

Д. Д. Бурмистрова  
А. Ю. Мануковский  
Ю. Н. Пильник



# ФОРМИРОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ ЛЕСНОЙ ОТРАСЛИ

*учебное пособие*



МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«УХТИНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Д. Д. Бурмистрова  
А. Ю. Мануковский  
Ю. Н. Пильник

# **ФОРМИРОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ ЛЕСНОЙ ОТРАСЛИ**

*Учебное пособие*



Санкт-Петербург  
Издательский дом «Сциентиа»  
2022

УДК 33:630(075.8)

ББК 65.34я73

Б91

Рецензенты:

**О. Н. Галактионов** — доктор технических наук, доцент,  
заведующий кафедрой технологии и организации лесного комплекса  
Петрозаводского государственного университета;

**Е. А. Чернышов** — генеральный директор ООО «Тиманлеском», г. Ухта.

**Бурмистрова, Дарья Денисовна**

**Б91 Формирование логистических систем лесной отрасли** [Электронный ресурс] : учебное пособие / Д. Д. Бурмистрова, А. Ю. Мануковский, Ю. Н. Пильник ; Ухтинский государственный технический университет. — Электронные данные. — Санкт-Петербург : Сциентиа, 2022. — 2,2 Мб ; 95 с. — Режим доступа: <https://scientia-pub.org/index.php/Sci/catalog/book/30> — Загл. с экрана.

**ISBN 978-5-6048270-7-9.**

*В учебном пособии рассматриваются предмет и сущность логистики как сферы хозяйственной деятельности лесных предприятий, связанной с транспортировкой, складированием, формированием запасов лесоматериалов и организацией распределения лесопроодукции по потребителям.*

*Учебное пособие предназначено для студентов по направлениям подготовки 35.03.02, 35.04.02 — Технология лесозаготовительных и деревоперерабатывающих производств, для преподавателей профильных вузов, менеджеров экономических, маркетинговых и логистических служб предприятий. Может быть использовано при обучении слушателей по соответствующим программам дополнительного профессионального образования.*

УДК 33:630(075.8)

ББК 65.34я73

*Учебное пособие рекомендовано к изданию Редакционно-издательским советом  
Ухтинского государственного технического университета.*

© Бурмистрова Д.Д., Мануковский А.Ю., Пильник Ю.Н., 2022 г.

© Ухтинский государственный технический университет, 2022 г.

**ISBN 978-5-6048270-7-9**

© Оформление. ООО ИД «Сциентиа», 2022 г.

# ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
1. ЛОГИСТИКА ТРАНСПОРТА.....	7
1.1. Введение в логистику.....	7
1.2. Основные понятия логистики.....	10
1.3. Основы логистики предприятия.....	16
1.4. Распределительная логистика.....	19
1.5. Методы оптимизации товародвижения.....	24
1.6. Информационная система логистики.....	24
1.7. Логистика складирования.....	29
1.8. Упаковка и маркировка продукции.....	33
1.9. Транспортная логистика.....	34
1.10. Перспективы развития транспортной логистики.....	58
1.11. Организация экспедирования грузов.....	64
1.12. Организация таможенного оформления товаров.....	65
2. ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ТЕХНОЛОГИИ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА.....	66
2.1. Процесс перевозки грузов.....	68
2.2. Проектирование перевозочного процесса.....	72
2.3. Показатели для измерения и эффективности перевозочного процесса.....	75
2.4. Терминальная доставка грузов.....	78
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	85
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	87

# ВВЕДЕНИЕ

В марте 1974 года Первым Европейским Конгрессом по логистике, проходившим в Берлине, было сформулировано и принято определение: **ЛОГИСТИКА** — наука о планировании, управлении и контроле за движением материальных, информационных и финансовых ресурсов в различных системах.

Реализация каналов снабжения сырья, полуфабрикатов и распределения готовой продукции в рамках логистических систем требует решения комплекса транспортных проблем. Решение о выборе каналов товародвижения — один из наиболее сложных, ответственных вопросов, с которыми приходится иметь дело при доставке товаров на рынок. Актуальность транспортных проблем подтверждается тем, что до 50% всех затрат на логистику связано с транспортными издержками.

Логистика активно пересекает национальные границы, и в Европе в рамках ЕЭС создаются трансконтинентальные логистические системы. Создание объединенного европейского рынка предопределяет построение межнациональных логических систем.

Транспорт — это отрасль материального производства, осуществляющая перевозки людей и грузов. В структуре общественного производства транспорт относится к сфере производства материальных услуг. Транспорт как составная часть более крупной системы, т. е. логистической цепи, привел к необходимости рассматривать его в разных аспектах. С точки зрения изучения эффективности работы отдельных видов транспорта интерес представляют перевозки грузов между пунктами отправления и назначения на каждом из них. Однако с позиции организации перевозок целесообразно анализировать весь

процесс перевозки в целом от двери грузоотправителя до двери грузополучателя. Если же учитывать интересы клиентуры, то здесь необходимо принимать в расчет не только перевозку на магистральных видах транспорта, но и обработку, хранение, упаковку и распаковку, подачу материалов к станкам в цехе и все связанные с этим процессы информации, сопровождающие материальный поток. Такой подход способствует оптимальному выбору транспортных услуг, ибо качество перевозок, как правило, в большей мере отражается на общих расходах, чем себестоимость перевозок.

С точки зрения специализации и кооперирования производства, изучение транспорта нельзя ограничивать сферой отдельных материально-технических связей. Он должен рассматриваться во всей системе материально-технического снабжения — от первичного поставщика до конечного потребителя, включая промежуточные этапы.

Транспортной составляющей в условиях формирования логистической схемы в рамках объединенного рынка придают первостепенное значение. Важно, что в условиях интеграционных процессов в экономике развитых стран пересматриваются место и роль транспорта. В рамках транспортной политики стран ЕЭС этот вид коммуникаций считают структурно-технологической частью экономики государств и общества в целом, а высококачественное и эффективное удовлетворение потребностей в перевозках, в частности, доставка «точно в срок», выступает на первый план.

Развитие логистики оказало существенное влияние на транспортную политику и структурные изменения в характере деятельности предприятий данной отрасли, которая в конце 70-х годов превратилась в своего рода узкое место в экономике промышленно развитых стран. Переход от жесткого государственного контроля к дерегулированию транспорта начался с конца 70-х годов. Принятые законы разрешили создавать на всех видах транспорта новые компании и свободно устанавливать тарифы. В целях достижения синхронизации работы в транспорте и производства в хозяйственной деятельности фирм

широко применяются системы «Канбан» и «Точно в срок». Политика дерегулирования автомобильного транспорта и применение системы «Точно в срок» способствовали расширению сферы его деятельности. Автомобили стали все больше эксплуатироваться не только на коротких и средних расстояниях, но и на расстояниях до 1600 км — для доставки как комплектующих изделий, так и готовой продукции, в силу чего доля автомобильного транспорта в освоении перевозок грузов несколько возросла. Дерегулирование в основном коснулось автомобильного транспорта как наиболее приспособленного к перевозкам грузов мелкими партиями, способствующими сокращению запасов материальных ресурсов и повышению скорости их оборачиваемости.

В логистических системах, работающих «строго по графику», основной фактор, обеспечивающий эффективную работу на линиях снабжения и сбыта товарно-материальных ценностей, — это новые услуги автомобильных компаний по сбору и распределению грузов. Такие услуги транспортных предприятий обеспечивают ускорение перевозки на большие расстояния от поставщиков к производителям или рынкам конечной продукции и часто исключают звенья, существующие в традиционных системах комплектования грузов. В результате проводимые операции обычно являются менее дорогостоящими, и обеспечивается более высокое качество обслуживания, чем при конкурирующих способах распределения. Кроме того, компании, пользующиеся новыми услугами, извлекают прямые выгоды, как-то: уменьшается продолжительность транспортного потока. Учитывая вышеизложенное, представляет интерес более подробное рассмотрение политики транспортных предприятий, приведшей к изменению характера деятельности последних.

Полный текст издания недоступен  
по решению правообладателя



*Учебное издание*

**Бурмистрова** Дарья Денисовна  
**Мануковский** Андрей Юрьевич  
**Пильник** Юлия Николаевна

**ФОРМИРОВАНИЕ  
ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ  
ЛЕСНОЙ ОТРАСЛИ**

*Учебное пособие*

Редактор О. В. Мойсеня  
Технический редактор Л. П. Коровкина  
Компьютерная верстка: Р. И. Газизов  
Дизайн обложки: А. В. Сорокин

Подписано к использованию 28.06.2022 г.  
Объем данных — 2,2 Мб.  
Сист. требования: Adobe Reader.

Издательский дом «Сциентиа»  
г. Санкт-Петербург, пер. Дегтярный, д. 22, литер А  
Тел. +7 (812) 649-93-76  
[www.scientia-pub.org](http://www.scientia-pub.org)  
[info@scientia-pub.org](mailto:info@scientia-pub.org)