

**Соглаев Никита Валерьевич**

студент

Институт отраслевого менеджмента

СП ФГБОУ ВО «Государственный университет управления»

г. Москва

## **ИССЛЕДОВАНИЕ ЛОГИСТИКИ ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЯ СПОРТИВНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ**

***Аннотация:** в исследовательской работе раскрывается значимость логистики в современном спорте. Приводятся и рассматриваются примеры различных логистических компаний, особенности и принципы их работы. Делается вывод о том, что успешное проведение спортивных мероприятий может быть осуществлено лишь при отлаженной организации логистики грузовых и пассажирских перевозок.*

***Ключевые слова:** логистика, соревновательная логистика, исследования в логистике.*

Логистика пространств и границ на региональном, национальном международном уровне проникает во все социально-экономические системы и отрасли государственной деятельности [1–8] в том числе и в спортивную сферу со своими специфическими условиями деятельности.

Актуальность логистики в современном спорте очень высока, ведь именно она дает возможность при оптимальных затратах времени и экономии ресурсов вовремя организовать и провести массовые мероприятия с оптимальными затратами. Основной проблемой исследовательской работы является рассмотрение трудностей, связанных с организацией грузовых и пассажирских перевозок, а также значимость развития логистики в соревновательном направлении.

Цель статьи – выявить наиболее важные принципы, используемые логистическими компаниями, что в свою очередь позволит логистике развиваться более быстрыми темпами в спортивной отрасли.

При проведении спортивных соревнований зритель видит только то, что происходит на площадке, однако механизм работы чемпионата очень сложен. Сотни, а иногда и тысячи людей работают над организацией и подготовкой каждого мероприятия, в том числе и логистические компании.

Так, например, компания DHL – немецкий международный лидер мирового логистического рынка. Данная компания работает во многих направлениях, одно из которых – это транспортировка болидов, гоночного оборудования между этапами «Формулы-1» [13].

Для наглядного показания сложности и важности логистической грузоперевозки оборудования в данной области, рассмотрим ее наиболее подробно. Еще 15 лет назад проблема организации перевозок перед командами Ф-1 не стояла, так как этапы гонок проходили в Европе, и команды сами справлялись с транспортировкой, но вскоре этапы «Формулы-1» распределились по всему миру. В результате, по итогам общего собрания команд с руководителем ФОМ, Берни Экклстоуном, было принято решение о заключении контракта с единым провайдером логистических услуг для всех команд. Этим провайдером стал DHL. Сам процесс выглядит так: примерно за две недели до Гран-при ответственные люди получают всю информацию по тому, какое оборудование планируется привезти на гонку, какие аэродинамические и иного рода новинки планируется задействовать и другую информацию [13].

Логисты готовят документацию по данным пунктам, прокладывают оптимальный маршрут от базы до трассы, необходимое количество грузовиков, а также рассчитывают ориентировочное время, за которое все оборудование будет доставлено. Обычно, крайний срок – это вторник, то есть, за два-три дня до начала гонок. Важным моментом является погрузка всего необходимо оборудования. Для каждой грузовой машины у команды имеется определенный перечень того, что необходимо загрузить именно туда: двигатели, коробки передач, аэродинамические крылья и многое другое – все должно быть на своем месте. Поэтому главное правило логистов на командных базах – «ничего не забыть». Ведь

в противном случае «забытая вещь» может обнаружиться только при полной разгрузке всех траков, а дополнительные издержки на заказ отдельного чартера и доставку этой детали не нужны никому [11].

Во избежание подобных ситуаций к каждому загружаемому грузовику приставлен отдельный специалист, который фиксирует наличие всех необходимых деталей и оборудования. В соответствии с тем, что базы восьми команд расположены в Великобритании, двух – в Италии и одной в Швейцарии, было выбрано два координирующих центра DHL: в Лондоне и Мюнхене. Соответственно, команды транспортируют свой груз до этих центров, где зона ответственности переходит к провайдеру [11].

Каждая деталь требует бережного отношения к себе, и ради этого в компании имеется собственный штаб инженеров, который разрабатывает специфические технологии для наиболее качественной транспортировки груза. Также на провайдере лежит вся ответственность за взаимодействие с таможенными органами других государств. Все операции, связанные с таможней, должны укладываться в 2–3 часа, поэтому компания должна постоянно следить за изменением таможенных законодательств других стран и докладывать командам обо всех документах, которые необходимо оформить дополнительно. Стоит заметить, что провайдер также ответственен за все телевизионное оборудование, которое, к тому же, требует долгой и кропотливой установки, и его необходимо доставить за полторы недели до начала Гран-при. Данное изображение помогает понять масштабы логистических операций, которые выполняет DHL [11].



Рис. 1

Данные, изложенные выше, наглядно показывают огромную значимость логистики в этом спортивном мероприятии. В свою очередь, немецкая компания DHL придерживается нескольких принципов, помогающих ей выполнять все условия:

1. Проектирование решений. Проектирование решений состоит в анализе вашей цепи поставок и поиске путей ее совершенствования. Команда специалистов DHL по проектированию решений предлагает свой опыт и широкий диапазон услуг выработки стратегии логистической сети, проектирования и моделирования транспортных потоков, складов, а также совершенствования процессов и анализа запасов [9].

2. Технологическая интеграция. Создавая системы с нуля или интегрируя их в текущую инфраструктуру, IT-специалисты компании DHL стремятся предоставить заказчикам согласованные, высококачественные и экономически эффек-

тивные услуги, понимая, что технологии следуют за потребностями, а не наоборот. DHL работает над изменением технологии в соответствии с требованием заказчиков [9].

3. Неизменно высокое качество работы в любых уголках мира.

4. Использование единых процессов для управления проектами и непрерывное совершенствование.

5. Оценка результативности.

В качестве второго примера мировой компании выступает Kuehne+Nagel, международный логистический провайдер, успешно реализует проекты в организации цепочки поставок для спортивно-зрелищных мероприятий, выставок, автомобильных гонок и гастрольных туров. Данная компания занималась организацией перевозок для Зимних Олимпийских игры в Сочи 2014 [10] Kuehne+Nagel придерживается особых секретов спортивной логистики, которые позволяют ей справляться со своей сложной и ответственной работой. Среди них следующие [14]:

1. Учитывать местные специфики и осуществлять глобальное присутствие. Учитывая специфику региона, привлекая локальных специалистов и подрядчиков, можно не только реализовать поставленные клиентом задачи, но и расширить возможности компании. Предоставляя комплексные логистические решения, Kuehne+Nagel стал новатором в этой области. Планирование, координация, командная работа, смелость, технические навыки и оперативное реагирование – вот ключи к успеху эффективной логистики спортивного мероприятия!

2. Время решает все. Любое спортивное и культурное событие имеет неизменные сроки проведения, которые утверждаются при присуждении статуса города-организатора. Крупное спортивное мероприятие не может начаться ни на один день и даже ни на час позже. На этапе планирования логистического концепта мероприятия компания Kuehne+Nagel предоставляет своим заказчикам проектное расписание с описанием задач и рисков, сопряженных с международной доставкой грузов на объекты, соответствуя взыскательным требованиям

международных заказчиков по координации мероприятий с большим количеством участников и зрителей.

3. За кулисами. Наивысший уровень мастерства в сфере логистики спортивно-зрелищных мероприятий – эффективно организовать процесс доставки груза в соответствии со специфическими требованиями клиента – это невидимая работа логистической команды за кулисами мероприятия. Заказчик всегда может приподнять занавес и посмотреть на реализацию проекта изнутри, но управление процессами должно быть доверено профессионалам.

4. Единственный шанс. У логистического оператора не существует второго шанса на решение проблемы или корректировку своих действий при ввозе, обслуживании на период проведения мероприятия и обратном вывозе – соответственно, не будет времени на улучшение рабочих процессов и процедур, а также тренинг персонала.

5. Вы точно все предусмотрели? Как и в любой работе, логистический оператор должен учитывать возможные форс-мажорные обстоятельства: от объявления локаута в спортивных лигах, незапланированных визитов официальных лиц до наступления страхового случая и смены погодных условий.

6. Как стоит реагировать? Молниеносно, но учитывая всю сложность поставленной задачи и риски заказчика.

Следуя этим важным правилам и принципам, компании Kuehne+Nagel удастся оставаться лидером оказания логистических услуг и поставок и выполнять свою работу в установленный срок и наиболее качественно.

### ***Список литературы***

1. Воронов В.И. Методологические основы формирования и развития региональной логистики: Монография. – Владивосток: Изд-во Дальневосточного университета, 2003. – 316 с.

2. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики: Учебное пособие / Б.А. Аникин, Т.А. Родкина, В.А. Волочиенко [и др.]. – М., 2014.

3. Ермаков И. Постановка проблемы развития национальной логистической системы / И. Ермаков, Д. Петухов // Логистика. – 2014. – №11 (96). – С. 56–59.
4. Петухов Д.В. Теоретические принципы разработки стратегии развития национальной логистической системы управления // Управление. – 2015. – Т. 3. – №2. – С. 37–42.
5. Воронов В.И. Международная логистика // Вестник университета / Государственный университет управления. – 2004. – Т. 700. – С. 700.
6. Абдулабекова Э.М. Развитие логистики в России // Гуманитарные науки: новые технологии образования: Материалы 10-й Региональной научно-практической конференции (19–20 мая 2005 г.). – Махачкала: ИПЦ ДГУ, 2005.
7. Воронов В.И. Основные элементы эволюции элементов цепей поставок в международной логистике / В.И. Воронов, А.В. Воронов // Логистика. Проблемы и решения: Международный научно-практический Украинский журнал. – Харьков, 2013. – №2.
8. Воронов В.И. Международные аспекты логистики: Учебное пособие / В.И. Воронов, А.В. Воронов, В.А. Лазарев, В.Г. Степанов. – Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2002. – 168 с.
9. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.dhl.ru/ru/logistics/supply\\_chain\\_solutions/how\\_we\\_work.html](http://www.dhl.ru/ru/logistics/supply_chain_solutions/how_we_work.html)
10. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.kn-portal.com/index.php?id=11397>
11. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://motor.ru/articles/2012/07/19/f1logistics/>
12. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.dhl.ru/content/dam/downloads/ru/express/ru/shipping/customer\\_magazines/express\\_customer\\_magazine\\_ru\\_ru\\_004.pdf](http://www.dhl.ru/content/dam/downloads/ru/express/ru/shipping/customer_magazines/express_customer_magazine_ru_ru_004.pdf)  
[http://www.dhl.ru/content/dam/downloads/ru/express/ru/shipping/customer\\_magazines/express\\_customer\\_magazine\\_ru\\_ru\\_004.pdf](http://www.dhl.ru/content/dam/downloads/ru/express/ru/shipping/customer_magazines/express_customer_magazine_ru_ru_004.pdf)
13. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.dhl.ru/ru/press/releases/releases\\_2011/local/032911.html](http://www.dhl.ru/ru/press/releases/releases_2011/local/032911.html)
14. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.s-bc.ru/issue/17>