

Шегай Дарья Владиславовна

студентка

Привалова Екатерина Андреевна

студентка

Институт отраслевого менеджмента

СП ФГБОУ ВО «Государственный университет управления»

г. Москва

ВЛИЯНИЕ ПОТЕНЦИАЛА ТРУДОВЫХ РЕСУРСОВ НА ПОЯВЛЕНИЕ ПРОБЛЕМ В РАЗЛИЧНЫХ ВИДАХ ЛОГИСТИКИ

Аннотация: в статье рассмотрены проблемы, возникающие в логистике вследствие влияния человеческого фактора. Приведена классификация видов логистики. Отражены проблемы, причиной которой мог стать человеческий фактор, по каждому из видов логистики. Представлены предположения авторов об истории происхождения проблем. Предложены мероприятия по решению исследуемых проблем.

Ключевые слова: логистика, человеческий фактор, менеджер, компания, руководитель.

Трудовая занятость населения регулируется государством [1] и требует совершенствовать системы управления занятостью, особенно в трудоизбыточных регионах [2], существуют и некоторые проблемы подготовки кадров в области логистики [3]. В настоящее время актуальность проблемы влияния человеческого фактора в логистических организациях приобретает всё большую значимость по мере увеличения областей взаимодействий между компаниями, которые активно сотрудничают друг с другом. Растут и потенциальные возможности сотрудников проявлять себя не только в профессиональном плане, но и в умении быстро ориентироваться в соответствии с поставленными задачами. Зачастую работники разного рода организаций всё чаще и чаще показывают своё стремление к реализации личных целей, которые в свою очередь могут существенно отличаются от целей и задач компаний.

Современная практика показывает, что каждая организация независимо от ее профиля и сферы деятельности сталкивается с так называемым влиянием трудового ресурса со стороны работников. Такой тип поведения имеет свои предпосылки, виды и формы проявления, а также степень влияния на итоговые показатели проделанной работы в компании, т.е. результатов профессиональной деятельности. Немаловажным аспектом является психологический фактор. Каждый работник компании представляет собой личность, которой присущи те или иные черты, прямым образом влияющие на его манеру поведения и восприятие всего происходящего в организации. В данной статье мы предлагаем рассмотреть некоторый ряд проблем из разных видов логистики и системно анализировать их с точки зрения человеческого отношения к своей профессиональной деятельности. Это позволит разобрать возможные средства профилактики возникновения данного типа проблемы.

В своей статье мы будем опираться на классификацию видов логистики из учебных материалов для обучающихся по специальности «Менеджмент» «Все по специальности менеджмент» [4].

В производственной логистике существует проблема выбора оптимального поставщика, правильное размещение товара, оптимальная доставка и многое другое [5; 6]. Такая тема наиболее актуальна для торговых компаний. Данная проблема может быть напрямую связана с человеческим фактором. Менеджеры, ищащие клиентов, могут не всецело изучить внешнюю среду организации, из-за этого выбранный поставщик может являться не самым надежным, подходящим для компании. Аналогично можно предположить и об оптимальной доставке, менеджеры-логисты, рассмотрев не все возможные варианты выбора транспорта, маршрута, времени в пути могут создать нерациональной решение выбора оптимального варианта. Здесь всевозможные ошибки возникают из-за людей, рабочих, это все может служить предпосылками для развития данной проблемы в промышленной логистике. Решением данной проблемы могут послужить: повышение прозрачности процедур выбора поставщика, субъективность принятия решения, расширение конкурентной среды.

В классической(базовой) логистике существует такая проблема как преследование организационными подразделениями своих целей, что способно привести к усилению межфункциональных конфликтов и общему отклонению от стратегий и целей компании. Таким примером может послужить столкновение интересов службы закупок и склада, где первые заинтересованы в приобретении как можно больших партий товара с целью получения оптовых скидок от поставщиков, а вторые хоть и имеют цель в максимальной загрузке своих мощностей, все же имеют физические ограничения [7]. Здесь проблема возникает из-за разногласий групп людей, каждая из которых нацелена исключительно на свои цели, не думая об интересах других подразделений. Такое поведение можно назвать постконтрактным оппортунизмом, который понимается как стремление одной стороны к изменению условий договоренности в свою пользу (экономический словарь). Мы считаем, что эта проблема возникла вследствие влияния трудового ресурса. Решением этой проблемы является служба логистики, задачей которой является найти решение наилучшее, выгодное для компании.

В торговой логистике мы рассмотрим проблему порожних пробегов транспорта, воровства [8]. Проблема порожних пробегов состоит в то, что если на груженый пробег мы повлиять не можем, то пробег порожних вагонов зависит от плана их передачи. Она появляется из-за недочетов в расчетах перевозки товаров поставщикам. Может получиться так, что автомобиль вернется на склад пустым, вместо того, чтобы приехать загруженным от поставщика. Порожние пробеги отрицательно влияют на рентабельность компании, так как она оплачивает услуги транспорта и труд рабочих. Оптимизировать порожние пробеги возможно путем согласования мест назначения грузов с заказами на возникающие или ожидаемые перевозки в регионах, ближайших к месту назначения. Решением могут быть информационные улучшения, например, такие, как разработка/приобретение автоматизированного программного обеспечения для планирования, маршрутизации и контроля эффективности использования ТС. А теперь поговорим про проблему воровства. На практике существует большое количество организаций, где пишут в документах лимит, предназначенный на украденные товары,

что уже считается не совсем логичным. Руководителям проще наделять обязанностями охранников продавцов-консультантов и не доплачивать, чем ставить специально обученных людей из ЧОП и платить им. Проблему воровства решить сложнее, но уменьшить количество подобных деяний можно, как, например, использованием магнитных рамок и установлением видеокамер.

Встречается проблема использования устаревших технологий и неприменения инновационных возможностей современности в инновационной логистике [9]. Имея бюджет на обновление оборудования, покупки новый инновационных машин руководители держат у себя в подчинении десятки рабочих, преследуя свои цели, будь то приятельские отношения с подчиненными или же ложный довод, что и без практического оборудования компания может преуспеть, имея огромный штаб сотрудников. А ведь такие примеры неоднократно встречаются на практике, руководители не осознают насколько выгодно перейти на различные программы управления, вместо того, чтобы платить людям за их работу, когда они могут быть более полезны в другом деле на этой же компании.

В складской логистике, которая занимается управлением запасами, также присутствуют множество проблем, которые не дают этой отрасли масштабно развиваться [10]. Это довольно сложный механизм, который отводит главную роль складам, то есть техническим сооружениям, где производится хранение, накопление и распределение грузов. Наиболее важными проблемами, связанными с человеческими факторами, являются:

- отсутствие квалифицированных кадров;
- слабая логистическая инфраструктура;
- использование устаревших технологий;
- непонимание руководством реальных проблемы собственного предприятия;
- отсутствие знаний в области управления складами.

Среди всех вышеперечисленных проблем на первое место ставится некомпетентное руководство, которое не умеет решать поставленных задач в области складской логистики. Так как именно руководство принимает управленческие

решения, в соответствии с которыми и действуют подчиненные. Примером может служить ситуация, когда компания добилась увеличения количества складов, но руководитель не предусмотрел расширение штата. По этой причине какие-то сотрудники будут выполнять больше задач, чем должны. В таком случае качество выполнения задач будет иметь тенденцию к ухудшению. Таким образом, руководитель смог увеличить количество складов, для того, чтобы максимизировать прибыль, но не предусмотрел все нюансы.

Что касается закупочной логистики, то совершенно очевидно, что главной задачей в этом виде логистики является взаимодействие с поставщиками. Так как от выбора поставщика зависит практически весь успех логистического снабжения, то этому вопросу уделяется особое внимание. Прежде, чем выбрать поставщика, нужно провести четкое исследование рынка закупок, проанализировать поведение рынка поставщиков. Таким образом, нужно дать, как можно более точную оценку всем возможным источникам закупаемых материальных ресурсов и провести анализ всевозможных рисков [11; 12]. Необходимо уточнить, что, если не во многом, то в большинстве случаев данный анализ зависит от человека, в чьи обязанности это входит. Тут большую роль играет именно человеческий фактор. Если человек будет невнимательным, некомпетентным или не придаст большое значение данной задаче, то это может поставить под сомнение то, насколько успешно будет проанализирован рынок, а в последующем и выбран поставщик. И, безусловно, выбор самого поставщика играет значительную роль для закупочной логистики. Так как задача логистики в общем – это нахождение самого оптимального варианта, то логично отметить, что в выборе поставщика действует тот же принцип. Насколько успешно логист найдет поставщика, спрогнозирует возможные риски и успех от работы с ним, настолько и будет произведено логистическое снабжение. Также стоит принять во внимание и то, что после работы с поставщиком, должен быть произведен четкие анализ, в котором дается оценка данному взаимодействию. Это делается для того, чтобы потом понять, можно ли опять работать с данным поставщиком, приведет ли такое сотрудничество к поставленным целям.

Распределительная логистика занимается обеспечением рационального процесса доставки к потребителю и формированием эффективного логистического сервиса [13]. На макроуровне к задачам распределительной логистики относят:

- выбор схемы распределения материального потока;
- определение оптимального количества распределительных центров (складов) на обслуживаемой территории;
- определение оптимального места расположения распределительного центра (склада) на обслуживаемой территории.

Для успешного выполнения всех задач, связанных с распределительной логистикой, необходимо решить следующие вопросы: в какой мере затраты, связанные с сокращением времени товародвижения компенсируются увеличением выручки от возросшего объема продаж; может ли предприятие допустить снижение уровня обслуживания клиента при одновременном увеличении объема поставок; насколько целесообразно складировать товар по месту производства или непосредственно на рынке сбыта. Все эти вопросы тем или иным способом касаются выбора наиболее оптимального решения. К сожалению, очевидно, что все эти вопросы должны быть максимально рационально решены. Влияние человеческого фактора в данном виде логистике оказывает прямое воздействие на достижение поставленных целей. И тут многое зависит от человека, в чьей компетенции решать такие проблемы, как обеспечение минимальных сроков поставки, максимального уровня сервиса, максимального уровня получения прибыли, минимальных издержек.

К транспортной логистике следует отнести задачи, решение которых позволяет оптимизировать как транспортные процессы, так и процессы, сопряженные с транспортными. В целом, комплекс задач транспортной логистики охватывает логистические процессы, включающие транспортировку грузов.

Чаще всего проблема транспортной логистики, с которой чаще всего сталкиваются, это халатное отношения руководителя к транспортным средствам, а

именно либо не все, либо часть транспортных средств не отвечает мировым стандартам [14]. Также на плечах человека, занимающегося транспортной логистикой, лежит ответственность за потери от простоя в ожидании погрузки или выгрузки. В данной проблеме очень многое зависит от человека, сможет ли она правильно компенсировать данные затраты и, несмотря на все неустойки, не потерять намеченную прибыль.

Подводя итоги, мы рассмотрели, какие проблемы возникают в том или ином виде логистике из-за человеческого фактора. Данные проблемы могут быть, как и специфическими для определенного вида логистики, так и часто встречающимися в них. Поэтому при совершении практически всех логистических операций нужно по максимуму учитывать приведенные выше нюансы и стараться избегать негативных последствий после них. Исследовательская работа выполнена на кафедре логистики ГУУ в ее научной школе [15–17].

Список литературы

1. Абдулабекова Э.М. Роль государства в регулировании занятости на современном этапе / Э.М. Абдулабекова // Вопросы структуризации экономики. – №2. – Махачкала: Исэи Днц Ран, 2004.
2. Абдулабекова Э.М. Управление занятостью в трудоизбыточном регионе (на примере республики Дагестан): Дис. ... канд. экон. наук. – Махачкала, 1999.
3. Абдулабекова Э.М. Проблема подготовки кадров в области логистики в России / Э.М. Абдулабекова // Вестник ДГУ. Философия. Право. Экономика. – Махачкала: Ипц дгу, 2005.
4. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://management-study.ru/vidy-logistiki.html#ixzz4MKoLmbr4>
5. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики: Учебное пособие / Б.А. Аникин [и др.]. – Москва, 2014.
6. Воронов В.И. Основы научных исследований: Учебное пособие / В.И. Воронов, В.П. Сидоров. – Владивосток: Изд-во Вгус, 2003. – 160 с.

7. Левкин Г.Г. Управление логистикой в организации: Учебное пособие // Сибирский институт бизнеса и информационных технологий. – Омск, 2007. – 170 с.
8. Санкт-Петербургский государственный университет сервиса и экономики «Логистика торгового предприятия» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.studfiles.ru/preview/5274660>
9. Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Сибирский федеральный университет», Институт управления бизнес-процессами и экономики, кафедра «Управление бизнес-процессами и экономики». Контрольная работа.
10. Что такое складская логистика – основные понятия, задачи и функции // Хитер Бобер.
11. Логистика: тренинг и практикум: Учебное пособие / Б.А. Аникин [и др.]. – Москва, 2014.
12. Воронов В.И. Методологические основы формирования и развития региональной логистики: Монография. – Владивосток: Изд-во Дальневосточного Университета, 2003. – 316 с.
13. Николайчук В. Логистика в сфере распределения. – Питер, 2001.
14. Основные проблемы транспортной логистики в России и за рубежом [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://arbir.ru/articles/a_3989.htm
15. Воронов В.И. Методологические аспекты экономического обеспечения логистических систем управления / В.И. Воронов // Вестник ГУУ. – №4 (17). – М., 2006.
16. Ермаков И. Становление научных школ кафедры логистики ГУУ / И. Ермаков, Е. Филиппов, С. Белова // Логистика. – 2014. – №10 (95). – С. 71–75.
17. Аникин Б.А. Научная школа «Логистика» ГУУ / Б.А. Аникин, И.А. Ермаков, С. Белова // Управление. – 2015. – Т. 3. – №2. – С. 5–15.