

ЛОГИСТИКА

ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Редакционный совет:

Редактор ИД «Студцентр»

Е.В. Ромат – д-р наук гос. управления, профессор Киевского национального торгово-экономического университета (КНТЕУ), Киев.

Председатель редакционного совета:

А.А. Мазараки – д-р экон. наук, профессор, председатель Научно-методической комиссии (НМК) по менеджменту и администрированию Министерства образования и науки, молодежи и спорта Украины, ректор КНТЕУ, академик АПН Украины, Киев.

Члены редакционного совета:

В.Г. Алькома – д-р экон. наук, профессор, Университет экономики и права «КРОК», Киев;

М.Ю. Григорак – канд. экон. наук, председатель подкомиссии по управлению логистическими системами НМК по менеджменту и администрированию Министерства образования и науки, молодежи и спорта Украины, Киев;

В.К. Доля – д-р техн. наук, профессор Харьковской национальной академии городского хозяйства, член подкомиссии по управлению логистическими системами НМК по менеджменту и администрированию Министерства образования и науки, молодежи и спорта Украины, Харьков;

Е.В. Крикавский – д-р экон. наук, профессор, зав. кафедрой маркетинга и логистики Национального университета «Львівська політехніка», член подкомиссии по управлению логистическими системами НМК по менеджменту и администрированию Министерства образования и науки, молодежи и спорта Украины, Львов;

Т.Д. Москвитина – канд. экон. наук, доцент КНТЕУ, секретарь подкомиссии по управлению логистическими системами НМК по менеджменту и администрированию Министерства образования и науки, молодежи и спорта Украины, Киев;

О.Л. Петрашевский – д-р техн. наук, профессор Национального транспортного университета Украины, Киев;

Т.В. Ревуцкая – канд. экон. наук, директор компании «Карго-Сервис», Киев;

А.М. Сумец – канд. техн. наук, доцент, профессор Академии внутренних войск МВД Украины, член подкомиссии по управлению логистическими системами НМК по менеджменту и администрированию Министерства образования и науки, молодежи и спорта Украины, Харьков;

Н.И. Чухрай – д-р экон. наук, профессор, зав. кафедрой менеджмента организаций Национального университета «Львівська політехніка», Львов;

О.Л. Яременко – д-р экон. наук, профессор, зам. руководителя экспертно-аналитического центра по вопросам денежно-кредитной политики Совета Национального банка Украины, начальник отдела стратегии монетарной политики, Киев.

Научный редактор **А.М. Сумец**

1

2013

ЯНВАРЬ
ФЕВРАЛЬ

WWW.LOGISTICA.IN.UA

ЛОГИСТИКА

ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

международный научно-практический журнал

2013, № 1

В номере:

Новости логистики 8

Клуб логистической практики

«Холодная» логистика
(материалы блиц-опроса экспертов)..... 10

«Холодная» логистика

«Холодная» логистика — некоторые особенности 20
Людмила Семенюта

Несколько слов о «холодной» логистике 22
Олеся Кирсанова

«Цепочка «холодной логистики» наиболее эффективна там
где умеют сочетать качество доставки, скорость и цену 24
Андрей Ковалев

«Холодная» логистика — из опыта Европы 26
И. Г. Смирнов

Цепи поставок

Реинжиниринг бизнес-процесса организации системы снабжения
как средство усовершенствования экономической безопасности
компании 28
Е. С. Демиденко

уровне компании, предприятия и/или группы компаний по управлению ЦП «холодных грузов», связанный с разработкой комплексной системы нормативов / нормативных показателей для оценки эффективности ЦП, к которым можно отнести следующие: скорость поставок, протяженность поставок, совокупные логистические затраты; качество и уровень обслуживания потребителей, безопасность поставок, энергосбережение в ЦП, качество и точность документации и др.

4. Вероятно, в качестве примеров грамотной организации «холодных» ЦП могут быть названы крупные российские и зарубежные компании-производители, а также компании — логистические посредники, выполняющие услуги по перевозкам такой продукции, например: Metro Cash & Carry, Aushan, Danon, FM Logistic и др. Необходимо отметить, что Ассоциация «холодной» логистики Украины (UCCA) включает ряд участников — компании, функционирующие на рынке Украины, России и Западной Европы, выполняющие услуги и предлагающие технологические решения по поставкам «холодных грузов».

Но встает встречный вопрос: насколько эффективны цепочки поставок «холодных грузов» данных компаний и на базе каких показателей они оценивают эффективность таких ЦП? Поскольку технологии перевозок «холодных грузов» и технические решения являются важным составляющим звеном логистической системы, они могут влиять на повышение эффективности ЦП, а значит, на количественные и качественные экономические показатели ее функционирования.

Александр Сладковский, д-р техн. наук, проф., заведующий кафедрой логистики и промышленного транспорта Силезского технического университета, главный редактор журнала «Transport Problems», Катовице, Польша:

—1. Главной задачей «холодной» логистики является правильное планирование доставки. При этом следует различать кратковременные внутригородские перевозки (склад—магазин) и долговременные (производитель—склад, например логистического центра). В первом случае, вопрос необходимости различных температурных режимов обычно не ставится, вследствие кратковременности перевозки. Во втором случае, правильное планирование массовых перевозок должно обеспечить температурную однородность загрузки автомобиля.

2. Существуют технические решения, позволяющие организовать внутри контейнера-рефрижератора несколько температурных зон. Это можно обеспечить, например, при помощи дополнительной стенки, которая может перемещаться, деля общее внутреннее пространство на необходимые для перевозки зоны загрузки. В качестве примера можно привести продукцию фирмы ACORD Sp. z o.o. (Bydgoszcz, Poland). На рис. 3 показан пример такого кузова для автомобиля IVECO EuroCargo 150E24.

Тем не менее, в большинстве случаев использование указанных технических средств может не быть необходимо, если правильно организовать процесс доставки товаров. Использование таких специфических контейнеров-рефрижераторов требует допол-





Рис. 3. Кузов-рефрижератор с перемещающейся внутренней стенкой-перемычкой для автомобиля IVECO EuroCargo 150E24

[<http://www.nadwozia.acord.com.pl/nadwozia/chlodnie-zdjecia.htm>]

нительного времени на установку стенки-перемычки, задание соответствующих температурных режимов, усложняется процесс загрузки и т. д., что, в конечном счете, влияет на стоимость доставки товаров.

3. Цепочки холодной логистики могут сертифицироваться в случае организации регулярных долгосрочных массовых поставок скоропортящихся товаров. Очевидно, что это относится, прежде всего, к указанной выше первой группе перевозок, которые занимают относительно продолжительное время, могут иметь необходимость промежуточных перегрузок и т. д. Организация подобной сертификации RSPO описана на страничке в Интернете для поставок пальмового масла [<http://www.bmtrada.pl/rspo-olej-palmowy>]. Целью указанной сертификации было обеспечение качества поставок, с тем чтобы потребителю доставлялся оригинальный продукт. Тем не менее, принципы организации данной сертификации вполне могли бы подойти для сертификации «цепочек «холодной» логистики». В частности, должны быть определены критические пункты контроля; в них должен проводиться контроль качества перевозимых продуктов; должна быть обеспечена достаточно надежная идентификация продуктов и необходимое документальное их сопровождение; должны быть также заранее оговорены критерии оценки аудита.

4. Очевидно, что существует множество эффективных «цепочек «холодной» логистики». Например, польские замороженные ягоды доставляются потребителям пищевой промышленности многих стран мира. Намного более важным аспектом являются общие принципы организации таких цепочек. Опубликованная на странице [<http://www.logistyka.net.pl/bank-wiedzy/>] статья Alain Beerens так и называется: «Как улучшить прозрачность и эффективность цепочки поставок?» («Jak poprawić przejrzystość i efektywność łańcucha dostaw?»)). Указанная статья описывает опыт фирмы Groenewout Consultants & Engineers, которая разработала специальную методологию GRIP (Groenewout Reduction & Improvement Program), предназначенную для достижения поставленных задач. Настоятельно рекомендую ознакомиться с данной литературой.

Сергей Сторожицкий, Университет экономики и права «КРОК», Киев:

— 1. В первую очередь, нужно уделить большое внимание соблюдению температурного режима при перевозке продуктов, во избежание их порчи. Поскольку испорченные продукты вследствие их непригодности выбрасываются на свалку, при этом выделяя вредные вещества в воздух, разумным будет определить эту задачу как перво-