

1.1. История возникновения логистики

Происхождение термина «*логистика*» и его смысловое значение не имеют однозначной трактовки в отечественной и зарубежной литературе. В настоящее время можно выделить по меньшей мере три основных направления его использования: математика, военное дело, экономика.

Традиционно считается, что семантические корни логистики исходят из древнегреческого языка (*logos* – разум; *log* — мышление; *logo* — думать, рассуждать; *logismos* – расчет, раздумье), который заложил основы **математического направления** ее развития. В этом контексте термин «логистика» чаще всего употребляется для обозначения систем математической логики, характеризующихся попыткой сведения логичных рассуждений к формальным вычислениям.

В древних Афинах существовало государственное учреждение для проверки отчетов должностных лиц - «логистерия». В его структуре была специальная должность «логиста» - чиновника общественного самоуправления, в чьи обязанности входила проверка отчетов других чиновников, срок полномочий которых истекал, и передача этих отчетов на утверждение совета почетных граждан. Под логистикой (производное от *logistea*) в то время понималось искусство проведения расчетов.

В период Римской империи имелись специальные служители, занимавшиеся распределением продуктов питания, которые носили титул «логиста», или «логистика», при этом с логистикой соотносились правила распределения продовольствия.

Дальнейшее развитие математическое направление логики получило в работах немецкого философа, математика, физика и языковеда Готфрида Вильгельма Лейбница (1646-1716), который употреблял термины *logistica* и *logica matematica* для обозначения исчисления умозаключений (*calculus ratiocinator*). Наиболее полное воплощение идеи Г. В. Лейбница получили в современной математической логике, а сам термин «логистика» в данном значении был закреплен на философском конгрессе в Женеве в 1904 г.

В Философском энциклопедическом словаре приведены три смысловых значения математического направления развития логики:

- 1) этап в развитии математической логики, связанный с работами школы Б. Рассела;
- 2) архаический (идущий от Лейбница) синоним термина «математическая логика»;
- 3) совокупность известных в античной математике вычислительных (в арифметике) и измерительных (в геометрии) алгоритмов — в отличие от развиваемой путем содержательных рассуждений «теоретической математики».

Отдельные специалисты семантику слова «логистика» связывают с французским языком (производное от *loger* — квартировать, помещать, устраивать на постой). При этом отмечается взаимосвязь логистики с военным делом, с размещением и материально-техническим снабжением войск и развитием военной инфраструктуры. По некоторым данным, в конце XVII в. в структуре штаба французской армии имелась специальная должность «старшего маршала по логистике», который отвечал за снабжение, транспортировку, выбор лагеря и корректировку совершения марша.

По мнению Тео Минг Киана, председателя Сингапурского совета по экономическому развитию, примером хорошо продуманной логистики в военной сфере может служить египетский поход через пустыню Александра Македонского в 330 г. до н. э., когда он сумел организовать бесперебойное снабжение своей армии, состоящей из 65 000 воинов и 8900 животных, едой, водой, фуражом, амуницией, вооружением и повозками.

Основоположителем военного направления логистики считается византийский император Лев VI Мудрый (866-912 гг. н. э.), который в своем военно-теоретическом трактате «Тактика Льва» наряду с характеристикой основных военных дисциплин: стратегия (наука о планировании военных кампаний) и тактика (наука о боевом построении, вооружении и военных передвижениях), раскрыл содержание ряда вспомогательных дисциплин. К их числу он относил гоплитику (наука о вооружении войск), архитектонику (наука о строительстве военных лагерей и защитных сооружений), военную астрономию, военную медицину и логистику, характеризуя последнюю как науку о структуре войска, его снабжении, нормах продолжительности движения и отдыха.

В различные эпохи системы организации ресурсного обеспечения войск имели свои особенности. При рабовладельческом строе военным походам предшествовали изготовление и снабжение армии оружием, создание запасов продовольствия и фуража. Основным источником материального обеспечения войск была дань с покоренных народов. В XVI в. в наемных армиях европейских стран существовала «маркитантская» система снабжения, при которой за воюющими армиями двигались обозы торговцев (маркитантов), продававших воинам продовольствие и фураж. При этом запасы ядер и пороха войска брали с собой обычно на весь период военных действий.

Опыт войн XVII-XVIII вв. показал, что ни запасы материальных ресурсов, созданные заблаговременно, ни местные источники продовольствия и фуража не могли удовлетворить значительно возросшие материальные потребности вооруженных сил. Все большее значение стали приобретать материальные ресурсы, подвозимые из неохваченных военными действиями регионов страны. Это обусловило появление системы эшелонирования запасов материальных ресурсов в военном деле. Так, например, уже в начале XVIII в. для обеспечения войск продовольствием и фуражом кроме стационарных складов, открываемых во многих городах, организовывались временные и подвижные склады, именуемые в ту пору магазинами. Временные склады открывались при остановках войск на непродолжительное время. На подвижных складах предписывалось иметь запасы продовольствия в размере месячной потребности, которые возились вслед за войсками в обозе.

Изучение первого крестового похода (1096-1099 гг.) позволяет сделать вывод о том, насколько губительно пренебрежительное отношение к материальному обеспечению войска. Тысячи крестоносцев в этом походе погибли не в боях, а в основном от голода и лишений. Из 600 тыс. человек, вступивших в Малую Азию, лишь 50 тыс. достигли Иерусалима. В противоположность этому, в третьем крестовом походе (1189-1192 гг.) армия комплектовалась только состоятельными воинами, имевшими кроме оружия не менее 3 марок серебра, достаточных для обеспечения их продовольствием в течение 2 лет, а с правителями государств, расположенных по пути следования войска, были заключены договоры на поставку продовольствия.

Автором первых научных трудов по *военной логистике* в ее классическом понимании принято считать видного военного теоретика и историка начала XIX в., швейцарца по происхождению Антуан-Анри Жомини (1779-1869 гг.), обобщившего опыт войн конца XVIII — начала XIX в. А.-А. Жомини с 1798 г. служил в швейцарской армии, в 1804-1813 гг. — во французской армии, а с 1813 г. находился на российской военной службе.

А.-А. Жомини состоял в штабе Александра I, в 1826 г. получил чин генерала от инфантерии, был военным советником Николая I и являлся одним из основателей военной академии в Санкт-Петербурге (1828 г.).

Кроме того, он был личным преподавателем цесаревича Александра II, для которого фактически и написал свою важнейшую работу по военной логистике «*Precis de l'art de la guerre*» («Краткий курс военного искусства») (1837 г.), переведенную впоследствии на многие иностранные языки. Систему управления войсками А.-А. Жомини подразделял на стратегию, тактику и логистику, последнюю он рассматривал как практическое искусство маневра войсками. Он утверждал, что логистика включает в себя не только перевозки, но и планирование, управление и снабжение войск, определение места их дислокации, а также строительство мостов и дорог.

Термин «логистика» (в значении управления снабжением армии и военными перевозками) использовал в своих трудах и видный французский военачальник времен Второй мировой войны, а позднее Президент Французской Республики генерал Шарль де Голль (1890-1970 гг.).

В современной трактовке под военной логистикой понимается четкая и эффективная система обеспечения действующей армии, снабжения войск боеприпасами, провиантом, медикаментами и управления их перемещением с целью достижения успеха в военной кампании. Наряду с тактикой, стратегией и разведкой логистика сегодня рассматривается в качестве одного из основных элементов военной науки.

Самыми яркими примерами военной логистики из недавнего прошлого предстают операции, связанные с военной деятельностью США в Ираке. И в 1991 г. в военной операции, известной под названием «Буря в пустыне», и в 2003 г. в операции по разоружению Ирака решающую роль играла именно эффективная система снабжения военнослужащих. Значение логистики подтверждается и фактом того, что в 2003 г. в военной операции на одного военнослужащего приходилось примерно 3-4 специалиста-логистика.

С течением времени логистический инструментарий стал применяться не только в математике и военном деле, но и в экономике, позаимствовав у них ряд ключевых принципов управления — согласованность, рациональность и точный расчет. Благодаря использованию логистики в сфере товародвижения были найдены резервы, компенсирующие расходы по удовлетворению постоянно растущих запросов потребителей.

Первоначально *логистика в экономике* воспринималась как новый вид теории о рациональном управлении движением товарно-материальных ресурсов в сфере обращения, а затем и в сфере производства. В дальнейшем возникшие в период экономического кризиса 1930-х гг. идеи интеграции снабженческо-производственно-распределительных систем, в которых увязывались функции снабжения сырьем и материалами, производства продукции, ее хранения и распределения, трансформировались в самостоятельное направление научных исследований и форму хозяйственной практики — логистику.

Между тем отдельные исследования показывают, что инструментарий логистики использовался и на более ранних этапах развития мировой экономики — в конце XIX — начале XX в.

В 1844 г. французский инженер Жюль Дюпуи опубликовал статью о выборе между двумя видами логистических затрат — на транспортировку и хранение. Основная идея его работы заключалась в том, что перевозка товаров автомобильным транспортом надежнее, быстрее и менее рискованна, чем речным транспортом, хотя в то же время и значительно дороже. Жюль Дюпуи в своей статье рассматривал возможность использования складов для хранения товаров при их доставке речным транспортом, так как объемы перевозимых товаров в данном случае становились во много раз больше, чем при доставке автомобильным транспортом.

В индустриально развитых странах начало широкого использования понятийно-терминологического аппарата логистики в экономике приходится на 1960-1970-е гг. XX в. Известно, например, что в 1961 г. был опубликован один из первых учебников по логистическому менеджменту — «Physical Distribution Management» («Управление физическим распределением»), в котором логистика рассматривалась с позиций системного подхода и деятельности компании в целом, а также обсуждалась концепция общих затрат.

В 1962 г. Питер Друкер, эксперт в сфере бизнеса, автор ряда научных работ и практикующий консультант, в своей статье «The Economy's Dark Continent» («Темный континент экономики») характеризовал логистику как один из последних реальных рубежей экономии затрат и «непознанный материк экономики».

В 1963 г. в США был сформирован Национальный совет по управлению физическим распределением (*National Council of Physical Distribution Management*), переименованный в 1985 г. в Совет логистического менеджмента (*Council of Logistics Management*), который впервые объединил в своем составе теоретиков и практиков в области логистики и разработал ее современную трактовку. Согласно информации, полученной от Совета логистического менеджмента, в 1999 г. в него входило 15 тыс. практикующих логистов, консультантов и преподавателей.

С конца 1990-х гг. и по настоящее время идет процесс углубления логистической теории одновременно с расширением сферы практического применения инструментария логистики. Он знаменуется появлением и активным использованием в бизнесе новой логистической концепции — «Управление цепями поставок» («Supply Chain Management» — SCM), трансформацией рынка логистических услуг, формированием и ускоренным развитием в экономике сетевых производственно-коммерческих и торговых структур, возникновением логистических посредников нового типа, так называемых 3PL- и 4PL-провайдеров.

Среди основных предпосылок развития логистической теории и трансформации рынка логистических услуг в 2000-х гг. следует назвать:

- глобализацию деятельности сетевых компаний-потребителей логистического сервиса;
- концентрацию и специализацию промышленных, торговых предприятий на ключевых компетенциях и аутсорсинг непрофильных направлений деятельности;
- сокращение жизненного цикла товаров, новые подходы к маркетингу и дистрибуции, возросшее значение производственно-коммерческих инноваций;
- повышение роли сетевых информационных технологий и информационно-коммуникационных систем передачи данных, ускоренное развитие электронного рынка и интернет-коммерции;
- стремление к сокращению размера логистической цепи и оптимизации логистических затрат;
- отход от выполнения специализированных логистических операций и концентрация на предоставлении клиентам комплексных логистических услуг и законченных логистических решений.

1.2. Содержание понятия логистики

Подобно смысловому значению термина содержание понятия логистики также не имеет единого определения. Широкое и неоднозначное толкование сущности логистики обуславливается следующими основными причинами:

- исторически небольшим временным периодом применения логистики в сфере экономики;
- наличием множества функциональных и ресурсных направлений в логистике;
- междисциплинарным характером логистики и сочетанием в ней экономических и инженерно-технических дисциплин;
- употреблением в языке логистики большого количества терминов из различных областей знаний;
- неточным пониманием и/или переводом терминов логистики в разных странах;
- существованием в мире различных национальных школ и течений в логистике, например американской, японской, европейской (в том числе и российской, с ее региональными представительствами) школы.

В настоящее время логистика является относительно молодой и стремительно развивающейся экономической наукой, в связи с этим ее понятийный аппарат и терминология постоянно уточняются, дополняются и наполняются новым содержанием.

Логистика понимается как:

- научная дисциплина об управлении потоками в системах (Плоткин Б. К., 1991);
- новое научное направление, связанное с разработкой рациональных методов управления материальными и соответствующими им информационными и финансовыми потоками в условиях перехода от свободного рынка к регулируемой рыночной экономике, и наоборот (Новиков О. А., Семенов А. И., 1993);

● научный инструментарий эффективного взаимодействия производительных сил общества путем системной интеграции и оптимизации материальных, товарных и информационных потоков (Афанасьева Н. В., 1995);

● теория и практика планирования, организации, функционального управления и контроля процессов движения совокупности материальных, финансовых, трудовых, правовых и информационных потоков в системе рыночной экономики (Уваров С. А., 1996);

● научная дисциплина, изучающая законы и закономерности свободной рыночной экономики, связанные с закупками и перемещением товаров в целях достижения надежности и гибкости производства и торговли (Плоткин Б. К., 1996);

● новое научное направление, основной функцией которого является сквозная организационно-аналитическая оптимизация экономических потоков, в том числе потоковых процессов в формах производственно-коммерческой (предпринимательской) деятельности, коммерческой и др. (Семененко А. И., 1997);

● наука об управлении и оптимизации материальных потоков, потоков услуг и связанных с ними информационных и финансовых потоков в определенной микро-, мезо- или макроэкономической системе для достижения поставленных перед ней целей (Сергеев В. И., 1997);

- интегральный инструмент менеджмента, способствующий достижению стратегических, тактических или оперативных целей организации бизнеса за счет эффективного, с точки зрения снижения общих затрат и удовлетворения требований конечных потребителей к качеству продуктов и услуг, управления материальными и/или сервисными потоками, а также сопутствующими им потоками информации и финансовых средств (Сергеев В. И., 1997);
- наука об управлении эколого-социально-экономическими системами посредством оптимизации потоковых процессов, происходящих в этих системах (Сидоров И. И., 2001);
- сфера управленческой, информационной и финансовой деятельности по регулированию целостного процесса движения сырья и материалов, а также обеспечивающих услуг от их закупок до предоставления потребителям конечной продукции (в том числе услуг) требуемого качества и оптимальной стоимости (Янченко В. Ф., 2001);

- научное и практическое направление деятельности по интеграции управления процессами движения совокупности материальных, информационных, финансовых, трудовых и правовых потоков в экономических системах (Долгов А. П., Козлов В. К., Уваров С. А., 2005);

- один из прикладных разделов менеджмента, изучающий закономерности организации и управления материальными (как правило, товарно-материальными) и сопутствующими им другими потоковыми процессами в экономических системах различных уровней (Долгов А. П., 2005);

- теория и практика по планированию, организации, функциональному управлению и контролю процессов движения совокупности материальных, финансовых, трудовых, правовых и информационных потоков в системе рыночной экономики (Григорьев М. Н., Долгов

● наука об управлении материальными и связанными с ними информационными, финансовыми и сервисными потоками в экономической системе от места их зарождения до места потребления для достижения целей системы с оптимальными затратами ресурсов (Лукинский В. С. и др., 2007);

● инструмент интегрированного управления материальным потоком и связанными с ним информационными, финансовыми потоками и сервисом, способствующий достижению целей организации с оптимальными затратами (Лукинский В. С. и др., 2007).

Специфические особенности использования логистического инструментария в экономике раскрывает современная трактовка логистики, основанная на двуедином подходе к определению ее содержательной основы. В сфере экономики логистика может рассматриваться двояко: с одной стороны, как совокупность средств и методов рациональной организации материалодвижения в предпринимательской деятельности; с другой - как методология управления экономическими потоковыми процессами в сложных хозяйственных системах.

Понятийный аппарат логистики еще более усложнился с появлением логистической концепции «управление цепями поставок». В современной зарубежной и, как следствие, в отечественной экономической литературе встречаются три основных подхода к соотношению понятий «логистика» и «управление цепями поставок»:

- М. Кристофер, К. Лайсонс, М. Джиллингем и некоторые другие специалисты считают, что «Supply Chain Management» — лишь одно из проявлений расширенного использования логики логистики (Кристофер М., 2004; Лайсонс К., Джиллингем М., 2005);

● Дж. Р. Сток и Д. М. Ламберт утверждают, что логистический менеджмент — это только часть управления цепями поставок, под которым понимается интегрирование ключевых бизнес-процессов, начинающихся от конечного пользователя и охватывающих всех поставщиков товаров, услуг и информации, добавляющих ценность для потребителей и других заинтересованных лиц (Сток Дж. Р., Ламберт Д. М., 2005);

● Д. Дж. Бауэрсокс, Д. Дж. Клосс, Дж. Шапиро фактически отождествляют понятия «логистическая цепочка» и «цепь поставок» и рассматривают логистику и управление цепями поставок как синонимические категории (Бауэрсокс Д. Дж., Клосс Д. Дж., 2005; Шапиро Дж., 2006).

Учитывая, что с научных позиций логистика представляет собой методологию процесса сквозной организационно-аналитической оптимизации сложных хозяйственных систем, есть основания рассматривать «управление цепями поставок» в качестве одной из концепций ресурсосбережения в логистике.

Логистика, таким образом, - это наука об управлении материальными и связанными с ними информационными, финансовыми, сервисными и другими потоками с целью оптимизации функционирования хозяйственных систем на основе эффективного использования всех видов ресурсов.

1.3. Эволюция логистики

Раскрывая эволюцию логистики, авторы рассматривают различные исторические горизонты. Многие из них (Сергеев В. И., Миротин Л. Б. и др.) делают акцент на формировании условий появления логистики, выделяя следующие периоды:

- фрагментаризации (1920-1950 гг.);
- становления (1960-е гг.);
- развития (1970-е гг.);
- интеграции (1980-1990 гг.).

Чаще эволюция логистики рассматривается в рамках тех десятилетий, в течение которых она из образа мышления и инструментария оптимизации отдельных составляющих бизнеса переросла в современную универсальную концепцию управления.

Произошедшие за этот период трансформации условно делятся (Смехов А. А., Уваров С. А.) на следующие четыре этапа:

I этап (конец 1960-х — начало 1970-х гг.):

- частичная оптимизация распределения продукции;
- характерно недостаточное развитие инфраструктурной базы движения потоков;
- осуществляется решение важных, но все же частных проблем: развитие складских комплексов, наилучшее размещение складов, выбор наиболее выгодной партии поставки, определение оптимальной схемы маршрутных перевозок, использование оперативных транспортных средств развития информационных сетей и банков данных и др.;

***II этап* (вторая половина 1970-х — 1980-е гг.):**

- востребованность логистики в Европе и Америке связана с энергетическим кризисом и экспансией Японии в сфере производства и торговли, особенно в области автоматизации;
- переход к задаче управления материальными потоками по всему воспроизводственному циклу; осознание того, что оптимизация отдельных составляющих деятельности фирм недостаточна;
- критерий экономической эффективности трактуется как минимум суммарных затрат на транспортировку, материально-техническое обеспечение и собственно производство;

III этап (1990-е гг.):

- определяющей стала реализация принципа движения ресурсов и продукции «точно в срок» с широким использованием IT и оптимизации производства на этой основе;
- суть концепции заключается в том, что в основном производстве используется технология, позволяющая обходиться без содержания существенных объемов запасов материалов, сырья, полуфабрикатов и комплектующих изделий;

IV этап (2000-е гг.) — перспективы ЛОГИСТИКИ:

- характерен для стран с развитой рыночной экономикой. На этом этапе путем построения интегрированных логистических систем реализуется комплексный подход, охватывающий потенциал производства, снабжения, сбыта, потребления;
- организационно это находит выражение в создании корпораций, межотраслевых и внутриотраслевых структур.

Не входя в противоречие с предложенной систематикой эволюции логистики, можно также рассматривать произошедшие изменения с позиции принятия МОВ-решений (Make-or-Buy — «производить или закупать»). В этом случае широко затрагиваются вопросы использования аутсорсинга, предполагающего привлечение сторонних профессиональных организаций для ведения бизнес-процессов.

Аутсорсинг — это отказ от собственного бизнес-процесса (например, изготовления отливки или составления баланса) и приобретение услуг по реализации этого бизнес-процесса у другой организации.

Критерии перехода на аутсорсинг или отказа от него

Критерии

Перехода на аутсорсинг

- Невозможность обеспечить требуемое качество
- Снижение затрат
- Высвобождение дефицитного оборудования и высококвалифицированной рабочей силы
- Улучшение работы отдела снабжения за счет сокращения номенклатуры закупаемых товаров
- Дефицит управленческих кадров
- Дефицит инвестиционных ресурсов

Отказа от аутсорсинга

- Отсутствие надежных поставщиков
- Потенциальная монополия со стороны возможного поставщика
- Снижение оперативности ниже требуемого уровня
- Увеличение затрат

Аутсорсинг целесообразен в случаях:

- наличия конкурентной среды;
- дефицита ресурсов;
- обеспечения снижения затрат;
- обеспечения повышения качества продукции и услуг;
- повышения производительности труда.

Последние 20 лет промышленные предприятия сбрасывают с себя все лишнее, как деревья листву. Пример компании без производства — *Nike*, лидера по выпуску современной спортивной одежды.

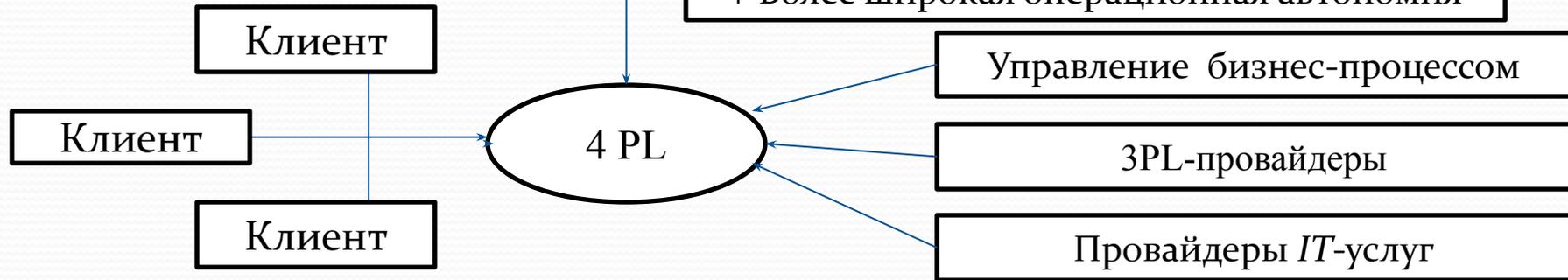
С момента образования фирма постепенно передавала производственные функции на контрактной основе подрядчикам из развивающихся стран. В настоящее время *Nike* полностью отказалась от собственности на средства производства. Она рассматривает себя прежде всего как исследовательскую, дизайнерскую и маркетинговую организацию.

Эволюцию логистики с позиции использования аутсорсинга следует рассматривать с учетом динамики развития **операторов логистических услуг.**

Эволюция логистического подхода

3. Интегральная логистика(4PL)

1990-2000 гг.



2. Аутсорсинг (3PL)

1980-1990 гг.



1. Инсорсинг

1970-1980 гг.



Классификация операторов логистических услуг, включающая инсорсинг, может быть представлена следующим образом:

- 1PL (First Party Logistics) — автономная логистика, при которой все операции выполняет сам грузовладелец;
- 2PL (Second Party Logistics) — логистические операторы, оказывающие традиционные услуги по транспортировке и управлению складскими помещениями;
- 3PL (Third Party Logistics) — логистика для третьей стороны, подразумевающая предоставление логистических услуг, выходящих за пределы стандартного перечня, включающих складирование, перегрузку, обработку грузов, дополнительные услуги со значительной добавленной стоимостью, а также использование субподрядчиков;

Классический пример субподрядных отношений — автомобильная промышленность Японии... Согласно результатам обследования министерства внешней торговли и промышленности Японии, в среднем на одну крупную автомобилестроительную фирму приходится 170 субподрядчиков первого уровня, 4,7 тыс. субподрядчиков второго уровня и около 32 тыс. — третьего уровня

- 4PL (Fourth Party Logistics) — системные логистические операторы, осуществляющие интеграцию всех участников цепи поставок, ведущая роль которых реализуется в управлении сетевой логистикой, координирующей взаимодействие отдельных факторов на основе эффективной информационной системы, управляющей потоками материалов и ресурсов;
- 5PL (Fifth Party Logistics) — «виртуальный логистический сервисный провайдер», ключевая компетенция которого лежит в области широкого использования ноу-хау в менеджменте логистических сетевых предприятий. Его деятельность не предполагает управления физическими процессами, что соответствует

Общая тенденция развития логистики связана с повышением ее функциональности. В общую схему ее деятельности все более и более включаются вопросы, которые ранее решались отдельными фирмами и предприятиями. Такое развитие определяет создание функциями логистики своей добавленной стоимости на основе системного аутсорсинга. Его системность состоит в том, что отдельные блоки функциональной деятельности предприятий замыкаются в общую схему, увязанную с целевым и синергетическим принципами.

Опыт развитых стран показывает, что все большее значение приобретает системный аутсорсинг, на базе которого развивается **логистика добавленной стоимости (ЛДС)**.

Развитие структуры деятельности операторов логистических услуг



Активное развитие ЛДС началось в США в последней четверти прошлого века. Главным импульсом к развитию послужили процессы глобализации и становления интернет-коммерции. Это развитие, с одной стороны, шло по пути создания в больших компаниях комплексных подразделений ЛДС; малые и средние, ввиду отсутствия ресурсов, не могли позволить себе такие действия. С другой стороны, происходила активная трансформация в сторону ЛДС распределительных центров. Последний путь, основанный на системном аутсорсинге, оказался более эффективным. Он привел к созданию специализированных ЛДС-предприятий (центров), отличающихся высокой клиентской привлекательностью за счет уменьшения общих издержек для клиентов и удобств работы «через одно окно». Снижение издержек позволило подключиться к ЛДС-услугам также среднему и малому бизнесу.

Рентабельность самих предприятий индустрии ЛДС обеспечивается масштабом их деятельности и синергией функций, особенно в информационной сфере.

Использование услуг ЛДС-операторов дает компаниям-потребителям следующие преимущества:

- экономия времени и ресурсов. Можно сосредоточиться на профильной деятельности и переключить освободившиеся ресурсы на основные бизнес-проекты;
- разделение ответственности. Блоки цепи поставок передаются внешним операторам и их усилиями поддерживаются товарные остатки и уровень исполнения заказов;
- эффективная настройка каналов дистрибуции. Быстрая реакция на изменения конкурентного окружения. Изменение логистики вслед за изменениями потребительских предпочтений.

2.1. Концепция логистики

Основная идея логистики заключается в рассмотрении всех стадий воспроизводства — снабжения, производства, сбыта, включая транспортировку и хранение — как единого и непрерывного процесса трансформации и движения продукта труда и информации, определяющей это движение, и относится прежде всего к уровню предприятия.

В соответствии с **логистической концепцией** процесс управления предприятием представляется в виде интегрированной системы частных мероприятий, подчиненной главной стратегии предприятия, целеориентированной на укрепление его рыночной позиции, обеспечение его устойчивого развития, характеризующегося максимизацией прибыли на долгосрочном временном горизонте. При этом подходе главное — отказ от локального образа мышления и переход к деятельности в пользу комплексных решений и постоянной готовности к внедрению технических и организационных инноваций.

Логистическая концепция предприятия требует установления новых партнерских отношений с потребителями (клиентами) и поставщиками. Она также предполагает исключение всего «лишнего» (с точки зрения профильной деятельности) и ускорение всего «необходимого».

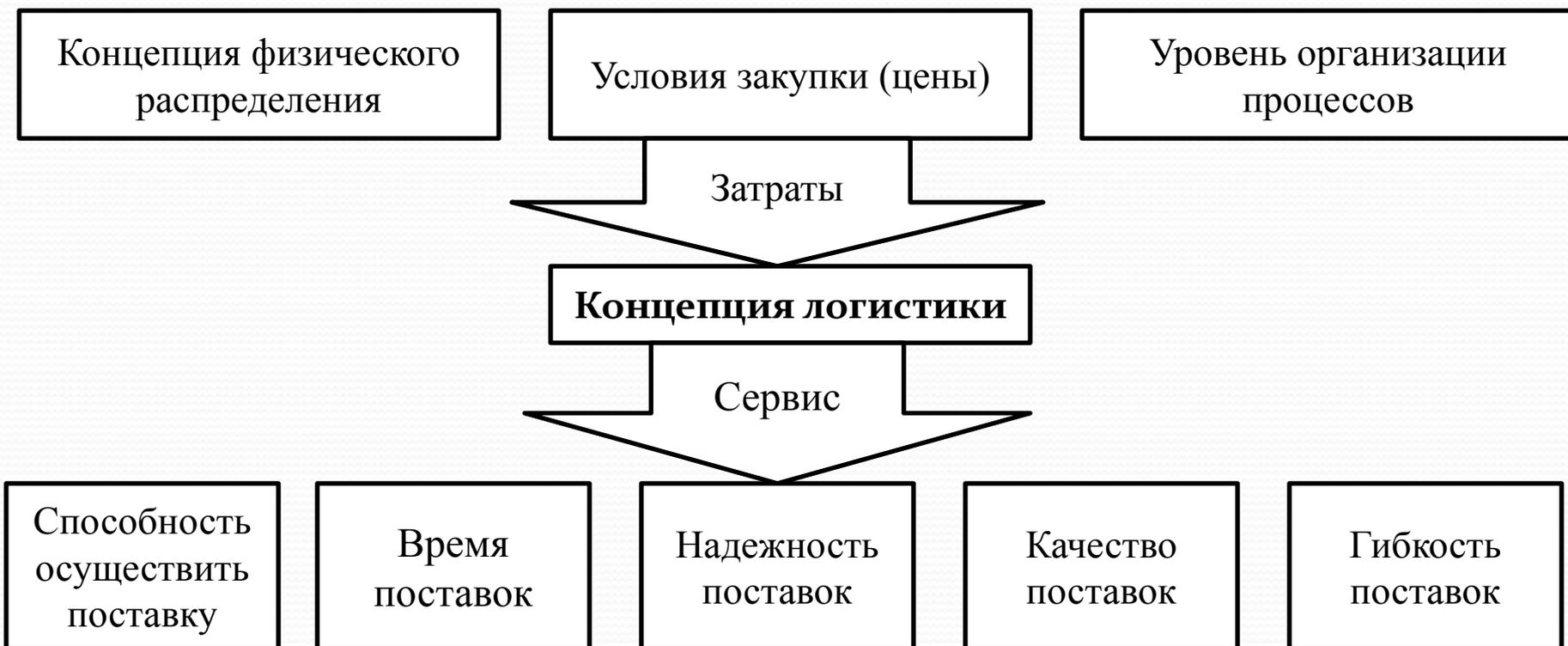
Использование логистического подхода повлекло за собой изменение критерия оценки эффективности в системе «снабжение—производство—сбыт», что привело к отказу от изолированного рассмотрения издержек. На смену пришел *критерий минимума суммы затрат*, базирующийся на оптимальном значении каждого из слагаемых.

Сформулированный В. Парето критерий оптимальности применим при решении задач, в которых оптимизация одних показателей считается улучшением при условии, что другие показатели при этом не ухудшаются.

Концепция логистики существенно изменила *приоритеты в деятельности предприятия*, основными среди которых стали:

- стремление к наиболее быстрому удовлетворению спроса и возможность реагирования без промедления на изменения рыночного спроса, в том числе за счет создания свободных мощностей;
- минимизация сроков прохождения оборотных средств через предприятие;
- достижение высокого качества выпускаемой продукции;
- повышение надежности поставок продукции и качества сервисного обслуживания.

Представляя схематично концепцию логистики с позиции условий ее реализации и результатов, т. е. входа и выхода, можно выделить факторы, которые влияют на затраты в качестве условия реализации концепции логистики и определяют результаты, проявляющиеся в уровне сервисного обслуживания компаний на рынке.



Цель логистической деятельности считается достигнутой, если выполнены следующие семь условий: есть нужный товар, необходимого качества, в необходимом количестве, доставлен конкретному потребителю, в нужное время, в нужное место и с минимальными затратами.

Перечисленные семь условий называют также **правилами логистики** — «7R» (от англ. *right* — правильно, верно).

Задачи логистики можно разделить на общие и частные.

К общим задачам относятся следующие:

- создание интегрированной системы регулирования и контроля движения информационных и материальных потоков, обеспечивающей высокое качество поставки продукции;
- максимальную адаптацию предприятия (или иного агента рынка) к изменяющейся рыночной обстановке, повышение его доли на рынке, рост конкурентоспособности.

Достижение этих целей необходимо осуществить с наименьшими суммарными затратами. При этом локальная выгода не должна быть самоцелью. Недоучет тесной связи логистики с активной рыночной стратегией часто приводит к необоснованным потерям и утрате самих рыночных преимуществ.

Это требует решения таких частных задач, как:

- достижение адекватности информационного, материального и прочих потоков;
- текущее отслеживание материального потока и передача данных о нем в единый центр;
- определение технологии оптимального перемещения ресурсов и товаров;
- разработка способов управления операциями движения товаров;
- выработка стандартных требований к качеству товаров;
- соблюдение норм стандартизации форм полуфабрикатов, тары и упаковки;
- минимизация расхождения между потребностями и возможностями закупки и производства;

- совместное планирование объемов производства, транспортировки и складирования;
- выявление центров возникновения потерь времени, нерационального использования материальных и трудовых ресурсов;
- создание минимальных производственных запасов;
- максимальное сокращение времени хранения и транспортировки грузов и пр.

В современной логистике еще не окончательно сформулированы концептуальные положения и полные комплексы задач, поскольку процесс формирования логистики как науки продолжается.