

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ

федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования

Кафедра «Менеджмент и маркетинг»

**СТРАТЕГИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ**

Методические указания

к выполнению практических и самостоятельных работ
для магистрантов направления 38.04.02 «Менеджмент»

Курган 2019

Кафедра «Менеджмент и маркетинг»

Дисциплина: «Стратегическое управление логистической инфраструктурой»
(направление: 38.04.02)

Составила: канд. геогр. наук, доцент А. Е. Коваль

Утверждены на заседании кафедры

«16 » мая 2019 г.

Рекомендованы методическим советом
университета

«14» марта 2019 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
Тема 1. Стратегии развития логистической инфраструктуры	4
Тема 2. Складская сеть и ее моделирование	5
Тема 3. Логистика складирования. Особенности формирования и управления складской сетью.	8
Тема 4. Развитие логистической инфраструктуры транспорта	9
Тема 5. Информационная поддержка управления логистической инфраструктурой	12
Тема 6. Эффективность инвестиционных проектов и программ развития транспортно-логистической инфраструктуры и формирования развития транспортно-логистической системы	14
Вопросы к зачету	16
Библиографический список	18

ВВЕДЕНИЕ

Методические указания «Стратегическое управление логистической инфраструктуры» к выполнению практических и самостоятельных заданий предназначены для магистрантов направления 38.04.02 «Менеджмент» заочной формы обучения.

Выполнение заданий, предложенных в данных методических указаниях, способствует более глубокому изучению учебного материала, овладению навыками инновационных управленческих решений по проектированию и стратегическому управлению современной логистической инфраструктурой предприятий различных отраслей, промышленных и торговых компаний, пониманию экономической политики РФ, формированию современного экономического мышления.

ТЕМА 1. СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

1 Особенности функционирования элементов инфраструктуры в различных функциональных областях логистики: снабжении, производственных процессах и распределении.

2 Понятие стратегического видения и его источники.

3 Возможные стратегические риски.

Кейс: стратегия развития логистики.

Фирма «Минификс» является производителем и наладчиком компьютерных локальных систем в Москве и Московской области. Служба логистики компании состоит из транспортного отдела и отдела доставки продукции. Служащие отдела отвечают за ведение переговоров с клиентами, получение и учет заказов, подготовку отгрузочной и технической документации. «Минификс» осуществляет продажу непосредственно потребителям, нуждающимся в установке локальных компьютерных сетей. В основном это отделения банков и страховых компаний.

Головная контора фирмы «Минификс» находится в Москве, на юго-востоке столицы. При доставке компьютеров клиентам компания пользуется услугами нескольких компаний-перевозчиков. При этом 50 % отгрузок осуществляется мелкими партиями. С большинством автоперевозчиков у компании «Минификс» нет договоров, а автотранспорт подается под погрузку по разовой заявке.

Доставка продукции потребителям не налажена. Велико время от подачи заявки до получения продукции, особенно в случае мелких отправок. Пере-

возочные средства бывают не подготовлены к перевозке чувствительного оборудования. Плохо поставлена коммуникационная связь. Заявки на автотранспорт, посылаемые компанией «Минификс», часто теряются из-за того, что слишком много разных лиц в разных транспортных компаниях участвует в их учете и распределении.

Иногда продукция фирмы возвращается, но при этом процедура оформления возврата к неудовлетворению клиентов очень сложна. Транспортировка возврата часто задерживается. «Минификс» связывается с диспетчерской автофирмы, а та назначает время, когда автотранспорт придет за возвращенным оборудованием. Часто назначается время, крайне неудобное для клиента. Приходится ждать несколько дней, когда грузовик автомобильной фирмы придет за продукцией. В конечном счете, страдает компания «Минификс», которая постоянно получает жалобы клиентов.

Вопрос. Что надо предпринять, чтобы наладить операции по логистике в компании «Минификс»?

Вопросы для самостоятельной работы

- 1 В чем смысл современного стратегического планирования?
- 2 Как устанавливаются корпоративные стратегические цели логистики компании?
- 3 Каковы основные тенденции развития логистики в будущем?

ТЕМА 2. СКЛАДСКАЯ СЕТЬ И ЕЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ

- 1 Моделирование складской системы.
- 2 Основные принципы анализа и исследования инфраструктуры в логистической системе.
- 3 Развитие логистической инфраструктуры транспорта.

Основные понятия

Грузовой манифест

Грузовой терминал

Коносамент

Контейнер

Паллет

Перевозочный счет-фактура

Транспорт

Транспортные тарифы

Упаковка

Тестовые вопросы

1 Какая из указанных причин выделения транспорта в самостоятельную область применения логистики является наиболее важной:

- а) доля транспортных издержек в общих логистических затратах;
- б) решение ряда сложных проблем при выборе каналов распределения;
- в) возможность транспорта создать надежно, устойчиво и оптимально функционирующую систему: снабжение – производство – распределение – потребление;
- г) высокая доля транспортной составляющей во внешнеторговой цене товара.

2 Что означает для потребителя транспортных услуг понятие равновесных точек:

- а) выбор оптимального соотношения различных видов транспорта;
- б) оптимальное распределение ограниченных ресурсов транспорта;
- в) выбор между обеспеченностью сохранности груза в пути следования и доставки груза «точно в срок».

3 Какой из качественных критериев заслуживает лучшей оценки при выборе видов транспорта (см. табл. 1):

- а) срок доставки;
- б) частота отправления;
- в) соблюдение графика поставки;
- г) провозная способность (универсальность);
- д) доступность;
- е) стоимость.

Таблица 1. Виды транспорта

1	2	3	4	5
Ж/д	водный	авт.	трубопровод	воздушный

Задача 1

Российская компания специализируется на производстве бытовых электроприборов и регулярно сталкивается с вопросом, где закупать комплектующие изделия – в России или в Юго-Восточной Азии? Так, в случае отгрузки из Юго-Восточной Азии необходимо преодолеть большие расстояния, чем при отгрузках из России. Транспортные затраты будут значительно выше а более длительные. сроки перевозки потребуют дополнительных запасов в сети снабжения и дополнительных страховых запасов гарантирующих бесперебойное производство. Более того, продукция из региона Юго-Восточной Азии подле-

жит обложению импортными пошлинами. В табл. 2 перечислены дополнительные факторы, возникающие при отгрузке из Юго-Восточной Азии.

Таблица 2. Дополнительные факторы, возникающие в случае отгрузки продукции из региона Юго-Восточной Азии*

Наименование фактора	Значение
Тариф на транспортировку грузов морей	150 у.е. за 1 м ³
Импортная пошлина за ввоз товаров	12 %
Процентная ставка на запасы	
а) в пути	10 %
б) страховые	10 %
Продолжительность транспортировки	25 дн.
Дополнительные страховые запасы комплектующих у получателя	7 дн.

Удельная стоимость (цена) товара составляет 4000 у.е., 6000 у.е. | 8000 у.е., 10 000 у.е., 12 000 у.е. за 1 м³.

Цена комплектующих изделий в России на 20 % выше, чем в регионе Юго-Восточной Азии, а их качество одинаковое.

На основании указанных факторов и удельной стоимости 1 товара определить дополнительные затраты, возникающие при отгрузках из Юго-Восточной Азии. Сравнивая затраты при закупке комплектующих в России и в Юго-Восточной Азии, выбрать поставщика товара.

Задача 2

Произвести расчет стоимости перевозки холодильных компрессоров из России на Кубу по двум вариантам: в контейнерах и в ящичной таре. На основе расчетов выбрать наиболее экономичный вариант.

Исходные данные для расчетов

Объем груза – 300 т.

Схема перевозки: по железной дороге от Ростова до Санкт-Петербурга и далее морем от Санкт-Петербурга до Гаваны. Стоимость перевозки по железной дороге: в контейнерах – 13 200 долл. за 20-тонный контейнер; в ящичной таре – 36 900 долл./вагон.

Загрузка груза: в контейнер – 5 т: в вагон – 13 т.

Стоимость перевалки с железной дороги в морское судно:

в контейнерах – 1500 долл./контейнер;

в ящичной таре – 1210 долл./т.;

Стоимость фрахта: в контейнерах – 2000 долл./т; в ящичной таре – 2300 долл./т (класс груза 7).

Вопросы для самостоятельной работы

- 1 Каковы основные критерии выбора транспорта.
- 2 Каковы основные предпочтения грузовладельцев при организации доставки товаров?
- 3 Назовите виды сообщений. Что подразумевается под прямым смешанным сообщением?
- 4 Назовите самый распространенный способ укрупнения грузовых мест.
- 5 Назовите современные транспортно-технологические системы, кроме контейнерной?
- 6 Что является предметом договора при перевозке грузов?
- 7 Каково основное содержание коносамента, чартера?
- 8 Какие предприятия могут осуществлять автомобильные перевозки в России?

ТЕМА 3. ЛОГИСТИКА СКЛАДИРОВАНИЯ. ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ И УПРАВЛЕНИЯ СКЛАДСКОЙ СЕТЬЮ

1 Определение оптимального числа складов в складской сети. Зависимость общих логистических издержек от числа используемых складов в складской сети.

2 Взаимосвязь уровня обслуживания клиентов и числа складов в сети. Размещение складов в складской сети.

3 Выбор оптимального варианта стратегии складирования запасов.

4 Особенности формирования и управления складской сетью в различных сферах бизнеса. Алгоритм формирования складской сети.

5 Решение стратегических задач при проектировании складской сети.

Основные понятия

Склад

Логистика складирования

Логистический процесс на складе

Система складирования

Задача 1

Торговая компания «РИМ» занимается реализацией крупной бытовой техники. Годовой грузооборот склада составляет 28 тыс. т при среднем сроке хранения запасов 25 дней. Компания имеет склад площадью 2000 м², высота потолков – 5 м. Товар укладывается в штабели по 2 блока. Блок состоит из 2 европоддонов, складываемых в 2 яруса. Габаритные размеры европоддона – 1200 мм х 800 мм, высота поддона с товаром – 1,6 м. При данном виде укладки нагрузка на 1 м² площади складирования равна 0,6.

В последние годы бизнес идет удачно, и объемы продаж ежегодно растут. В сложившихся условиях руководство компании приняло решение об увеличении объема продаж до 45 тыс. т.

Вопросы

- 1 Сможет ли склад торговой компании «РИМ» поддерживать увеличение объема продаж?
- 2 Определите потребные дополнительные складские площади.

Задача 2

Оптовая компания занимается реализацией широкоформатных телевизоров. Годовой грузооборот склада составляет 12 тыс. т при среднем сроке хранения запасов 20 дней. Компания имеет склад площадью 1950 м², высота потолков – 3 м. Товар укладывается в штабели по 20 блоков. Блок состоит из 4 европоддонов, складываемых в 2 яруса. Габаритные размеры европоддона – 2400 мм х 1600 мм, высота поддона с товаром — 0,8 м.

При данном виде укладки нагрузка на 1 м² площади складирования равна 0,5. Руководство компании приняло решение об увеличении объема продаж до 14 тыс. т.

Вопросы

- 1 Сможет ли склад торговой компании поддерживать увеличение объема продаж?
- 2 Определите потребные дополнительные складские площади.

Вопросы для самостоятельной работы

1. Для каких целей служат запасы?
2. Каковы основные типы запасов?
3. В чем основной смысл управления запасами?
4. Как определяется размер запасов?
5. Каковы основные критерии принятия решения на фирме о приобретении собственного склада или аренде складских помещений?
6. Как планировка и проектирование склада могут повлиять на производительность и эффективность его работы?
7. Производительность определяется соотношением между фактическим выходом и входом. Если говорить о функции складирования, то как организация может измерить уровень производительности склада?

ТЕМА 4. РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТРАНСПОРТА

1 Транспортные терминалы и развитие логистической инфраструктуры транспорта.

2 Модели, методы и алгоритмы управления транспортными системами в новых экономических условиях.

3 Проблемы реформирования транспортных систем и комплексов.

4 Создание и совершенствование развитого наукоемкого комплекса формальных моделей, прикладных методов и эффективных алгоритмов управления транспортными системами и комплексами.

Задача 1

Выбор логистической схемы доставки товаров в зависимости от времени их продвижения.

Условие задачи

1 Объем спроса на товар достаточно стабильный и носит регулярный характер.

2 Объем продаж составляет:

- 40 млн у.е., или 80 тыс. единиц товара в год;
- 30 млн у.е., или 60 тыс. единиц товара в год;
- 25 млн у.е., или 50 тыс. единиц товара в год;
- 12,5 млн у.е., или 25 тыс. единиц товара в год.

Продажа товара осуществляется равномерно день ото дня.

3 Альтернативные схемы доставки товаров:

- а) транспортировка самолетом в малых контейнерах до мест розничной торговли;
- б) перевозка автомобильным транспортом в малых контейнерах до места розничной торговли;
- в) перевозка автомобильным транспортом в больших контейнерах до места розничной торговли;
- г) транспортировка по железной дороге в больших контейнерах до склада и от него малыми партиями до места розничной торговли.

4 Затраты времени при транспортировке самолетом:

- время обработки заявки – 5 дней;
- время в пути – 1 день;
- время нахождения в месте розничной торговли – 2 дня.

5 Затраты времени при транспортировке автомобильным транспортом в малых контейнерах:

- время обработки заявки – 5 дней;
- время в пути – 2 дня;
- время нахождения в месте розничной торговли – 2 дня.

6 Затраты времени при транспортировке автомобильным транспортом в больших контейнерах:

- время обработки заявки – 5 дней;
- время в пути – 2 дня;
- время нахождения в месте розничной торговли – 8 дней.

7 Затраты времени при перевозке железнодорожным транспортом в больших контейнерах на склад и далее малыми партиями:

- время обработки заявки – 5 дней;
- время в пути – 4 дня;
- время нахождения на складе – 10 дней;
- время нахождения в месте розничной торговли – 5 дней.

8 Удельные транспортные расходы:

а) при объеме продаж 40 млн у.е., или 80 тыс. единиц;

- при транспортировке самолетом – 3,33 у.е.;
- при транспортировке автомобилями малыми контейнерами – 2,70 у.е.;
- при транспортировке автомобилями большими контейнерами – 1,58 у.е.;
- при транспортировке железнодорожным транспортом – 0,19 у.е.;

б) при объеме продаж 30 млн у.е., или 60 тыс. единиц:

- при транспортировке самолетом – 4,10 у.е.;
- при транспортировке автомобилями малыми контейнерами – 3,31 у.е.;
- при транспортировке автомобилями большими контейнерами – 2,34 у.е.;
- при. транспортировке железнодорожным транспортом – 1,14 у.е.;

в) при объеме продаж 25 млн у.е., или 50 тыс. единиц:

- при транспортировке самолетом – 4,54 у.е.;
- при транспортировке автомобилями малыми контейнерами – 3,65 у.е.;
- при транспортировке автомобилями большими контейнерами – 2,83 у.е.;
- при транспортировке железнодорожным транспортом – 1,74 у.е.;

г) при объеме продаж 12,5 млн у.е., или 25 тыс. единиц:

- при транспортировке самолетом – 5,65 у.е.;
- при транспортировке автомобилями малыми контейнерами – 5,37 у.е.;
- при транспортировке автомобилями большими контейнерами – 5,13 у.е.;
- при транспортировке железнодорожным транспортом – 4,09 у.е.

Процентная ставка на стоимость запасов равна 10 % годовых.

Стоимость 1 единицы товара составляет 500 у.е.

Определить:

- 1) годовую оборачиваемость или количество рейсов для каждой схемы доставки и каждого объема продаж;
- 2) объем товарных запасов, или средний размер поставки за рейс
- 3) издержки, на перевозку за рейс каждым видом транспорта для каждого объема продаж;
- 4) общие издержки за рейс при доставке товаров для каждой из альтернативных схем доставки, включая издержки на товарные запасы;
- 5) рациональные схемы доставки товаров для каждого объем продаж.

Задача 2

Выбор вида транспорта

Условие задачи. Российская компания имеет сборочное предприятие в регионе Юго-Восточной Азии. Широкий ассортимент комплектующих частей регулярно отправляется из России на сборочное предприятие. При этом часто возникает, вопрос: как транспортировать груз – воздушным или морским транспортом?

Факторами, играющими решающую роль при выборе между воздушным или водным транспортом, являются:

- фрахтовая ставка при транспортировке морем – 250 у.е. за 1 м³;
- фрахтовая ставка при перевозке воздушным транспортом – 1154 у.е. за 1 м³;
- время в пути при перевозке морским транспортом 1–50 дней;
- время в пути при перевозке воздушным транспортом 2–10 дней;
- дополнительные страховые запасы на сборочном предприятии в случае транспортировки морем – 14 дней;
- процентная ставка на запасы грузов, находящихся в пути при перевозке морским и воздушным транспортом – 7 % годовых;
- дополнительные затраты на запасы на сборочном предприятии – 15 %.

В рассматриваемом нами примере фрахтовая ставка на воздушном транспорте выше, чем на морском. Однако при воздушных перевозках продукция находится в пути не так долго, как при водных перевозках, поэтому затраты на уплату процентов в связи с запасами в пути и страховыми запасами на складе сборочного предприятия ниже.

Определить: какой вид транспорта выберет компания при удельной стоимости товаров, равной 5000 у.е., 10 000 у.е., 50 000 у.е.

Вопросы для самостоятельной работы

- 1 Какое место транспорт занимает в структуре общественного производства?
- 2 Как можно классифицировать виды транспорта грузовых перевозок?
- 3 Что входит в транспортное обеспечение логистических процессов?

ТЕМА 5. ИНФОРМАЦИОННАЯ ПОДДЕРЖКА УПРАВЛЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ

- 1 Информационная поддержка управления логистической инфраструктурой.
- 2 Примеры автоматизированных программных комплексов «Warehousing Management System», «Transportation Management System».

Кейс: информационные потоки в логистике

За последние годы компания «Пеннинсула Пойнт» стала одной из самых успешно действующих компаний в области продажи одежды по каталогам. Компания публикует красочный каталог, который рассылается перспективным клиентам. Клиенты присылают заказы по почте или используют бесплатный телефонный номер. Основная категория клиентов – семейные пары, где оба члена семьи работают. Как правило, детей у них пока нет. Конкурентами «Пеннинсула Пойнт» являются другие работающие в этом бизнесе компании – «Лэндс Энд», «Орвис» и «Л. Л. Бин».

Несмотря на то, что подобный бизнес – покупки по каталогам – испытывает суровую конкуренцию, компания «Пеннинсула Пойнт» работает очень успешно, а главное – видит перспективы в своей работе, т. к. покупать по каталогам становится очень престижно в некоторых кругах, которые тем самым хотят подчеркнуть, что они очень заняты и у них нет времени на хождение по магазинам.

Компания считает, что в обслуживании клиентов существует два важных момента. Первый: все заказанное отправляется строго вовремя. Второй: если клиент что-то возвращает, то это не расценивается как недружественный жест, а заменяется или возвращаются деньги. Компания считает, что в подобном бизнесе возврат – нормальное явление.

Компания «Пеннинсула Пойнт» не производит одежду, а получает ее из Китая, Тайваня, Сингапура, Ю. Кореи. Отгрузка из указанных стран осуществляется контейнерными партиями морским транспортом. По прибытии в США контейнеры развозятся автотранспортом в складской центр компании в Нэшвилле (штат Теннесси). В дальнейшем отправка заказов осуществляется компанией «Юнайтед Парселс» – экспресс-почтой.

«Пеннинсула Пойнт» считает, что срочная и точная доставка заказанного – ключ к успеху.

Вопрос. Каким образом компания «Пеннинсула Пойнт» может и должна использовать электронно-вычислительную технику для совершенствования обслуживания клиентов? Каким образом можно улучшить работу компании с помощью современных средств электроники?

Вопросы для самостоятельной работы

- 1 Каковы требования к качеству информационного потока?
- 2 Как определяется ЛИС (логистическая информационная система)?
- 3 Каковы основные аспекты использования ЛИС в деятельности компании?
- 4 Каков смысл и основное содержание системы ЭДИ (Electronic Data Interchange System)?
- 5 Каковы основные сферы применения системы ЭДИФАКТ?
- 6 Каковы основные сферы использования информационных систем, применяемых в России в области логистики?

ТЕМА 6. ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ И ПРОГРАММ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ФОРМИРОВАНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ

1 Методика оценки социально-экономической эффективности инвестиционных проектов и программ развития транспортно-логистической инфраструктуры.

2 Примеры региональных транспортно-логистических систем, предлагаемых к формированию и развитию на территории России.

Задание к самостоятельной работе

по теме: **«Формирование региональной транспортно - логистической системы»**

1 Объектом изучения является регион, который слушатель выбирает самостоятельно. При описании региона следует обратить внимание на географическое размещение региона, определить экономические показатели развития, определить роль региона в развитии международных транспортных коридоров;

2 Определить перспективы развития региона;

3 Рассмотреть опорные инфраструктурные элементы транспортного комплекса региона;

4 Определить причины возникновения темы проекта. Темой проекта могут быть любые предложения по совершенствованию логистической инфраструктуры региона: строительство в конкретном городе транспортно-распределительного центра, терминала, консолидационного склада, реконструкции дорожной сети региона, организационные мероприятия по развитию всех видов транспорта, реконструкции отдельных элементов инфраструктуры региона, формирование транспортно-торговой системы обслуживания города;

5 При обосновании выбранной темы проекта необходимо:

– проанализировать обеспеченность региона необходимыми элементами логистической инфраструктуры (площадь складов, их оснащенность, обеспеченность дорожной сетью автомобильных дорог, железнодорожного транспорта);

– собрать информацию о возможной стоимости аналогичных проектов, оценке их социально-экономической эффективности.

Особое внимание при разработке проекта следует уделить вопросам:

– описание и обоснование внедрения современной техники в проекте;

– необходимо при внедрении современной техники использовать лизинг, как наиболее эффективный метод финансирования инвестиций;

– внедрение современных методов перевозки, хранения и переработки груза;

- внедрение современных информационных технологий в проекте;
- проектирование организационной структуры управления предприятием логистического сервиса;
- определить общую сумму капитальных вложений (инвестиций) в реализацию проекта;
- определить источники финансирования данного проекта;
- в укрупненном виде рассчитать бизнес-план. Расчет бизнес-плана. Важнейшим разделом работы является расчет экономической эффективности разработанного проекта. При разработке данного раздела необходимо использовать программу Project Expert.

ВОПРОСЫ К ЗАЧЕТУ

- 1 Тенденции развития логистической инфраструктуры.
- 2 Интегрированный подход к анализу функционированию логистической инфраструктуры. Особенности функционирования элементов инфраструктуры в различных функциональных областях логистики: снабжении, производственных процессах и распределении.
- 3 Основные принципы анализа и исследования инфраструктуры в ЛС. Условия эффективного функционирования логистической инфраструктуры.
- 4 Складская сеть предприятия как синтез субъектов и объектов логистического управления.
- 5 Моделирование складской системы. Три основных потока в модели складской системы.
- 6 Стратегические проблемы логистики складирования. Методология системного подхода при управлении процессами на уровне складской сети предприятия.
- 7 Основные принципы управления логистическим процессом в складской сети.
- 8 Роль межорганизационной координации при управлении процессами в логистической цепи поставки.
- 9 Особенности формирования и управления складской сетью в различных сферах бизнеса.
- 10 Влияние внешних и внутренних факторов на управление логистическими процессами в складской сети.
- 11 Алгоритм формирования складской сети. Основные проблемы при формировании логистической системы.
- 12 Решение стратегических задач при проектировании складской сети.
- 13 Определение оптимального числа складов в складской сети.
- 14 Зависимость общих логистических издержек от числа используемых складов в складской сети.
- 15 Взаимосвязь уровня обслуживания клиентов и числа складов в сети. Размещение складов в складской сети.
- 16 Основные стратегии размещения складов. Определение оптимального местоположения складов в складской сети.
- 17 Модели оптимальной дислокации складов. Современные стратегии складирования запасов.
- 18 Выбор оптимального варианта стратегии складирования запасов.
- 19 Комбинированный вариант форм собственности складов.
- 20 Выбор системы товароснабжения складской сети.
- 21 Транспортные терминалы и развитие логистической инфраструктуры транспорта.
- 22 Модели, методы и алгоритмы управления транспортными системами в новых экономических условиях.

- 23 Проблемы реформирования транспортных систем и комплексов.
- 24 Создание и совершенствование развитого наукоемкого комплекса формальных моделей, прикладных методов и эффективных алгоритмов управления транспортными системами и комплексами.
- 25 Информационная поддержка управления логистической инфраструктурой.
- 26 Эффективность инвестиционных проектов и программ развития транспортно-логистической инфраструктуры и формирования РТЛС

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Литература, размещенная в библиотеке КГУ

1 Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики : учебник /под ред. Б. А. Аникина и Т. А. Родкиной. – Москва : Проспект, 2013. – 344 с.

Литература, размещенная в ЭБС КГУ

1 Ильченко, Е. Н. Управленческое решение: разработка, принятие и реализация : учебное пособие / Е. Н. Ильченко, С. А. Суркова; Мин. Обр. и науки РФ Курган : Изд-во Курганского государственного университета, 2016. – 123 с. – Доступ из ЭБС КГУ.

Литература, размещенная в ЭБС «Консультант студента»

1 Логистика. Персонал, технологии, практика : Учебно-практическое пособие / Панасенко Е. В. – Москва : Инфра-Инженерия, 2011. – Доступ из ЭБС «Консультант студента».

2 Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики : учебник / под ред. Б. А. Аникина и Т. А. Родкиной. – Москва : Проспект, 2015. – 344 с. – Доступ из ЭБС «Консультант студента».

Литература, размещенная в ЭБС «znanium.com»

1 Стратегическое управление организацией : учебное пособие / В. М. Тумин, Г. Д. Антонов, О. П. Иванова. – Москва : НИЦ Инфра-М, 2013. – 239 с. – Доступ из ЭБС «znanium.com».

2 Стратегическое управление в вопросах и ответах : учеб. Пособие / В. Р. Веснин. – Москва : Высш. шк., 2009. – 216 с. – Доступ из ЭБС «znanium.com».

Коваль Алевтина Евгеньевна

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ

Методические указания

к выполнению практических и самостоятельных работ
для магистрантов направления 38.04.02 «Менеджмент»

Редактор Л. П. Чукомина

Подписано в печать 07.11.19 Формат 60x84 1/16
Печать цифровая Усл. печ. л. 1,25
Заказ 163 Тираж 15

Бумага тип. 65 г/м²
Уч. - изд. л. 1,25
Не для продажи

БИЦ Курганского государственного университета.
640020, г. Курган, ул. Советская, 63/4
Курганский государственный университет