нет затоваривания. Одновременно происходит сокращение логистической цепочки и упрощается процесс доставки товаров в магазины компании - заказчика. [1]

В большинстве случаев кросс-докинг затрагивает многие смежные функции, даже те, которые непосредственно не связаны с работой склада. Выглядеть это может по-разному: от простого перемещения поддонов до комплексной обработки коробок с использованием конвейерных сортировочных систем. При этом для внедрения системы сквозного складирования потребуются принять во внимание огромное количество взаимосвязанных факторов. В настоящее время предприятия могут использовать одну из двух наиболее приемлемых для них форм этой стратегии:

1. При одноэтапном кросс-докинге производитель или дистрибьютор проводит комиссионирование товаров с учетом интересов непосредственно конечного потребителя. В таком виде создаваемые логистические единицы не подвергаются каким-либо изменениям и, проходя через несколько точек кросс-докинга, поступают к конечному получателю.
2. При двухэтапном кросс-докинге производитель или посредническая организация проводит комиссионирование, направленное на определенную точку кросс-докинга, куда без каких-либо изменений поступают логистические единицы. Таким образом, производится вторичное комиссионирование с учетом потребностей конечного получателя. В данном случае возникают новые логистические единицы, проходящие без последующих изменений через одну или несколько точек кросс-докинга до конечного пользователя или сразу непосредственно к нему. [2]

Вполне обоснованно можно сказать, что двухэтапный кросс-докинг рекомендуется для использования производственным предприятиям и торгово-посредническим компаниям с целью повышения эффективности системы товародвижения в целом. Такая форма будет результативно работать в случаях, когда заказ от поставщиков оформляется для нескольких торговых точек или когда поставщик

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

прямо указывает на точку кросс-докинга как получателя. Таким образом, удастся избежать помещения товара на склад и, соответственно, снизить издержки: в результате того, что продукция не проходит через склад, у предприятий, использующих сквозное складирование, значительно уменьшаются потребности в складских помещениях и, следовательно, снижаются затраты на оплату труда персонала и складские расходы в целом.

Безусловно, далеко не все товары могут отгружаться по системе сквозного складирования. Наиболее приемлемым и оптимальным считается использование данной технологии для продукции, которая характеризуется достаточно высокой степенью прогнозируемости, крупными объемами реализации, а также стабильным спросом. Таким образом, можно выделить ряд товаров, для поставок которых может быть рекомендована стратегия кросс-докинга:

- товары, требующие быстрой доставки, - скоропортящиеся продукты питания;
- элитные товары, как правило, не требующие дополнительной проверки качества конечными пользователями;
- продукция, имеющая соответствующую маркировку и полностью подготовленная к конечной реализации;
- товары первой необходимости (массового пользования - средства гигиены, продукты питания и т.п.), пользующиеся стабильным спросом;
- предварительно отобранные и упакованные заявки с других точек кросс-докинга и другие.

Можно выделить следующие фазы анализа организации технологии кросс-докинга.

Этап 1: выбор продукции и поставщика. Использование кросс-докинга наиболее целесообразно в следующих случаях: мелкие партии и большой ассортимент, смешанные паллеты, т. е. при необходимости консолидации мелких партий товара от различных поставщиков; при организации периодической отправки товара от нескольких поставщиков конечным получателям в регионах; работа с товарами, которые затратно и неудобно хранить (товары, для которых характерна высокая оборачиваемость; скоропортящиеся товары: овощи, фрукты, мясо и т.п.); при проведении рекламных акций, промо-акций и других спланированных по времени маркетинговых мероприятиях, когда идет отгрузка по многим адресам при небольшой номенклатуре и обеспечиваются поставки «точно в срок», а также в случае доставки сезонных товаров. Примером может служить акция «Снова в школу», когда в середине августа в магазины завозятся школьные принадлежности. При этом доставляемый на склад товар должен быстро распределяться по магазинам.

При организации сквозного складирования преимуществами обладают производители, имеющие собственные центры дистрибуции. Они могут заранее предвидеть получение готовой продукции от постоянных поставщиков и изменять маршрут ее следования сразу же после получения входящих грузовых поддонов в центре дистрибуции. Для организации кросс-докинга необходимо выбирать таких поставщиков, которые каждый раз доставляют необходимое количество требующейся продукции в нужное время. Лучшими считаются те поставщики, которые способны: подготавливать продукцию для эффективной обработки на следующем участке в логистической цепочке; каждый раз выполнять требования заказчика в отношении ярлыков, этикеток, упаковки и качества продукции; эффективно и быстро предоставлять информацию своим клиентам.

Этап 2: планирование и разработка операций. При разработке программы сквозного складирования важно в первую очередь оценить имеющиеся возможности предприятия. Необходимые изменения зависят от объема поставок и требований к обработке выбранных товаров. Обычно чем меньше товаров обрабатывается в системе сквозного складирования, тем меньше требуется обновлений. Вид обработки груза также в значительной степени влияет на проект. Простую транспортировку укомплектованных поддонов от участка приемки до участка отгрузки внедрить легче, чем, например, разработать систему сквозного складирования коробок, для которой могут потребоваться сложные конвейерные сортировочные системы. Рассмотрим все необходимые при создании проекта кросс-докинга элементы.

Планировка участка эстакады и его пропускная способность. Поскольку при сквозном складировании работа большей частью ведется вблизи приемной и отгрузочной эстакад, там необходимо предусмотреть достаточное количество ворот и погрузочно-разгрузочной техники. Для создания большего пространства нужно по возможности убрать стеллажи, обеспечив быструю и свободную транспортировку товара по всему центру дистрибуции.

Организация работы на площадке. Чтобы на складе соблюдался интенсивный график выгрузки-отгрузки, который неизбежен при сквозном складировании, может понадобиться тягач с опытным водителем для перемещения прицепов по площадке. Помимо этого, управляющий должен постоянно следить, чтобы автомобили направлялись к нужным воротам в нужное время, а также заниматься оборудованием и координировать движение приезжающих и отправляющихся автомобилей во избежание задержек.

Оборудование для переработки грузов. Кросс-докинг требует перемещения больших объемов продукции за короткое время. Использование конвейеров, устанавливаемых в полу прицепов, в сочетании с погрузочно-разгрузочными конвейерами самого склада может значительно ускорить транспортировку поддонов и увеличить пропускную способность участка. В некоторых случаях при погрузке и разгрузке коробок могут помочь электрифицированные выдвижные конвейеры. Ускоряют обработку и конвейерные сортировочные системы, автоматически направляющие коробки от приемки до отгрузки или, если необходимо, к станциям для печати и наклеивания новых этикеток.

Персонал. Подбирая управляющих для новых операций сквозного складирования, важно помнить, что решающим фактором успеха является предусмотрительность. Чтобы при использовании кросс-докинга в полной мере достичь поставленных целей, необходимы опытные мастера погрузочно-разгрузочных участков и диспетчеры по планированию, которые могут выявить продукцию для сквозного складирования и осуществить правильную расстановку персонала. Для системы сквозного складирования может понадобиться дополнительный персонал, но это не обязательно означает, что потребуется принять на работу больше работников. В некоторых компаниях для этого привлекают сторонние организации.

Информационные системы. Некоторые грузоотправители успешно использовали при сквозном складировании документацию на бумажных носителях, но при работе с торговыми партнерами крайне необходимы данные в электронном виде и в режиме реального времени.

Считывание электронной информации со штрихкодов и с использованием радиочастотных устройств повышает производительность склада, так как водитель получает автоматические указания о движении к нужным воротам. При этом обеспечивается отслеживание заказов в реальном времени и уменьшается уровень ошибок, характерный для бумажного документооборота.

При кросс-докинге клиент, формируя заказ, высылает информацию на отгрузку поставщику и оператору площадки кросс-докинга (заказ на отгрузку и заказ на приход). Клиент может высылать поставщику заказ на каждого отдельного получателя (тогда поставщик комплектует каждый заказ отдельно), а может высылать информацию о необходимых артикулах для всех конечных получателей и уже на складе проводить разукрупнение и формирование заказов.

В зависимости от системы управления складом (WMS) в информационную базу может приниматься как вся номенклатура, так и миксованный паллет (как 1 транспортная единица под определенным номером, а номенклатура внутри заказа уже не расписывается). Поскольку операции выполняются быстро, важно не только получать информацию в режиме реального времени, но и эффективно ее использовать, отслеживая общее количество недостач в заказах, расхождения или повреждения в полученной продукции. Выявленная информация должна незамедлительно отправляться клиентам, чтобы они могли оперативно отреагировать на отклонения. [3]

Этап 3: определение затрат и распределение прибыли. Некоторые компании активно использующие данную технологию отмечали, что начальные затраты были незначительны, а сбережения и выгоды оказались ощутимы. Если поставщики должны взять на себя дополнительную ответственность, то тех из них, которые обеспечивают сквозное складирование на предприятии, можно заинтересовать участием в прибыли.

Этап 4: внедрение и поддержка. Если сквозное складирование внедряется впервые, можно начать с пробного проекта. Это позволит изучить влияние данной технологии в небольших масштабах и исправить любые недостатки прежде, чем они затронут целую

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

линию продукции или сеть складов. В системе могут появиться сбои. Не обязательно, что вся планируемая по проекту продукция будет обрабатываться посредством кросс-докинга: может понадобиться, хранить какую-то ее часть на складе.

Обычные операции без использования сквозного хранения также могут применять, чтобы не задерживать заказы и продолжать отгрузку продукции, даже если получено меньше единиц, чем ожидалось (например, из-за ошибок в подсчетах или повреждений). Такая ситуация может возникнуть, в частности, при перераспределении заказов или приоритетном обслуживании более крупных клиентов.

Непрерывное совершенствование. Даже если система кросс-докинга уже введена в эксплуатацию и работает бесперебойно, не следует думать, что работа выполнена полностью. К примеру, спрос и предложение постоянно изменяются, поэтому периодически необходимо проверять продукцию в системе на соответствие программе. Со временем, для повышения прибыли постепенно вводится в ассортимент сквозного складирования новая продукция.

При всех плюсах кросс-докинга нужно помнить о накладываемых на его внедрение ограничениях, а именно: товар, проходящий через склад должен быть хорошо прогнозируемый по динамике «приход-уход», причем должен постоянно проводиться анализ потребительского спроса на ту или иную продукцию; входящий товар должен быть или сразу готов к отправке или предполагать незначительные дополнительные операции; необходимость четкой организации движения транспортных потоков. [4]

«Традиционное» хранение в отличие от кросс-докинга не имеет жестких требований к товаропотоку, но требует дополнительных складских площадей и ресурсов для выполнения операций по хранению, коммиссионированию, контролю, отгрузке и т.д. В заключение несколько слов о специфике кросс-докинга в Украине

На сегодняшний день ситуация обусловлена следующими факторами:

1. Теоретическая база, позволяющая определить оптимальные условия применения кросс-докинга, на сегодняшний день разработана далеко не в полном объеме. Также можно говорить об отсутствии методологической адаптации этой теории к украинским условиям, для которых характерна высокая доля межрегиональных мультимодальных перевозок.

2. В число основных проблем на сегодняшний день для транспортных систем большинства регионов Украины дефицит подвижного состава практически всех видов транспорта, используемого при организации доставки продукции для торговых и производственных компаний. При этом дефицит не всегда можно снизить, привлекая новых поставщиков транспортных услуг, в частности, в силу невозможности увеличения вознаграждения за доставку. Причиной является то, что транспортно-экспедиторские расходы на ряд однородных и потоковых товаров закладываются на стадии годового планирования.

Одной из основных причин данной проблемы является, на наш взгляд, низкая, по сравнению с Европой, доля контейнерных перевозок как в международном, так и внутриукраинском товарообороте. В свою очередь, низкая доля контейнерных перевозок является следствием недостаточности морских контейнерных терминалов

Вторая причина имеет более сложную природу и более сложна в определении. Речь идет о том, что из огромного количества свободно обращающегося в Европе транспорта его значительная часть функционирует исключительно на территории Евросоюза и не занимается доставкой грузов в Украину. Необходимость вступления в международную ассоциацию, получение различных разрешений на перевозку, проблемы на границах, обширный рынок внутри европейских перевозок, особенности работы таможенных и пограничных служб в Украине - вот только несколько причин, почему огромное количество транспортных компаний не стремятся работать в направлении нашей страны.

3. Практически полностью отсутствуют площадки, построенные непосредственно под кросс-докинг.

4. Достаточно сложно добиться получения адекватной своевременной информации о заказах и приходах, поэтому возникает необходимость построения надежной интеграции между системой управления складом и системой планирования ресурсов клиента.

5. Транспортная инфраструктура. Состояние дорог и дорожная ситуация затрудняет поставку машин в срок, что ведет к дополнительным рискам временных задержек. Может задержаться как машина поставщика, так и машина под загрузку. В результате возникает необходимость временного складирования товара, для чего нужно предусмотреть резервную зону хранения.

Все это приводит к низкой распространенности кросс-докинга в современных украинских условиях. Однако, исходя из всего изложенного выше, развитие этой операции, несомненно, имеет большие перспективы, реализация которых зависит от скорости решения текущих проблем. Можно смело сказать, что система сквозного складирования – это прогрессивный, эффективный и логически правильный способ организовать процесс товародвижения. Но не стоит забывать обо всех вышеуказанных факторах, которые необходимо учитывать при построении данной системы. В противном случае, кросс-докинг может повлечь нарушения условий и сроков транспортировки, скопление большого количества «срочного» товара у вас на складе, убытки и невыполнение обязательств перед клиентами. Основным советом при внедрении является постепенный перевод товарных потоков на систему сквозного складирования.

Для того чтобы кросс-докинг действительно был выгодным необходимо, во-первых, тщательно взвесить все «за» и «против» ещё на этапе проектирования логистической системы с учетом всех особенностей конкретного предприятия, а также их изменений в будущем. Организовать кросс-докинг дело не простое, требующее больших усилий, однако рискнуть стоит, ведь в случае успеха он может превратиться из «головной боли» в конкурентное преимущество.

Таким образом, преимуществами кросс-докинга можно назвать, прежде всего, существенное снижение издержек на складирование и уменьшение количества этапов логистических процессов.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Сток Дж. Р., Ламберт Д.М. Стратегическое управление логистикой. М.: Инфра-М, 2005. – 757 с.
2. Омельченко В.Я. Стратегия развития логистических систем в условиях глобализации мировой экономики: Монография. – Донецк-Краматорск: Юнипресс, 2008. – 371 с.
3. Николайчук В.Е., Кузнецов В.Г. Логистика. Теория и практика управления. – Донецк: КИГИС, 2006. – 453 с.
4. Лукинский В.С. Актуальные проблемы формирования теории управления запасами: Монография. – Спб: СПбГИЭУ, 2008. – 214 с.

РЕЗЮМЕ

В статті розглянуто передумови, фактори, механізми формування стратегії транспортно-логістичних систем на принципах крос-докінгу.

Ключові слова: стратегії взаємодії, транспортно-логістичні системи, крос-докинг

РЕЗЮМЕ

В статье рассмотрены предпосылки, факторы, механизмы формирования стратегии взаимодействия транспортно-логистических систем на принципах кросс-докинга.

Ключевые слова: стратегии взаимодействия, транспортно-логистические системы, кросс-докинг

SUMMARY

In the article preconditions, factors, mechanisms of interaction transport and logistical systems strategy formation on cross-docking principles are considered.

Keywords: communication strategies, logistics systems, cross-docking