

Н. Ю. Гусейнова,
докторант, тьютор, Азербайджанский государственный экономический университет

СПОСОБЫ АНАЛИЗА ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СТРАТЕГИИ СБЫТОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ

N. Huseynova,
doctoral candidate, tyutor, Azerbaijan State Economic University

METHODS OF THE ANALYSIS OF LOGISTIC STRATEGY OF SALES ACTIVITIES OF THE ENTITIES

В статье отмечается, что в последнее время логистика занимает одно из ведущих мест в производственно-коммерческой деятельности предприятий, так как она является составной частью всего процесса поставок продукции и товаров.

При решении сложных логистических задач в деятельности производственно-коммерческих предприятий в целом выделяют несколько подходов.

Научные подходы к исследованиям логистических систем преследуют главную цель: повысить эффективность логистических процессов (ЛП) и организовать систему непрерывного ее совершенствования.

В настоящее время управление логистическими системами невозможно без решения в системе производственно-коммерческих предприятий следующих вопросов: формирование стратегии развития фирмы на прогнозную перспективу, включая логистическую стратегию развития; разработка корпоративного стандарта качества управления по международному стандарту; внедрение совершенной организационной структуры управления логистической системой; формирование и разработка инфраструктуры логистическими цепями; составление комплексного плана логистической системы в сфере производства и поставок товаров; организация процесса финансирования всей системы логистических сфер; оптимизация и рационализация логистических цепей поставок товара; формирование новейшей информационной системы управления складом; внедрение АСУ; позволяющей решать задачи по перевозкам, складским операциям и учету движения товарно-материальных ценностей; обеспечение интегрированного взаимодействия с партнерами по бизнесу; подготовка логистических менеджеров и персонала.

The article highlights that in recent years the logistics is one of the leading positions in the industrial and commercial activities of enterprises, since it is an integral part of the whole process of supply of products and goods. When dealing with complex logistical problems in the activity of production and commercial enterprises in general have identified a number of approaches.

The main goal of the scientific approaches to research logistics systems is to improve the efficiency of logistics processes (LP) and to organize a system of continuous improvement.

Currently, management of logistics systems is possible with solving the following issues in the production and commercial enterprises: development strategy of the company to forecast the future, including the logistics development strategy; development of corporate standards of quality management according to international standard; introduction of improved organizational structure to manage the logistics system; the formation and development of infrastructure, logistics chains; drawing up a comprehensive plan for the logistics system in the production and delivery of goods; the organization of the financing of the entire system of logistics areas; optimization and rationalization of the logistics supply chain of goods; the formation of modern warehouse management information system; introduction of automation; allow to solve the problem of transportation, warehouse operations and accounting of movement of material assets; integrated software interaction with business partners; preparation logistics managers and staff members.

Ключевые слова: логистика, управление запасами, эффективность управления, транспорт, оптимизация.
Key words: logistics, inventory management, management efficiency, transport, optimization.

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время в экономической литературе можно встретить множество методических приемов и

способов анализа логистической стратегии сбытовой деятельности производственно-коммерческих предприятий. Сложность данного исследования проявляется в

том, что существующий набор показателей эффективности управления логистическими системами настолько велик, систематизация которых затрудняется многими причинами.

Обобщение различных направлений измерения и оценки логистического потенциала может быть представлено в виде агрегированного показателя, учитывающего индивидуальные территориальные коэффициенты взаимосвязи. К их числу относятся показатели оценки транспортного потенциала региона, которая включает в себя оценку провозной способности территории, оценка времени транспортировки, оценка маркетингового потенциала транзитной территории и оценка доставки развития складского хозяйства.

Направления необходимые для определения показателей эффективности управления логистической стратегии сбытовой деятельности

I. Определение круга показателей характеризует степень логистической активности с другими составляющими предприятия (маркетинговой, производственно-коммерческой, инвестиционной и др.).

Последовательность оценки логистической активности приводится ниже.

1. На первом этапе определяются основные составляющие логистической активности, базирующиеся на наборе ряда показателей, влияющие на конечные результаты деятельности производственно-коммерческих предприятий. С этой целью, на практике используются относительные показатели в лице индекса деловой активности, к числу которых можно отнести динамические показатели за соответствующие периоды в их сравнении. Наиболее оптимальные относительные показатели обычно стремятся к нулю, что свидетельствуют о деловой активности.

2. На втором этапе, кроме временных показателей, используются относительные показатели индекса изменений, которые выражаются в отношении показателя текущего года к предыдущему году. В частности, за текущий период взят год, то базовым является предыдущий год.

3. На третьем этапе определяется совокупный индекс логистической активности за расчетный интервал времени, выступающая как функция произведения относительных индексов частных показателей, т.е.

$$I_{\text{инт}} = \prod_{i=1}^n I_j$$

где I — совокупный индекс логистической активности;

I_j — относительный индекс частного показателя.

Данный показатель дает возможность производственно-коммерческим предприятиям устанавливать определенный уровень логистической активности с целью выявления рисков ситуаций и зон, и принять необходимые меры для их устранения. В качестве составной части такого механизма и для выявления нарушений в логистической системе используется система логистического аудита. Логистический аудит является одним из элементов системного аудита наряду с финансовым аудитом, аудитом персонала, производственным, управленческим, социальным, экологическим, правовым и маркетинговым аудитом. К основным фазам логистического аудита можно отнести: сбыт (закупки), управления запасами, складские операции и транспортировка.

A. Сбыт (закупки) устанавливает время доставки товара, которая зависит от длительности расстояния, вида маршрута и др. [1].

Сюда же можно отнести процесс безопасности доставки товаров, к которым относится повреждение груза при несчастном случае / аварии, неисправности транспортного средства определенного вида.

Самым рискованным видом транспорта считается автомобильный, безопасность сбытовой деятельности которой можно определить следующим отношением.

Безопасность сбытовой деятельности (БС) =

$$= \frac{\text{Количество поставок}}{\text{с повреждением груза}}, \% \\ = \frac{\text{Общее количество поставок}}{\text{Общее количество поставок}}, \%$$

Среди других недостатков при сбыте товара на автомобильном транспорте можно считать: дефекты товара, недостаточные доставки, ранние или опоздавшие доставки:

Потери при сбыте (ПС) =

$$= \frac{\text{Стоимость потерь при поставке}}{\text{Стоимость поставки товара}}, \%$$

Современность сбыта (СС) =

$$= \frac{\text{Выделенное ограничение доставок}}{\text{Общее количество доставок}}, \%$$

B. В процессе управления запасами, определяется показатель уровня удовлетворения потребности каждого элемента логистической системы, к числу которых можно отнести залежавшие запасы по отношению к проданным:

$$\text{Залежавшие запасы по отношению к проданным (ЗЗ)} = \\ = \frac{\text{Стоимость залежавших}}{\text{запасов, (SP)}}, \% \\ = \frac{\text{Объем продаж, (OP)}}{\text{Объем продаж, (OP)}}, \%$$

Вызывает интерес определения среднего размера запаса:

$$\text{Объем годового запаса (ОЗ)} = \\ = \frac{\text{Запасы на начало и конец года}}{12}, \%$$

К другим показателям можно отнести: размер текущих запасов — запасы в конкретный момент времени; размер страховых запасов — запасы, необходимые для обеспечения бесперебойной работы склад и используемые в различных системах управления запасами; запасы в пути показывают объем запасов, находящихся в пути; размер заказа — количество материальных ресурсов, на которое должен быть выписан заказ для пополнения запаса; дефицит запасов — величина, связанная с показателем наличия запасов и др.

C. Показатели процесса складирования основываются на эффективном использовании складского пространства:

$$\exists_{isp} = \frac{P_{ns}}{OP_s}, \%$$

К другим показателям можно отнести грузонапряженность склада — допустимая нагрузка на единицу площади склада (ед. м²).

$$\text{Коэффициент неравномерности загрузки склада (Кз)} = \\ = \frac{\text{Грузооборот наиболее}}{\text{напряженного периода}} \\ = \frac{\text{Средний грузооборот}}{\text{за тот же период}}$$

A также пропускная способность склада, которая характеризует объем груза, проходящий через склад за определенный промежуток времени при максимальном использовании емкости и при данной величине оборачиваемости запасов:

$$\text{Интенсивность использования складского оборудования (И)} = \\ = \frac{\text{Фактическая}}{\text{Плановая}} (\%) \\ = \frac{\text{производительность}}{\text{производительность}} \\ \text{или техническая} \\ \text{производительность}$$

Д. Определение транспортных показателей относят к затратным и характеризуют эффективность функционального цикла с позиции затрат. К их числу можно отнести издержки логистики сбыта при/транспортировки:

$$\text{Издержки логистики сбыта транспортировки (Изд)} = \frac{\text{Издержки на перевозки}}{\text{Издержки на дистрибуцию}}, \%$$

К числу других показателей можно отнести следующие: время доставки (часы, дни) зависит от протяженности маршрута, поэтому следует уточнять данный показатель применительно к конкретной поездке, либо рассматривать его как средний по определенным маршрутам; грузоподъемность транспортных средств (τ); доступность транспорта.

Доступность транспорта (Dt) =

$$= \frac{\text{Общее количество транспортных средств}}{\text{Необходимое количество транспортных средств}}$$

II. Определение круга показателей характеризующие вопросы оптимизации объемов продукции в интегрированных логистических цепях поставок.

В исследованиях по вопросам логистической стратегии сбытовой деятельности производственно-коммерческих предприятий наступает такой этап, когда необходимо заняться оптимизацией логистики. Это вызвано, прежде всего, следующими причинами [2]:

- рост масштабов и структурные изменения на рынке;
- всевозрастающая конкурентная борьба между предприятиями;
- совершенствование организационной структуры управления предприятием путем их слияния или отделения;

- проектирование новых инновационных проектов;
- структуризация предприятий в сфере стратегического развития и диверсификации бизнеса;
- разработка стратегий по сокращению транспортных расходов на всех стадиях логистической цепочки.

Следует подчеркнуть, проведенные оптимизационные процессы всегда приносят к высоким результатам в логистической системе. Особенно данный процесс значим для крупных производственно-коммерческих предприятий со сложной логистической системой, включающие в себя большое количество поставщиков, транспорта и диверсификационные рынки сбыта.

Что касается оптимизации логистики сбытовой деятельности, то она представляется как определенное состояние транспортно-логистической системы, где имеется возможность минимизировать или максимизировать показатели логистической системы производственно-коммерческих предприятий.

На практике процесс оптимизации логистики сбытовой деятельности предприятия осуществляется в следующих направлениях:

- оптимизация процесса управления товарными запасами;
- определение оптимального места для объектов логистической системы;
- оптимизация транспортной инфраструктуры в логистических цепях;
- оптимизация маршрутов системы товародвижения и др.

Основными базовыми этапами оптимизации логистики сбытовой деятельности являются следующие:

А. На первом этапе формулируется цель и задачи по вопросам уменьшения транспортных затрат производственно-коммерческих предприятий. Параллельно с этим решаются вопросы по оптимизации логистической цепи с учетом изменения рыночной конъюнктуры и выбора критериев оптимизации.

В. На втором этапе осуществляется процесс диагностики и анализа статистических показателей транспортной логистики производственно-коммерческих предприятий, включая ее внутреннюю и внешнюю инфраструктуру, определения их пропускной способности.

С. На третьем этапе осуществляется процесс моделирования товаро-потоков, т.е. для каждого производственно-коммерческого предприятия строится логистическая модель сбытовой деятельности с учетом альтернативных маршрутов доставки, направления товаропотоков с соответствующими логистическими затратами.

Дополнительно учитываются определенные ограничения, в зависимости от вида используемого транспорта.

Д. Четвертый этап обычно называют эффективной стадией, основанные на разработке различных мероприятий по реконструкции логистической сбытовой деятельности, а также ряд организационных преобразований. Прежде всего, разговор идет об оптимизации транспортно-логистических каналов, определения системы взаимодействия с поставщиками транспортно-логистического обслуживания.

Эффективность оптимизации логистики сбытовой деятельности производственно-коммерческого предприятия зависит от сокращения транспортных издержек, включая все расходы на транспорт и хранение перевозимых грузов и товаров.

В современных условиях одним из перспективных путей рационализации логистики сбытовой деятельности является оптимизация объемов поставок с учетом издержек на транспортировку товаров и их хранения на специальных распределительных пунктах.

В этом направлении для расчета оптимального размера поставки используется, как правило, ставшая классической модель определения оптимального размера заказа Уилсона [1]:

$$Q^* = \sqrt{\frac{2\lambda A}{IC}}$$

где Q^* — оптимальный размер заказа, ед.;

λ — интенсивность потребления продукции, ед./год;

A — стоимость подачи заказа, ман./заказ;

C — стоимость единицы запаса, ман./ед.;

I — коэффициент издержек содержания запасов, стоимость/год на единицу капитала, вложенного в запасы.

Формула Уилсона получена из условия минимума среднегодовых затрат K на выполнение заказов и их хранение в запасе, которые рассчитываются по формуле:

$$K = \frac{\lambda}{Q} A + \frac{ICQ}{2}$$

где Q — размер заказа, ед.

Модель Уилсона основана на допущении, что в состав издержек, связанных с заказом в объеме Q , включаются и транспортно-заготовительные расходы, в том числе затраты на перевозку, которые постоянны на каждый заказ и не связаны с его объемом. Если даже транспортное средство при перевозке очередной партии поставок не полностью загружено, плата за использование этого транспортного средства взимается полностью.

Основные функции терминальных объектов заключаются в обеспечении смены видов транспорта для перевозки грузов, консолидации и разукрупнении много-

ассортиментных партий товаров, а также временного их хранения. Затраты на временное хранение товаров зависят как от объема запасов Q_S , так и от продолжительности их хранения T_{QS} .

Необходимость хранения товаров на транзитных терминалах обычно связана с несогласованностью периодичности поставок и; отгрузок товаров, а также с образованием избыточных объемов товаров на складе в связи с несбалансированностью интенсивности входящего и исходящего грузо-потоков W_{BXi} и $W_{исxi}$:

$$W_{BXi} > W_{исxi}.$$

Избыточный объем товаров в запасе Q_{sn} в течение одного отгрузочного цикла T_{rn} рассчитывается по формуле:

$$Q_{sn} = \frac{q_{mp} \cdot T_{rn}}{I} - Q_{rn}, \text{ т.}$$

Общий объем накопившихся запасов на складе Q_s за весь период поставки товаров T_t зависит от количества поставок n_p в объеме q_{mp} , необходимых для поставки всего объема товаров Q_p , равного по условию объему отгрузки Q_r :

$$n_p = \frac{Q_p}{q_{mp}} = \frac{Q_r}{q_{mp}} = \frac{Q_p}{q_n \cdot \gamma},$$

где q_n — номинальная грузоподъемность транспортного средства, т;

γ — коэффициент использования грузоподъемности транспортного средства.

С учетом дискретного характера накопления и расходов запасов на терминале в структуре затрат на их хранение Z_s можно выделить три подвида затрат:

1) затраты Z_{sp} , связанные с хранением запаса в объеме Q_{sp} в период его расходования между двумя смежными поставками с интервалом / в течение всего периода поставки T_p :

$$Q_{sp} = \frac{Q_{rn} \cdot I}{T_{rn}}, \text{ т.}$$

$$T_p = n_p \cdot I = \frac{Q_r}{q_{mp}} \cdot I, \text{ ч.}$$

$$Z_{sp} = S_s \cdot Q'_{sp} \cdot T_p = \frac{S_s}{2} \cdot \left(\frac{Q_{rn} \cdot I}{T_{rn}} + Q_{rn} \right) \cdot \frac{Q_r}{q_{mp}} \cdot I, \text{ ман.}$$

где S_s — издержки на содержание (хранение) единицы товара на складе, ман./т·день; Q'_{sp} — средний объем запаса Q_{sp} в период его расходования между двумя смежными поставками с интервалом I , который вычисляется по правилу арифметической прогрессии:

$$Q'_{sp} = \frac{\frac{Q_{rn} \cdot I}{T_{rn}} + Q_{rn}}{2}, \text{ т.}$$

2) затраты $Z_{s\Delta}$ связанные с содержанием избыточных объемов поставок $Q_{s\Delta}$, образующихся в связи с превышением объема поставки q_{mp} над объемами отгрузки Q_{rn} за каждую поставку на величину ΔQ_s , которые накапливаются в запасе и требуют расходов на их содержание и хранение в течение всего периода их накопления, равного периоду поставки T_p :

$$\Delta Q_s = q_{mp} - Q_{sri} = q_{mp} - \frac{Q_{rn} \cdot I}{T_{rn}}, \text{ т.}$$

$$Q_{s\Delta} = \Delta Q_s \cdot n_p = \left(q_{mp} - \frac{Q_{rn} \cdot I}{T_{rn}} \right) \cdot n_p = \left(q_{mp} - \frac{Q_{rn} \cdot I}{T_{rn}} \right) \cdot \frac{Q_r}{q_{mp}}, \text{ т.}$$

$$Z_{s\Delta} = S_s \cdot Q'_{s\Delta} \cdot T_p = \frac{S_s}{2} \cdot (Q_{s\Delta} + \Delta Q_s) \cdot n_p \cdot I =$$

Мебельное производственно-коммерческое предприятие

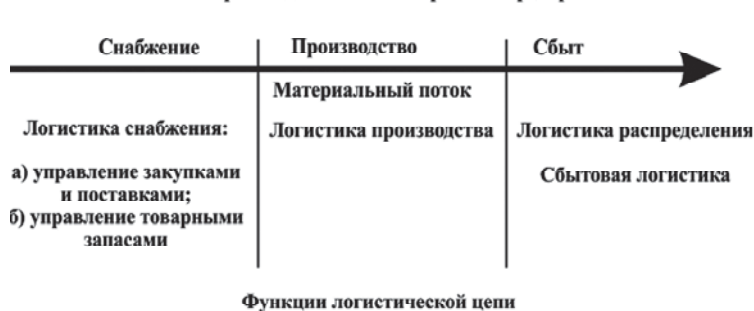


Рис. 1. Логистика сбыта снабжения в логистической системе предприятия по производству мебели

$$= \frac{S_s}{2} \cdot \left(\left(q_{mp} - \frac{Q_{rn} \cdot I}{T_{rn}} \right) \cdot \frac{Q_r}{q_{mp}} + \left(q_{mp} - \frac{Q_{rn} \cdot I}{T_{rn}} \right) \right) \cdot \frac{Q_r}{q_{mp}} \cdot I, \text{ ман.}$$

При $q_{mp} < Q_{rn}$ выражение ΔQ_s принимает отрицательное значение, что свидетельствует о дефиците запасов на складе товаров, необходимых для отгрузки потребителям. В этом случае величина затрат $Z_{s\Delta}$ не учитывается в расчете затрат Z_s ;

3) затраты Z_{sr} , связанные с хранением запаса в объеме $Q_{s\Delta}$ в период его расходования ΔT_r после завершения периода поставки T_p и до окончания периода отгрузки T_r :

$$Z_{sr} = S_s \cdot Q'_{r\Delta} \cdot \Delta T_r = \frac{S_s}{2} \cdot (Q_{s\Delta} + Q_{rn}) \cdot (T_r - n_p \cdot I) =$$

$$= \frac{S_s}{2} \cdot \left(\left(q_{mp} - \frac{Q_{rn} \cdot I}{T_{rn}} \right) \cdot \frac{Q_r}{q_{mp}} + Q_{rn} \right) \cdot \left(T_r - \frac{Q_r}{q_{mp}} \cdot I \right), \text{ ман.}$$

$$\Delta T_r = T_r - T_p = T_r - n_p \cdot I \text{ дни.}$$

III. Круг показателей, характеризующие эффективность перевозок товаров отдельными видами транспорта и эффективного управления сбытовой деятельностью предприятия.

A. Эффективность перевозок товаров отдельными видами транспорта.

Одним из основных видов перевозок товаров является автомобильный транспорт, эффективность которых можно определить по таким показателям, как коэффициент технической готовности; коэффициент выпуска подвижного состава; статистический коэффициент; динамический коэффициент; коэффициент полезного пробега и т.д.

1. Коэффициент технической готовности (K_t) подвижного состава к работе определения:

$$K_t = \frac{A_{Д1}}{A_{Д2}},$$

где $A_{Д1}$ — автомобиле-дни в готовом для эксплуатации состоянии;

$A_{Д2}$ — количество автомобиле-дни подвижного состава в транспортном узле [6].

2. Коэффициент выпуска подвижного состава можно определить по формуле:

$$K_s = \frac{A_{Д3}}{A_{Д2}},$$

где $A_{Д3}$ — количество автомобиле-дни эксплуатации.

Указанные показатели можно улучшить за счет повышения уровня технической готовности автомобилей, постоянно обновляя парк подвижного состава, своевременно проводя профилактические и ремонтные мероприятия.

3. Статический коэффициент (Кс) определяется отношением:

$$K_c = \frac{Q_1}{Q_2},$$

где Q₁ — количество фактически перевозочного груза; Q₂ — номинальная грузоподъемность автомобиля.

4. Динамический коэффициент (К_д) определяется отношением:

$$K_d = \frac{P_1}{P_2},$$

где P_{мф} — фактическая транспортная работа, ткм;

P_н — количество тонно-километров, которое можно было выполнить при полном использовании номинальной грузоподъемности авто-мобиля.

5. Для оценки работы транспортных средств можно использовать и такой показатель, как коэффициент полезного пробега (К_р), который должен исчисляться по следующей формуле:

$$K_p = \frac{P_1}{P_2},$$

где P₁ — пробег с грузом, км; P₂ — общий пробег, км [6].

Б. Эффективность управления сбытовой деятельности конкретного предприятия специализирующийся производством одного вида продукции.

В качестве примера взято производственно-коммерческое предприятие по производству мебели (см. рис. 1) [5].

В данном случае целесообразно рассматривать эффективность функционирования системы снабжения предприятия с точки зрения эффективности управления ее составными частями: управление закупками и поставками, управление складским хозяйством.

В современной экономической литературе существует целый арсенал показателей, используемые для оценки эффективности управления сбытовой деятельностью производственно-коммерческого предприятия, выпускающие конкретный вид товара (см. табл.1).

Большое количество мебельных компаний работают по принципу позаказного производства, в таком случае планы поставок являются достаточно условным документом, потому как основная часть материальных ресурсов приобретается оперативно (по мере поступления заказов). Оперативные закупки на таких предприятиях — одна из важных проблем системы снабжения. Часто возникает ситуация, когда цены на материальные ресурсы на местном рынке превышают цены поставщиков-производителей в 2—3 раза.

Кроме того, к показателям, используемым для оценки эффективности управления складским хозяйством на

Таблица 1. Показатели, используемые для оценки эффективности управления сбытом на мебельном предприятии

Показатель	Методика
Коэффициент выполнения плана поставок (K ₁)	$K_1 = \frac{Пф}{Пп}$ или $K_1 = \frac{МРф}{МРп}$, где Пф - фактические поставки за период, тыс. ман. (раз за период); Пп - плановые поставки за период, тыс. ман. (раз за период); МРф - фактически поступившие материальные ресурсы за период, тыс. ман. (в нат. ед.); МРп - плановое поступление материальных ресурсов за период, тыс. ман. (в нат. ед.)
Удельный вес оперативных закупок в общих закупках (У _{д1}) предприятия	$У_{д1} = \frac{МР_{оз}}{МР_{общ}}$ где МР _{оз} - материальные ресурсы, приобретенные оперативно за рассматриваемый период, тыс. ман.; МР _{общ} - все материальные ресурсы, приобретенные за рассматриваемый период, тыс. ман.
Индекс цен (У ₁)	$У_1 = \frac{\sum q_1 p_1}{\sum q_1 p_0}$ где $\sum q_1 p_1$ - приобретенные материальные ресурсы по отдельным номенклатурным группам в ценах местных поставщиков (при оперативной закупке) за рассматриваемый период, тыс. ман.; $\sum q_1 p_0$ - приобретенные материальные ресурсы по отдельным номенклатурным группам в ценах поставщиков-производителей за рассматриваемый период, тыс. ман.
Удельный вес расходов на закупку материальных ресурсов в общей стоимости материальных ресурсов (У _{д2})	$У_{д2} = \frac{З_з}{З_{общ}}$ где З _з - затраты на закупку материальных ресурсов, включая сбор информации о поставщиках, приобретение каталогов, командировки с целью заключения договоров, ведение переговоров и пр. за период, тыс. ман.; З _{общ} - общие затраты на приобретение материальных ресурсов, включая их стоимость, затраты на закупку, транспортировку и пр., тыс. ман.
Удельный вес транспортных затрат в структуре общих затрат на закупку материальных ресурсов (У _{д3})	$У_{д3} = \frac{З_т}{З_{общ}}$ где З _т - транспортные затраты на доставку материальных ресурсов, включая услуги транспортной компании, экспедирование, страхование, разгрузочно-погрузочные работы, оплата труда водителю-экспедитору при оперативных закупках и пр., тыс. ман.
Удельный вес затрат на приобретение материальных ресурсов в структуре затрат на снабжение или в структуре общих логистических издержек (У _{д4})	$Д_{зз} = \frac{З_з + З_т}{З_с}$ или $Д_{зз} = \frac{З_з + З_т}{ЛИ}$ где З _с - затраты на снабжение, тыс. ман.; ЛИ - логистические издержки, тыс. ман.
Коэффициент соотношения темпов роста затрат на приобретение материальных ресурсов на единицу готовых изделий и заработной платы персонала, занимающегося закупками на предприятии (К ₂)	$K_2 = \frac{Тр_{зз}}{Тр_{зп}}$ где Тр _{зз} - темп роста затрат на приобретение материальных ресурсов на единицу готовых изделий, %; Тр _{зп} - темп роста затрат на заработную плату персонала, занимающегося закупками на предприятии, %

мебельном производственно-коммерческом предприятии можно отнести следующие (см. табл. 2).

Как видно, среди этих показателей выделяются: доля затрат на содержание складов в общих складских расходах; коэффициент соотношения темпов роста издержек на содержание складов и эффективности использования складской площади; доля издержек на оплату труда складского персонала; коэффициент соотношения темпов роста издержек на оплату труда и производительности складского персонала; коэффициент ущерба материальных ресурсов на складе; средние остатки сы-

рья и материалов на складах; коэффициент оборачиваемости запасов; коэффициент соотношения темпов роста доли запасов в оборотных средствах и объемов производства; удельный вес складских издержек в расходах на снабжение и в общих логистических затратах.

ВЫВОДЫ

Современные ученые-экономисты разработали множество методических приемов и способов анализа логистической стратегии сбытовой деятельности производственно-коммерческих предприятий. Сложность данного исследования проявляется в том, что существующий набор показателей эффективности управления логистическими системами настолько велик, систематизация которых затрудняется многими причинами.

По нашему мнению, для определения показателей эффективности логистической стратегии сбытовой деятельности необходим комплексный подход, включающий следующие направления:

1. Круг показателей характеризующие логистический потенциал на различных уровнях управления.

2. Круг показателей, характеризующие степень логистической активности с другими составляющими предприятия, например, маркетинговой, производственно-коммерческой, инвестиционной и др.

3. Круг показателей, характеризующие вопросы организации объемов продукции в интегрированных логистических цепях поставок.

4. Круг показателей, характеризующие эффективность перевозки товаров отдельными транспортными средствами и эффективного управления сбытовой деятельности конкретного предприятия.

Литература:

1. Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyası. 27 noyabr 1995-ci il
2. "Azərbaycan Respublikası regionlarının 2014—2018-ci illərdə sosial-iqtisadi inkişafı Dövlət Proqramı" haqqında. — Bakı, 2014-cü il.
3. Azərbaycanın si nəyəsi. ARDSK. — Bakı: Seda, 2014.
4. Ларин О.Н. и др. Закономерности формирования транзитного потенциала. — Челябинск: ЮУрГУ. 2012, — 188 с.
5. Муравьева С.В. Анализ эффективности работы системы снабжения с помощью коэффициентного метода // Молодой ученый. — № 7. — 2013 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: www.moluch.ru/
6. Никифоров В.В. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок. — М.: Гросс Медиа, 2008. — 190 с.

Таблица 2. Показатели, используемые для оценки эффективности управления складским хозяйством на мебельном производственно-коммерческом предприятии

Показатель	Методика
Доля затрат на содержание складов в общих складских расходах (D_1)	$D_1 = \frac{З_{cc}}{СИ}$ где $З_{cc}$ - затраты на содержание склада, тыс. ман.; СИ - складские издержки, тыс. ман.
Коэффициент соотношения темпов роста издержек на содержание складов и эффективности использования складской площади (K_1)	$K_1 = \frac{ТР_{cc}}{ТР_{сп}}$ где $ТР_{cc}$ - темп роста затрат на содержание складов за рассматриваемый период, %; $ТР_{сп}$ - темп роста эффективности использования складской площади и/или складского объема, %
Доля издержек на оплату труда складского персонала (D_2)	$D_2 = \frac{З_{от}}{СИ}$ где $З_{от}$ - затраты на содержание склада, тыс. ман.
Коэффициент соотношений темпов роста издержек на оплату труда и производительности складского персонала (K_2)	$K_2 = \frac{ТР_{от}}{ТР_{пр}}$ где $ТР_{от}$ - темп роста затрат на оплату труда складского персонала за рассматриваемый период, %; $ТР_{пр}$ - темп роста производительности труда складского персонала за тот же период, %
Коэффициент ущерба материальных ресурсов на складе (K_3)	$K_3 = \frac{MP_{п}}{MP_{склад}}$ где $MP_{п}$ - поврежденные материальные ресурсы на складе, ед. $MP_{склад}$ - общее поступление материальных ресурсов на склад, ед.
Средние остатки сырья и материалов на складах (O)	$O_{ст} = \sum \frac{O_{стд}}{T}$ где $O_{стд}$ - средние дневные остатки материальных ресурсов, рассчитываются как среднее арифметическое, нат. ед. или тыс. ман.; T - число дней в периоде
Коэффициент оборачиваемости (K_4)	$K_4 = \frac{MP_{изр}}{Запасы_{cp}}$ где $MP_{изр}$ - материальные ресурсы, израсходованные на производство продукции за период, тыс. ман. $Запасы_{cp}$ - средние запасы на период, тыс. ман.
Коэффициент соотношения темпов роста доли запасов в оборотных средствах и объемов производства (K_5)	$K_5 = \frac{ТР_{запасов}}{ТР_{производства}}$ где $ТР_{запасов}$ - темп роста доли запасов в оборотных средствах за рассматриваемый период, %; $ТР_{производства}$ - темп роста объемов производства за тот же период, %
Удельный вес складских издержек в расходах на снабжение и в общих логистических затратах ($У_d$)	$У_d = \frac{СИ}{З_c}$ или $D_{cc} = \frac{СИ}{ЛИ}$

References:

1. Official website of the President of the Republic of Azerbaijan (1995), "The Constitution of the Republic of Azerbaijan", available at: <http://en.president.az/azerbaijan/constitution> (Accessed 15 Nov 2016).
 2. Official website of the President of the Republic of Azerbaijan (2014), "State Program on socio-economic development of districts of the Republic of Azerbaijan in 2014—2018", available at: <http://en.president.az/articles/14135> (Accessed 15 Nov 2016).
 3. ARDSK (2014), Promyshlennost Azerbajdzhana [Azerbaijan Industry], Seda, Baku, Azerbaijan.
 4. Larin, O.N. (2012), Zakonomernosti formirovaniya tranzitnogo potentsiala [Patterns of formation transit potential], UyUrGU, Chelyabinsk, Russia.
 5. Muraveva, S.V. (2013), "Analysis of the efficiency of the supply system using coefficient method", Molodoj uchenyj, vol. 7(2), pp. 218—225.
 6. Nikiforov, V.V. (2008), logistika. transport i sklad v cepi postavok [Logistics. Transport and warehouse in the supply chain], Gross Media, Moscow, Russia.
- Стаття надійшла до редакції 16.11.2016 р.