

Логистический анализ финансовых потоков

В условиях развивающейся рыночной экономики и реформирования железнодорожного транспорта эффективность движения товарных и денежных потоков достигается, главным образом, в результате улучшения их финансового обслуживания. Финансовые потоки существовали всегда, при любых способах организации предпринимательской деятельности. Однако, как показала практика, наибольшая эффективность их движения достигается при применении логистических принципов управления материальными и финансовыми ресурсами, что и обусловило появление такого понятия, как логистический финансовый поток, которое легло в основу понятия финансово-кредитный сервис. Основной целью финансового обслуживания товарных потоков и услуг является обеспечение их финансовыми ресурсами в необходимых объемах, в нужные сроки, с использованием наиболее эффективных источников финансирования.

Логистика обычно исследует возникновение, преобразование и поглощение (потребление) основных и сопутствующих (или связанных с основными) потоков в определенной экономической системе с целью оптимизации ресурсов.

Финансовый поток – это направленное движение финансовых ресурсов, связанное с материальными, информационными и иными потоками как в рамках логистической системы, так и вне ее. Возникают финансовые потоки при возмещении логистических затрат и издержек, привлечении средств из источников финансирования, возмещении (в денежном эквиваленте) за реализованную продукцию и оказанные услуги участникам логистической цепи.

Логистические финансовые потоки создаются и используются для обеспечения эффективного движения товарных потоков. При этом специфика заключается в первую очередь именно в потребности обслуживания процесса перемещения в пространстве и во времени соответствующего потока товарно-материальных или товарно-нематериальных ценностей.

Логистические финансовые потоки неоднородны по своему составу, направлению движения, назначению, что обуславливает необходимость их классификации. В каждом конкретном случае следует устанавливать свой, особый состав классификационных признаков. Для классификации логистических финансовых потоков используются в основном такие признаки, как отношение к логистической системе, назначение, способ переноса авансированной стоимости, форма расчета и вид хозяйственных связей.

Денежные средства, акции, векселя облигации, сертификаты – все это денежные активы предприятия. Наряду с материальными ресурсами, следует поставить вопрос о необходимости достаточных размерах финансовых активов. Сколько их должно быть? Первый скоротечный ответ – чем больше, тем лучше.

Денежные и материальные средства – это оборотные ресурсы предприятия, и, следовательно, на те и другие должны распространяться одни и те же правила управления ими и регулирования их состояния.

Логистика старается оценить обеспеченность предприятия денежными средствами. На расчетном счете предприятия должно быть столько средств, чтобы можно было:

- своевременно выплачивать заработную плату;
- оплачивать счета за поставки материальных ресурсов и другие счета, связанные с производством (оказанием услуг);
- производить погашения обязательств перед государством и банками и целый ряд других расчетных операций.

Для обобщения информации о наличии и движении денежных средств в валюте Российской Федерации и в иностранной валюте используются счета 51 «Расчетные счета» и 52 «Валютные счета», корреспонденция со счетами которых совершенно одинакова и представлена в табл. 5.1. Данная таблица содержит информацию по всем каналам поступления (дебетовые проводки) и расхода (кредитовые проводки) денежных средств.

Таблица 5.1

Счет 51 «Расчетные счета» и счет 52 «Валютные счета»

По дебету	По кредиту
50 Касса	04 Нематериальные активы
51 Расчетные счета	50 Касса
52 Валютные счета	51 Расчетные счета
55 Специальные счета в банках	52 Валютные счета
57 Переводы в пути	55 Специальные счета в банках
58 Финансовые вложения	57 Переводы в пути
60 Расчеты с поставщиками и подрядчиками	58 Финансовые вложения
62 Расчеты с покупателями и заказчиками	60 Расчеты с поставщиками и подрядчиками
66 Расчеты по краткосрочным кредитам	62 Расчеты с покупателями и

и займам	заказчиками
67 Расчеты по долгосрочным кредитам и займам	66 Расчеты по краткосрочным кредитам и займам
68 Расчеты по налогам и сборам	67 Расчеты по долгосрочным кредитам и займам
69 Расчеты по социальному страхованию	68 Расчеты по налогам и сборам

Продолжение табл. 5.1

По дебету	По кредиту
71 Расчеты с подотчетными лицами	69 Расчеты по социальному страхованию
73 Расчеты с персоналом по прочим операциям	71 Расчеты с подотчетными лицами
75 Расчеты с учредителями	73 Расчеты с персоналом по прочим операциям
76 Расчеты с разными дебиторами и кредиторами	75 Расчеты с учредителями
79 Внутрихозяйственные расчеты	76 Расчеты с разными дебиторами и кредиторами
80 Уставный капитал	79 Внутрихозяйственные расчеты
86 Целевое финансирование	80 Уставный капитал
90 Продажи	86 Целевое финансирование
91 Прочие доходы и расходы	90 Продажи
98 Доходы будущих периодов	91 Прочие доходы и расходы
99 Прибыль и убытки	98 Доходы будущих периодов
	99 Прибыль и убытки

Таблица 5.1. полностью раскрывает логику движения финансовых потоков и характеризует в определенной мере функциональные особенности любой организации. Визуальный анализ этих данных приводит к мысли о том, что предприятию необходимо располагать возможно большим количеством финансовых ресурсов, так как слишком обширны и разносторонни каналы их потребления. Но при очень большом количестве финансовых ресурсов какая-то часть их будет использована с низкой или вообще с нулевой эффективностью, то есть вообще не будет принимать участия в обороте, как не принимают участия в обороте с излишние материальные ресурсы.

Исключительно важную роль при пассажирских перевозках играет логистика оборотных средств, являясь третьим основным фактором экономики (1 – люди, 2 – основные ресурсы). Оборотные средства в развернутом виде – это денежные средства, вложенные в производственные оборотные средства и фонды обращения. К производственным оборотным средствам относится сырье, материалы, полуфабрикаты, топливо и другие материальные ценности, а также затраты на незавершенное производство, расходы будущих периодов (затраты, произведенные в отчетном периоде, но погашаемые в следующих периодах), малоценные быстроизнашивающиеся предметы. Фонды обращения складываются из остатков нереализованной готовой продукции, средств в расчетах и денежных средств.

Источниками оборотных средств служат собственные средства, образуемые из прибыли, бюджетных ассигнований, а также средства приравненные к собственным средствам, заемные средства (кредиты банков), привлеченные средства (средства кредиторов).

Важнейшим показателем эффективности использования оборотных средств является их оборачиваемость, которая рассматривается как возврат оборотных средств, авансируемых для создания продукта (услуги) и чистого дохода.

Таким образом, используя общий логистический подход, можно осуществить оценку экономической состоятельности такого существенного экономического показателя как коэффициент оборачиваемости оборотных средств ($K_{об}$). В специальной литературе оборачиваемость оборотных средств рассматривается как возврат оборотных средств. При этом число оборотов оборотных средств определяется по формуле

$$K_{об} = P / O_c$$

где P – стоимость реализованной продукции (услуг),

O_c – среднегодовая стоимость оборотных средств.

Совет по проблемам управления логистическими цепями поставок (Supply Chain Council), членами которого являются около 800 предприятий и организаций США, разработал и утвердил вариант компьютерной модели для оценки эффективности функционирования логистической цепи (SCOR – Supply Chain Operations Reference). Модель SCOR и система показателей для оценки эффективности цепей поставок реализуется в организациях РФ и стран СНГ Национальным Советом по цепям поставок. На первом уровне этой модели оптимизации подлежат пять функций (см. табл. 5.2.)

Показатели эффективности цепи поставок

Оптимизируемая функция	Определение функции	Показатели эффективности
Надежность поставок	Способность логистической цепи обеспечить своевременную доставку нужного потребителю товара	Выполнение обязательств по срокам Коэффициент удовлетворения спроса Точность выполнения заказа
Оперативность функционирования	Быстрота реагирования логистической цепи на изменение спроса	Длительность периода выполнения заказа

Продолжение табл. 5.2

Оптимизируемая функция	Определение функции	Показатели эффективности
Гибкость	Оперативность перестройки структуры логистической цепи при изменении ситуации на рынке	Интервал запаздывания реакции логистической цепи на изменение спроса Уровень гибкости производства
Издержки функционирования	Расходы, связанные с эксплуатацией логистической цепи	Величина товарооборота Административно-управленческие расходы Добавленная стоимость
Эффективность управления активами	Эффективность использования основных фондов и оборотных средств в логистической цепи	Скорость денежного оборота Величина запаса Оборачиваемость оборотных средств

Блок диагностики цепи поставок – эффективное средство для предупреждения наступления неприемлемого риска, снижения издержек и повышения надежности поставок. Процесс диагностики служит важным инструментом аналитического обеспечения проектов и распознавания причинно-следственных связей между различными элементами логистической цепи.

Для формирования блока диагностики блока цепей поставок необходимо на основании статистических данных наблюдений за функционированием цепи поставок компании провести мгновенную диагностику. При этом поток процессов, идущих внутри организационной пирамиды, рассекается насквозь в направлении обратном движению. По существу, это диагностический подход к процессам компании, который начинается с симптомов (следствий), а затем исследуются причины. Мгновенную диагностику можно и нужно применять каждый раз, когда компания желает улучшить результаты. Она должна стать повседневной рабочей процедурой и способствовать улучшению аналитической культуры компании.

В качестве примера можно привести диагностический алгоритм, разработанный для одной из компаний.

Логистический алгоритм сводится к семи основным действиям:

1. Выявление вероятности опасности риска.
2. Определение точек вероятного риска.
3. Определение пределов (границ) возможного риска.
4. Создание системы мер, необходимых для контроля требований, и графика периодичности их выполнения.
5. Определение действий по исправлению ситуации.
6. Создание системы необходимой контрольной документации.
7. Определение методов проверки всей системы.

Для успешного функционирования любой компании необходимым системный подход к проблемам бизнеса. Системный подход означает, что цели компании могут быть достигнуты в результате осознанной реализации взаимосвязи основных функциональных миссий фирмы: маркетинг, производство и финансы. Логистический анализ цепи поставок должен приводить в равновесие все функциональные миссии и следить за тем чтобы ни одна из них не нанесла ущерба другим. Методы логистического анализа должны найти широкое применение в управлении логистическими проектами.

Системный подход к проблеме подразумевает не только понимание важности каждого из составляющих элементов, но в признании существования взаимосвязи между ними. В то время как функциональные менеджеры и узкие специалисты выполняют тактические задачи, логист-аналитик, использующий

системный подход, стремится достичь оптимального сочетания отдельных операций для достижения стратегической цели компании.

Логист-аналитик в составе команды проекта должен руководствоваться концепцией совокупных затрат цепи поставок. Она основана на том, что все необходимые операции перемещения и сортировки материалов и продукции (услуг) должны рассматриваться не по отдельности, а как единое целое. Ниже перечислены функции, которые нужно включать в рассмотрение при использовании концепции совокупных затрат в управлении пассажирскими перевозками.

1. Обслуживание пассажиров.
2. Прогнозирование спроса на пассажирские перевозки.
3. Документооборот, сопутствующий пассажирским перевозкам.
4. Перемещения пассажиров между станциями в черте города.
5. Управление пассажиропотоками.
6. Прием и обработка заказов, реализация билетов.
7. Разработка и выполнение графика движения поездов.
8. Закупки материалов, необходимых при осуществлении пассажирских перевозок.
9. Проведение рекламы пассажирских перевозок и транспортных услуг.
10. Переработка и удаление бытовых отходов и мусора.
11. Управление пассажирскими перевозками.
12. Управление логистическим центром на станции.

Главной характерной чертой концепции совокупных затрат является то, что все статьи затрат рассматриваются одновременно. При тестировании различных принимаемых решений оказывается, что затраты на одни функции уменьшаются, на другие – увеличиваются, а на третьи – остаются неизменны. Задача руководства проекта заключается в том, чтобы найти решение, которое позволяет с минимальными совокупными затратами удовлетворить потребности пассажиров, достигнув поставленных целей.