

ОСНОВЫ ЛОГИСТИКИ

Тема 2

«Суть логистического подхода»

**Составитель: Баранова Людмила Владимировна,
Мг.оес., лектор**

План лекции

1. Логистика: история, понятия, новизна, специфика
2. Факторы развития логистики
 - 2.1. Развитие конкуренции и переход от рынка продавца к рынку покупателя
 - 2.2. Усложнение системы рыночных отношений и повышение требований к качеству процессов распределения
 - 2.3. Энергетический кризис
 - 2.4. НТП в создании гибких автоматизированных производств
 - 2.5. НТП в области средств связи и информатики
 - 2.6. Разработка теории систем и теории компромиссов
 - 2.7. Унификация правил и норм ВЭД, стандартизация
3. Этапы развития логистики
 - 3.1. Этапы становления.
 - 3.2. Этапы развития.
 - 3.3. Этап интеграции.
 - 3.4. Этап глобализации
 - 3.5. Современные тенденции развития логистики
4. Источники экономического эффекта от использования логистики

1. Логистика: история, понятия, новизна, специфика

Существует множество интерпретаций слова "логистика". Термин "логистика" имеет греческие корни и согласно им означает "искусство рассуждения, вычисления". В античной математике под логистикой понимали совокупность известных вычислительных операций в арифметике и измерительных процедур в геометрии. Римляне понимали этот термин как "распределение продуктов питания". В Византии логистику считали способом организации военного снабжения и управления армией.

Исторически сложилось, что логистика, как практическая деятельность, развивалась благодаря военному делу.

Так, в первом тысячелетии нашей эры в военном лексиконе ряда стран с логистикой связывали деятельность по управлению перевозками, вооружению армии, планированию и снабжению войск материальными ресурсами (МР), содержанию запасов и т.п.

Считается, что некоторые принципы логистики использовались армией Наполеона.

1. Логистика: история, понятия, новизна, специфика

Во второй половине XIX века логистика сформировалась как военная наука. Логистические принципы и модели широко использовались в ходе Первой и Второй мировых войн.

Так, в период Первой мировой войны Россия использовала модели перевозки войск, их обеспечения и снабжения, разработанные петербургскими учеными в теории транспортной логистики. В период Второй мировой войны логистика активно применялась в материально-техническом снабжении армии США, что позволило обеспечить четкое взаимодействие военной промышленности, тыловых и фронтовых снабженческих баз и транспорта. Подобно исследованию операций, математической оптимизации, сетевым моделям и другим методам прикладной математики, показавшим свою эффективность в военной области, логистика постепенно перешла в сферу хозяйственной практики и стала широко использоваться в экономике к 60-70-м годам XX века.

1. Логистика: история, понятия, новизна, специфика

Логистика — часть экономической науки и область деятельности, предмет которой заключается в организации рационального процесса продвижения товаров и услуг от производителей к потребителю, функционирования сферы обращения продукции, товаров, услуг, управления товарными запасами, создания инфраструктуры товародвижения. [1]

Логистика - науку о планировании, управлении и контроле движения материальных, информационных и финансовых ресурсов в различных системах. [2]

Логистика — это взгляд (мировоззрение) на все бизнес-процессы предприятия через призму издержек, с целью их оптимизации и управления ими.

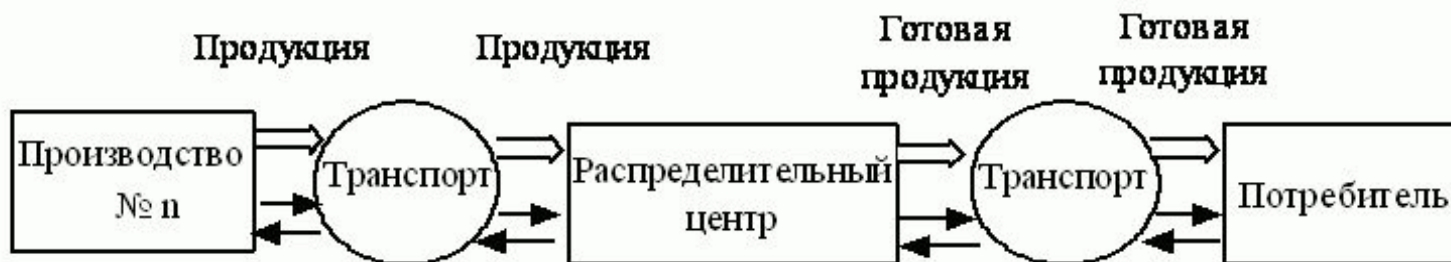
1. Под ред. Дж. Ферна и Ли Спаркса Логистика и управление розничными продажами = Logistics and retail management. — 2-е. — Новосибирск: Сибирское университетское изд-во, 2007. — С. 263.

2. Под ред. Б. А. Аникина, Т. А. Родкиной Логистика. — 2-е. — Москва: Проспект, 2010. — С. 406.

Для того, чтобы понять чем занимается логистика, необходимо представить себе, что происходит с товарами до того, как мы их покупаем. Сначала добывается сырье (лес, нефть, газ, руда, сельскохозяйственные культуры и др.) (рис. 1.), которое транспортируется для временного хранения на склад сырья или для переработки на перерабатывающее предприятие. После переработки полученные из сырья материалы хранятся на складе, а потом транспортируются на другие предприятия для использования в новом производстве. Полученные заготовки, детали, комплектующие и т.п. хранятся на складах, а затем снова транспортируются на склады, распределительные центры, другие производства и, в конечном итоге, в торговую сеть, где товар покупает для личного пользования конечный потребитель. Если товар производится не личного, а производственного пользования, то цепочка преобразований сырья, материалов, деталей и т.п. принципиально не меняется.



Управление движением продукции производственно-технического назначения



Управление движением товаров народного потребления

⇒ - МП, ⇔ - ИП

Рис.1. Принципиальная схема ЛЦ, сквозного МП и ИП

Таким образом, от места, где добывается сырье, и до конечного потребителя движутся разнообразные материальные потоки (МП). В процессе этого движения МП попадают на различные предприятия (добывающие, производственные, складские, транспортные, торговые и т. д.), где с МП производятся многочисленные операции (производственные, транспортные, складские, разгрузочно-погрузочные и мн. др.).

- Совокупность организаций и их подразделений, через которые движется МП в процессе прохождения от источника сырья до конечного потребителя, называется **логистической цепью (ЛЦ)** или **цепью поставок**.

Цепь поставок может состоять как из всего множества предприятий, находящихся между источником сырья и конечным потребителем, так и из части этих предприятий или их подразделений. Эти предприятия являются звеньями данной цепи.

- Отдельные предприятия и их подразделения, входящие в цепь поставок являются **звеньями ЛЦ**.

В ходе прохождения по логистической цепи МП доводится до предприятия, затем организуется его рациональное движение через цепь складских и производственных участков, после чего ГП доводится до потребителя. Качественный состав МП по мере продвижения по ЛЦ меняется. Между источником сырья и первым перерабатывающим предприятием, а также между различными производственными предприятиями движутся, как правило, массовые однородные грузы: сырье, материалы, полуфабрикаты. Внутри отдельных производств между цехами и внутри цехов перемещаются различные детали, заготовки, полуфабрикаты. В конце ЛЦ МП состоит из разнообразных товаров, готовых к употреблению. В ходе движения по цепи поставок (рис.2) МП проходит через стадии закупки, поставки, хранения, производства, распределения и потребления ГП.

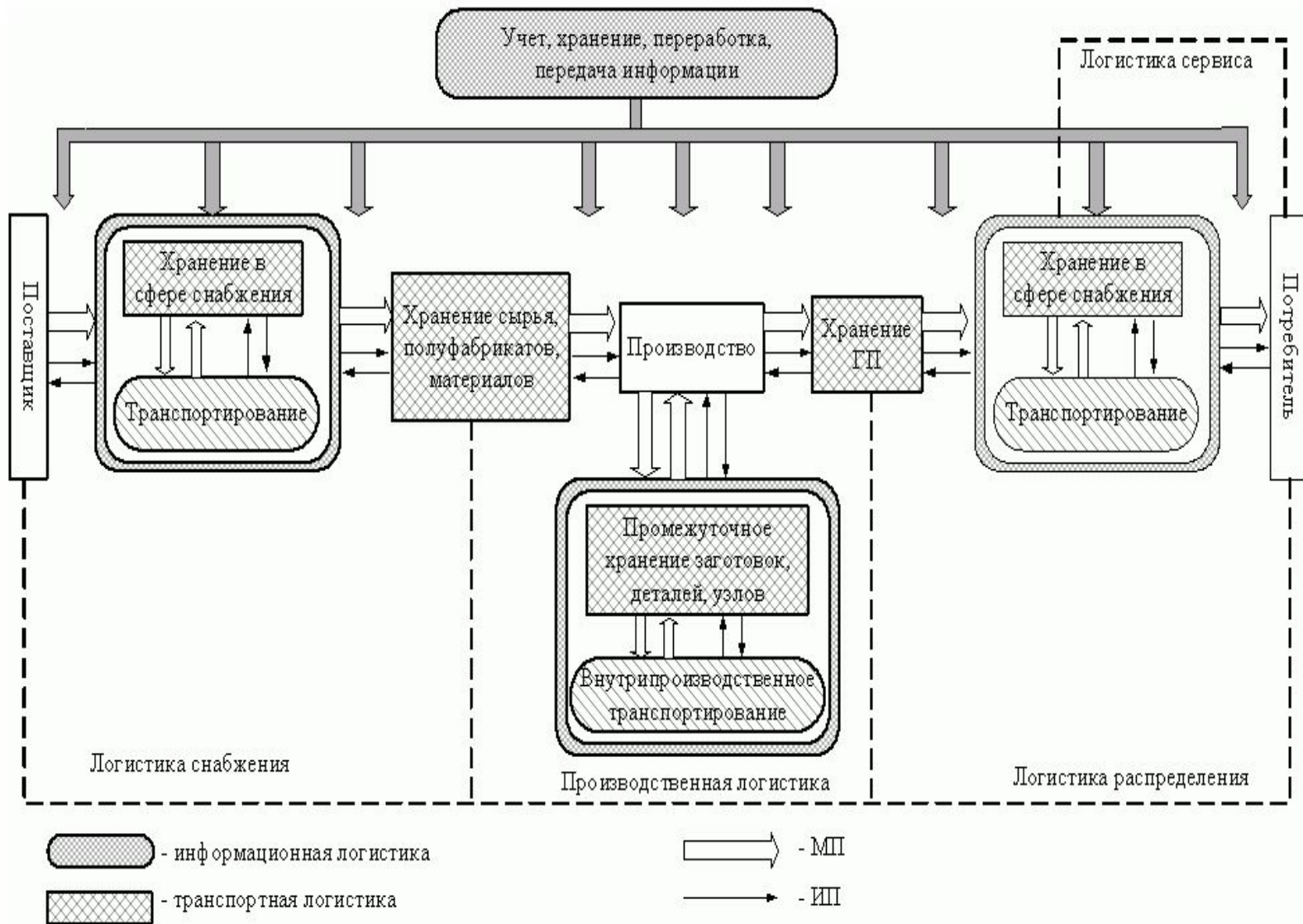


Рис.2. Принципиальная схема преобразований МП в ЛЦ

По аналогии с классификацией операций в производственном менеджменте (основные, вспомогательные, обслуживающие) [16] разделим все операции, совершаемые над МП, на производственные и логистические.

- **Производственные** (основные) операции - непосредственно связанные с формообразованием и изменением размеров или свойств предметов труда (например, сверление, штамповка, шлифовка, резка, сборка и др.) (пример: сверление, штамповка, шлифовка, резка, сборка и др).
- **Логистические** (вспомогательные, обслуживающие) операции - операции, не меняющие свойства предмета труда, но способствующие его перемещению между звеньями ЛЦ (например, складирование, хранение, транспортировка, сортировка, комплектация, разгрузка, перемещение между станками и др.) (пример: складирование, хранение, транспортировка, сортировка, комплектация, разгрузка, перемещение между станками и др.)

Важнейшей функцией менеджмента на предприятии является управление затратами. Снижение себестоимости продукции и услуг позволяет предприятию снижать цены, привлекая этим новых клиентов, либо увеличивать прибыль. В стратегическом плане умение управлять своей цепочкой стоимости позволяет выбрать и реализовать стратегию лидерства в издержках. Компетенции предприятия, позволяющие удерживать свои затраты на низком уровне, обеспечивают, как правило, устойчивое конкурентное преимущество, т.к. их сложно скопировать конкурентам.

В связи с этим, принципиально важной предпосылкой для широкого использования логистики является следующий факт: МП, двигаясь от первичного источника сырья через цепь производственных, транспортных и посреднических звеньев к конечному потребителю, постоянно увеличивается в стоимости. Исследования, проведенные в Великобритании, показали, что в стоимости продукта, попадающего к конечному потребителю, около 70% составляют расходы, связанные с хранением, транспортировкой, упаковкой и другими логистическими операциями, обеспечивающими продвижение МП (рис.3). В масштабах экономики развитых стран, таких как США, Япония, Франция, Германия, Великобритания, на логистические издержки приходится около 20% валового внутреннего продукта.

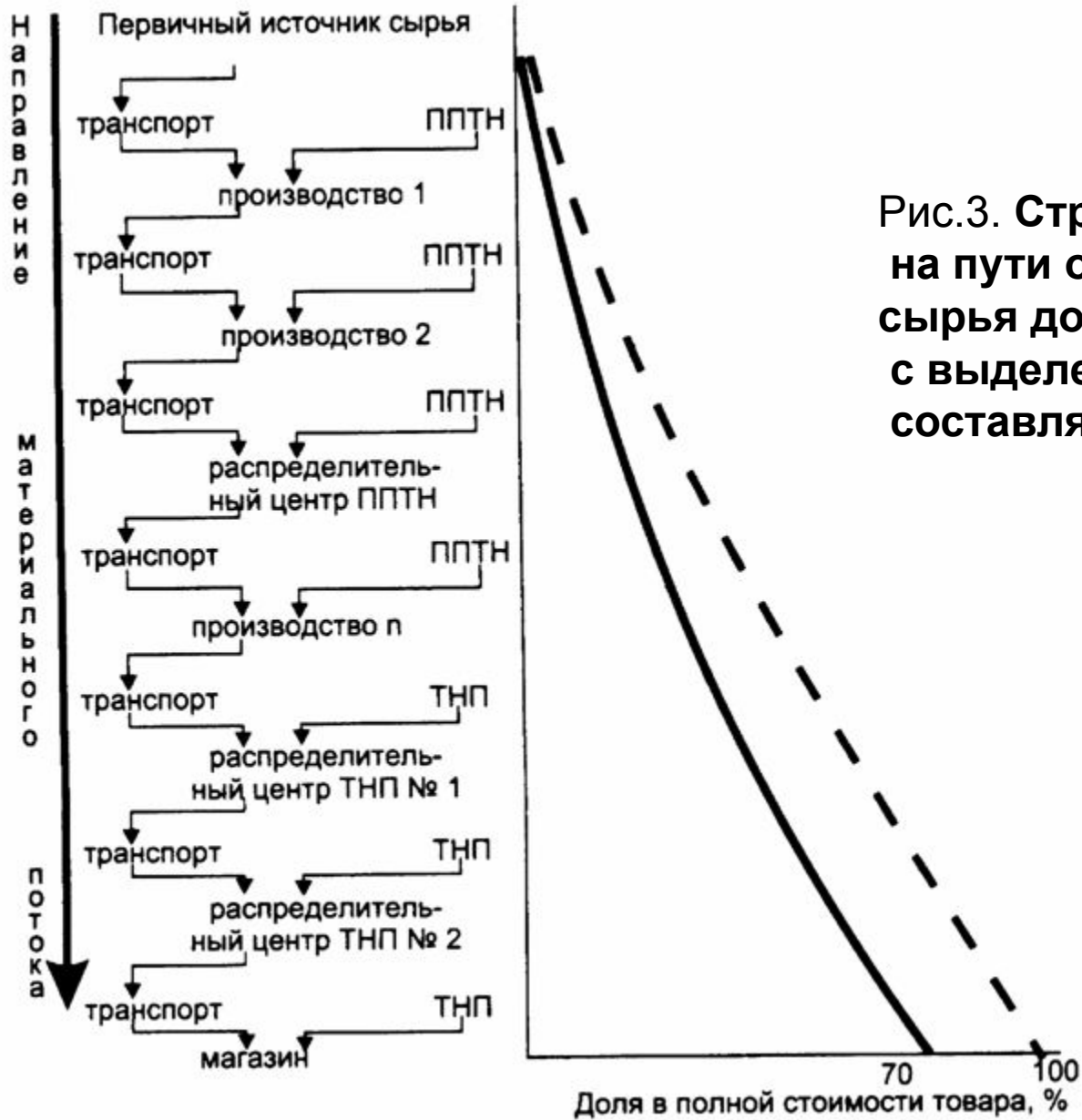


Рис.3. Структура стоимости товара на пути от первичного источника сырья до конечного потребителя с выделением логистической составляющей

Существует несколько десятков определений понятия логистики как экономической и управленческой деятельности.

Наиболее широкая трактовка понимает под логистикой управление всеми видами потоков (материальными, людскими, энергетическими, финансовыми и др.), существующими в экономических системах.

Управление любым объектом подразумевает сначала принятие решения, а затем его реализацию. Для того чтобы принимать решения, необходимы определенные знания, для практической реализации принятых решений нужны конкретные действия. Исходя из этого, логистику следует рассматривать, с одной стороны, как науку, а с другой стороны, как хозяйственную деятельность.

Логистика как наука разрабатывает научные принципы, методы, математические модели, позволяющие планировать, контролировать и управлять транспортированием, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе:

- доведения сырья и материалов до производственного предприятия;
- внутризаводской переработки сырья, материалов и полуфабрикатов;
- доведения готовой продукции (ГП) до потребителя в соответствии с его требованиями;
- передачи, хранения и обработки соответствующей информации.

Логистика как хозяйственная деятельность - это процесс управления движением и хранением сырья, материалов, полуфабрикатов и ГП в хозяйственном обороте от первичного источника сырья до конечного потребителя ГП, а также связанной с этими операциями информацией

Логистика решает задачи:

- прогнозирование спроса и определение на его основе необходимого запаса, разработка системы управления запасами (УЗ);
- определение необходимой мощности производства и транспорта;
- организация распределения ГП;
- управление перегрузочными процессами и транспортно-складскими операциями в пунктах производства и у потребителей;
- моделирование функционирования логистических систем (ЛС);
- проектирование ЛС;
- планирование и реализация снабжения, производства, складирования, сбыта, транспортирования;
- согласование целей и координация деятельности отдельных предприятий в цепи поставок и различных подразделений в рамках предприятия и др.

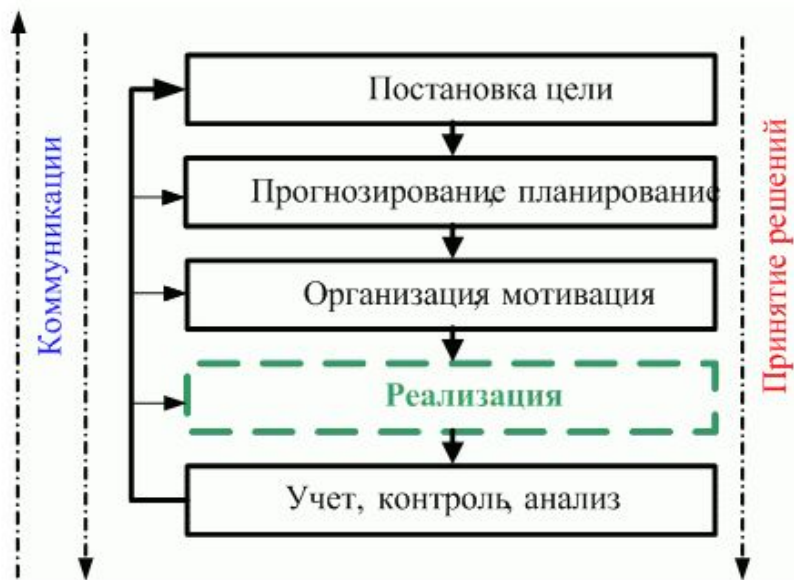


Рис.4 Кольцо управления
(общие функции менеджмента)

Менеджмент организации реализуется с помощью общих и конкретных функций менеджмента [6]. **Общие функции менеджмента** выделяются по этапам (стадиям) управления (рис.4).

Конкретные функции менеджмента выделяются по сфере деятельности и связаны со специфическими, конкретными объектами управления, например, управление финансами, управление сбытом, управление производством, управление персоналом, управление материальными потоками и потоками услуг и др.

Конкретные функции	Общие функции				
	1	2	3	4	5
1					
2					
·					
·					
·					
n					

Рис.5 Поле управления

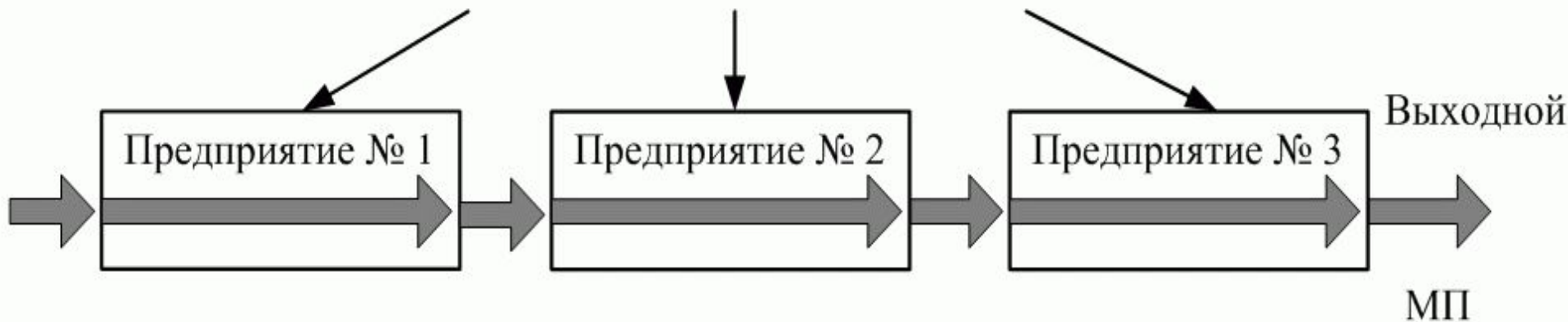
Общие и конкретные функции управления тесно связаны - при выполнении любой из конкретных функций менеджмента реализуется каждая из общих функций. Таким образом, общие и конкретные функции управления и представляют собой разные срезы поля управления (рис.5).

Логистика как практическое управление специфическим, конкретным объектом управления - материальными потоками, является конкретной функцией менеджмента. Для эффективного управления логистической составляющей деятельности предприятия необходимо выполнять все этапы кольца управления (см. рис.4).

Новизна логистики заключается в смене приоритетов между различными видами хозяйственной деятельности в пользу усиления значимости деятельности по управлению сквозным МП. Выделение сквозного МП в качестве объекта управления и связанное с этим абстрагирование от ряда факторов приводит к некоторому упрощению экономических процессов и к существенному сокращению размерности задач моделирования. Это позволяет проектировать сквозные ЛЦ, решать задачи сквозного мониторинга движения грузов, начиная от первичного источника сырья через все промежуточные процессы вплоть до поступления к конечному потребителю, и, в целом, открывает новые возможности формализованного исследования экономических процессов. На [рис. 1.6](#) представлен традиционный и логистический подходы к управлению МП на макроуровне.

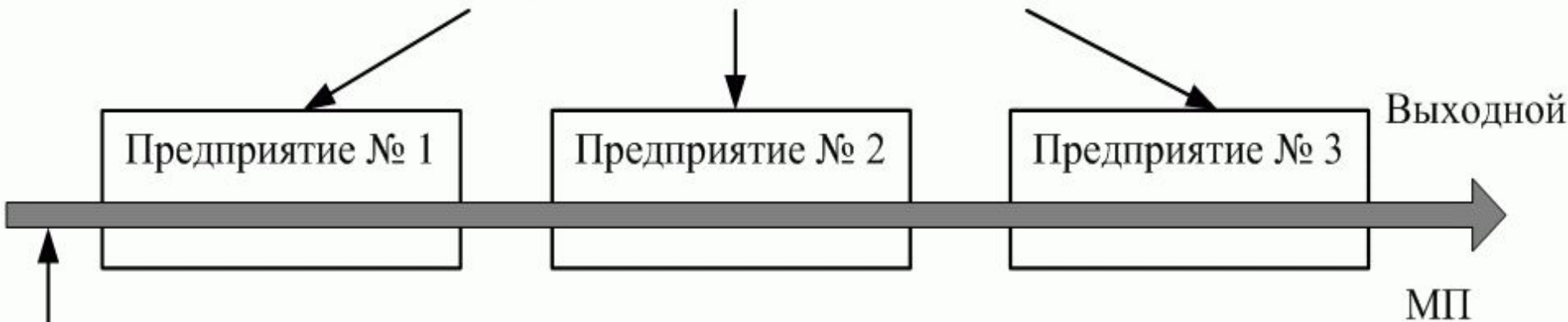
На макроуровне МП проходит по ЛЦ, состоящей из нескольких самостоятельных предприятий. Традиционно управление каждым из предприятий осуществляется обособленно его собственником (рис.6, а). При этом понятие сквозного МП не выделяется и задача управления им не ставится и не решается. В результате такие важные показатели этого потока, как себестоимость, надежность поступления, качество и др., на выходе цепи складываются в определенной степени случайно и бывают далеки от оптимальных. При логистическом подходе объектом управления является сквозной МП (рис.6, b). При этом обособленность предприятий в значительной степени преодолевается с целью согласования управления сквозным МП. Нужный груз начинает поступать в нужное место, в нужное время, в необходимом количестве, необходимого качества. В рамках всей цепи продвижение МП происходит с минимальными затратами.

Объекты управления - отдельные предприятия



а

Объекты управления - отдельные предприятия



Новый объект управления - сквозной МП

б

Рис.6 Традиционный и логистический подходы к управлению МП на макроуровне

На микроуровне ЛЦ состоит из различных служб одного предприятия. При традиционном подходе задача совершенствования сквозного МП внутри предприятия, как правило, не имеет приоритетного значения ни для одного из подразделений (рис.7, а). Показатели МП на выходе предприятия так же, как и в случае макроуровня, далеки от оптимальных. При логистическом подходе (рис.7, b) на предприятии выделяется и получает существенные права служба логистики, для которой приоритетной задачей является управление сквозным МП, поступающим извне и проходящим через склады службы снабжения, производственные цеха, склады ГП и уходящим к потребителю. В результате показатели МП на выходе из предприятия становятся управляемыми.



а



б

Рис. 7. Традиционный и логистический подходы к управлению МП на микроуровне

Принципиальное отличие логистического подхода к управлению МП от традиционного заключается:

- в объединении разрозненных МП в единый сквозной МП;
- выделении единой функции управления сквозным МП;
- информационной, технической, экономической интеграции отдельных звеньев ЛЦ в единую систему (на макроуровне - различных предприятий, на микроуровне - различных служб предприятия).

- Информационная интеграция может заключаться в активном обмене информацией о параметрах МП, создании общих систем сбора, хранения информации, согласования существующих на предприятиях информационных систем (форматы представления, протоколы передачи данных и т.д.).
- Техническая интеграция может заключаться в использовании оборудования, дополняющего друг друга по функциям. Например, предприятие-производитель использует при разгрузке механизированное или автоматизированное оборудование, что требует особой упаковки грузов на предприятии-поставщике также с помощью специальных технических средств.
- Экономическая интеграция, по существу, выполняет функцию мотивации в цепи поставок. Необходимо экономически заинтересовать различные предприятия (подразделения) для того, чтобы они тратили время, силы, финансы на согласование существующих или на внедрение новых технических и информационных средств, на изменение своих систем управления, что зачастую является весьма сложной задачей.

2. Факторы развития логистики

Объективное развитие рыночных экономических систем в XX веке привело к необходимости появления логистического подхода к управлению предприятиями. Рассмотрим основные факторы (предпосылки), обусловившие появление и развитие логистики.

Развитие конкуренции, вызванное переходом от рынка продавца к рынку покупателя.

До начала 60-х годов XX века страны с развитой рыночной экономикой имели быстрорастущий рынок. Например, в США он характеризовался внедрением новых производственных технологий, высоким уровнем специализации, изобилием природных ресурсов, минимальным государственным регулированием экономики. Спрос покупателей на товары в основном превышал предложение продавцов, т.е. имел место **рынок продавца**. В этих условиях основное внимание менеджмента было направлено на то, как насытить рынок, т.е. на поиск резервов в производстве продукции.

Выпущенные товары, так или иначе, попадали в конечное потребление, производство, оптовая и розничная торговля работали без тесной увязки друг с другом. Поэтому производители стремились увеличить свою конкурентоспособность в первую очередь за счет выпуска новых товаров, расширения и совершенствования производства. А такие операции, как транспортировка и хранение товаров, организация различных форм сервиса для потребителя, послереализационное обслуживание, рассматривались как технические и не заслуживающие большого внимания.

Факторы развития логистики (продолжение)

Но к началу 60-х годов начал формироваться **рынок покупателя**, характеризующийся избыточным предложением, при котором продавцы испытывают трудности со сбытом своей продукции по предполагавшимся ценам. Потребители стали более разборчивыми, требовали более высокого качества, низких цен, удобного и разнообразного обслуживания. Это привело к необходимости поиска новых путей создания конкурентных преимуществ.

Предприниматели стали уделять все больше внимания не самому товару, а качеству его поставки. Улучшение работы в сфере распределения товаров не требовало таких больших дополнительных капиталовложений, как, например, освоение выпуска нового товара, и при этом обеспечивало высокую конкурентоспособность поставщика за счет снижения себестоимости, сокращения времени выполнения заказа, соблюдения согласованного графика поставок. Денежные средства, вложенные в сферу распределения, стали влиять на положение поставщика на рынке гораздо сильнее, чем те же средства, вложенные в сферу производства. В этих условиях высокая конкурентоспособность зависела не от величины капитальных вложений, а от умения правильно организовать логистический процесс.

Таким образом, поставщики, уделяющие особое внимание эффективной организации распределения товаров, добивались снижения себестоимости и времени выполнения заказа и при этом гарантировали потребителю поставку товара точно в срок, необходимого количества, качества и ассортимента, что являлось значительным преимуществом в конкурентной борьбе.

Факторы развития логистики (продолжение)

2. Усложнение системы рыночных отношений и повышение требований к качеству процессов распределения продукции.

Повышение требований к качеству процессов реализации ГП (качество товаров, сроки выполнения заказов, графики поставок, ассортимент, себестоимость и др.), вызванное жесткой конкуренцией, обусловило такие же требования со стороны производителей к поставщикам сырья, материалов, комплектующих, полуфабрикатов. В итоге образовалась сложная система связей между различными субъектами рынка, которая потребовала усовершенствования существующих моделей организации снабжения и сбыта. Благодаря этому начали активно разрабатываться методы и модели оптимального размещения складов, определения оптимальных партий поставок, оптимальных схем маршрутов перевозок и т.д.

Факторы развития логистики (продолжение)

3. Энергетический кризис 70-х годов XX века

Повышение стоимости энергоносителей вынудило предпринимателей искать новые методы повышения экономичности перевозок. Традиционный подход заключался в рациональной организации транспорта, но этого было недостаточно в условиях энергетического кризиса. Большой эффективностью решения этой задачи можно было достичь за счет согласования действий всех участников логистического процесса, что явилось новым шагом в практике управления МП на предприятиях.

4. Научно-технический прогресс в создании гибких автоматизированных производств.

Замена традиционных конвейеров автоматизированными производственными линиями привела к созданию гибких производственных структур, сделавших рентабельным производство продукции мелкими партиями. Работа по принципу "малых партий" повлекла соответствующие изменения в системе обеспечения производства МР и сбыта ГП. В связи с этим отпала необходимость иметь большие складские емкости на предприятиях, возникла потребность в поставке грузов небольшими партиями, но в более жесткие сроки. Все это привлекло внимание к методам решения проблемы эффективной организации логистического процесса.

Факторы развития логистики (продолжение)

5. Научно-технический прогресс в области средств связи и информатики. НТП в области средств связи и информатики предоставил инструменты реализации тех идей, которые были разработаны в сфере логистики. Без современных средств передачи и обработки данных невозможно было бы на практике реализовать концепции, модели и методы логистического управления.

Факторы развития логистики (продолжение)

К важнейшим достижениям НТП в области средств связи и информатики относятся:

А. Компьютеризации управления логистическими процессами:

- создание и массовое использование ЭВМ;
- создание прикладных программных систем, автоматизирующих процессы планирования, прогнозирования, принятия решений, ведения баз данных, решение оптимизационных задач и т.п.;

Б. Развитие средств передачи данных:

- разработка стандартов передачи информации;
- создание средств передачи информации (факс-аппараты, EDI - электронный обмен данными, компьютерные сети и т.д.), в том числе и быстродействующих (спутниковые телекоммуникационные системы и т.п.).

Это дало возможность отслеживать все этапы движения сырья, деталей, ГП, что позволило четко выявить огромные потери в существующих схемах управления МП. Поэтому появилась необходимость разработки новых, эффективных способов организации и управления всеми видами потоков на предприятиях.

Факторы развития логистики (продолжение)

Использование информационных технологий позволило поднять эффективность управления МП на принципиально новый уровень. Стали создаваться информационные системы (как на уровне отдельных предприятий, так и охватывающих большие территории) и информационные службы, оперирующие всеми информационными потоками (ИП) и отвечающие за деятельность информационных систем предприятия.

Появились принципиально новые возможности:

- автоматического отслеживания наличия полуфабрикатов, выпуска ГП, состояния производственных запасов, объемов поставок МР, места нахождения грузов на пути от производителя до потребителя (технология GPS);
- оперативной передачи информации о реквизитах транспортируемых грузов (особенно в международном сообщении);
- осуществления мониторинга и управления в режиме реального времени всеми фазами движения продукта - от первичного источника сырья через промежуточные производственные, складские и транспортные процессы вплоть до конечного потребителя;

Факторы развития логистики (продолжение)

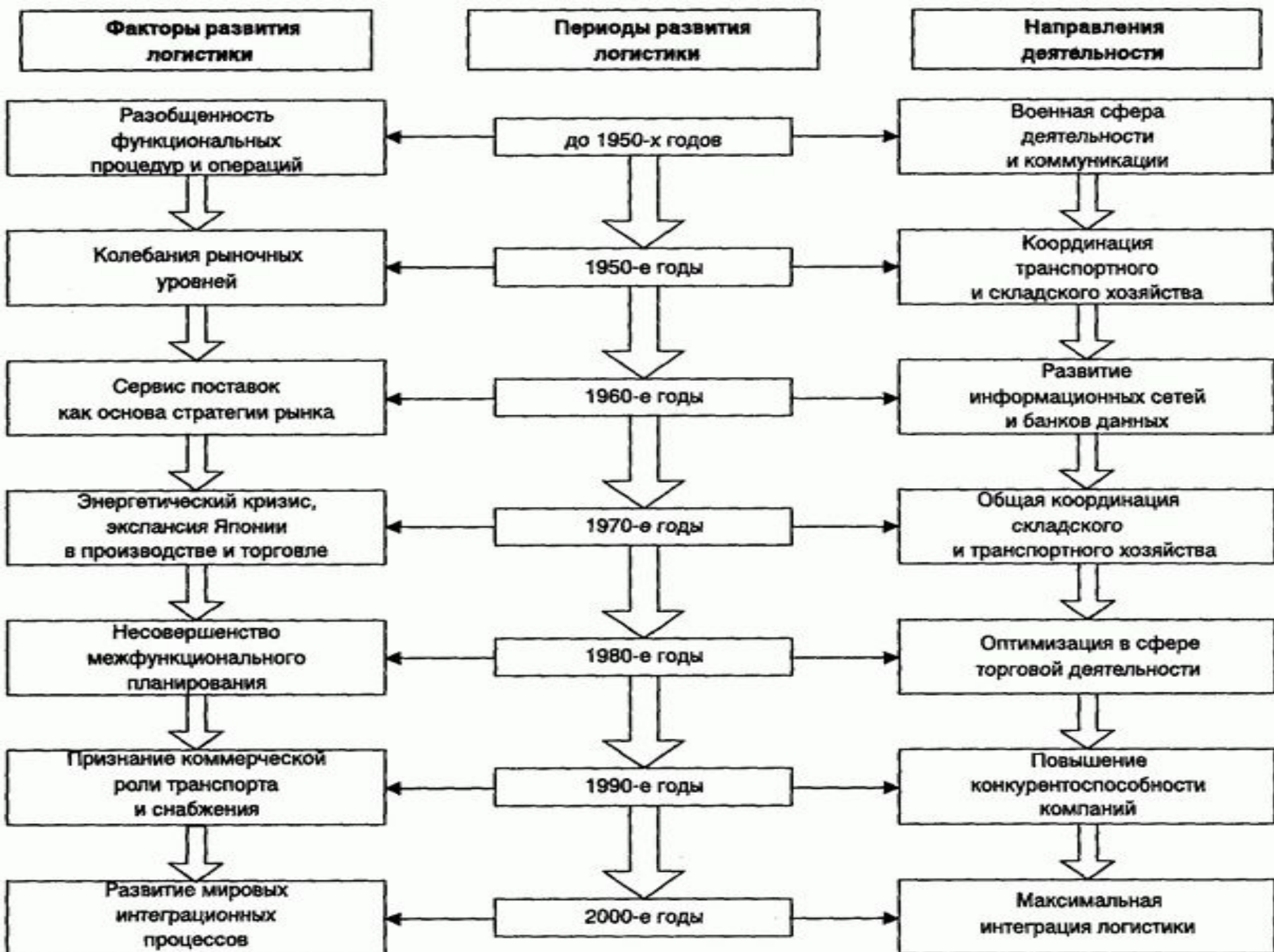
- оперативного получения, обработки и анализа информации о рынках сбыта, о деятельности фирмы, оценки ее конкурентного положения;
- использования "безбумажных" технологий: электронной подписи, электронных платежных систем, передачи электронной сопроводительной документации при оформлении банковских счетов, заключении договоров, транспортировки грузов и т.д.;
- создания систем электронной коммерции.

6. Разработка теории систем и теории компромиссов.

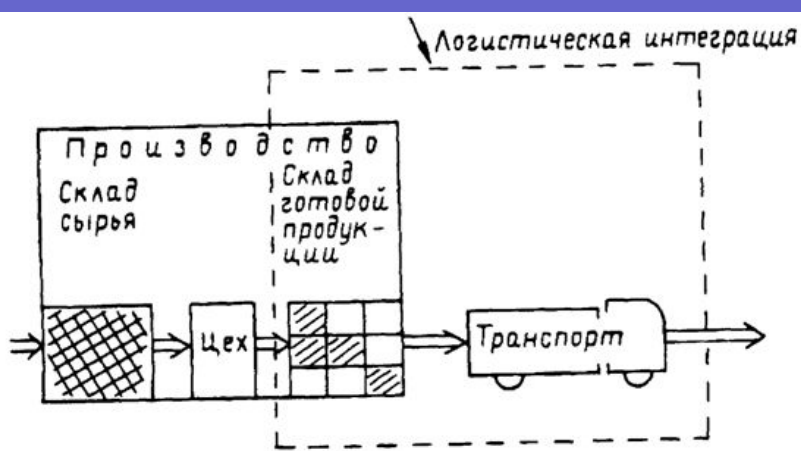
Теория систем позволила с научной точки зрения рассматривать проблему товародвижения как комплексную, а различные предприятия, участвующие в товародвижении, представлять в виде единой системы. Это привело к пониманию необходимости учета и согласования особенностей, интересов, внутренних и внешних взаимосвязей всех участников ЛЦ. Теория компромиссов позволила выбирать решения, сокращающие общие затраты или повышающие суммарную прибыль, несмотря на ущерб деятельности отдельных подразделений фирмы или отдельных предприятий-участников общего логистического процесса

Факторы развития логистики (продолжение)

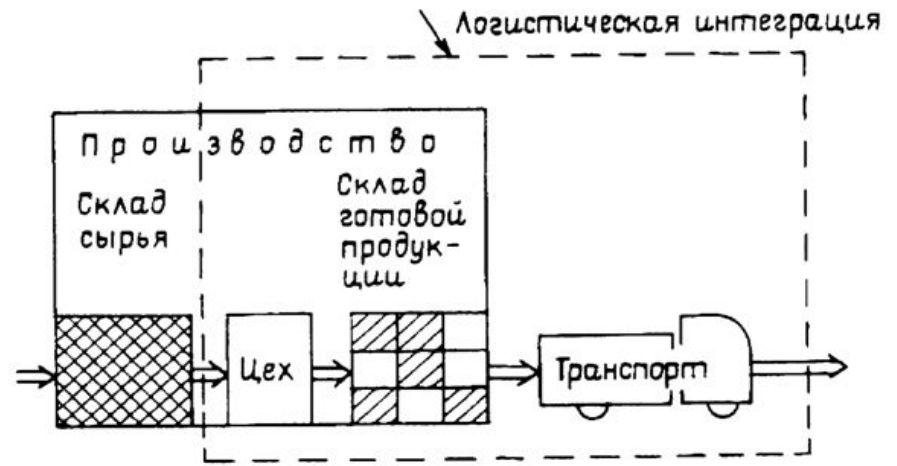
7. Унификация правил и норм внешнеэкономической деятельности, стандартизация параметров технических средств в различных странах. До 1980-х международное товародвижение усложнялось следующими факторами: различия в национальных стандартах на продукцию, чрезмерно разросшийся объем документации по международным операциям с товарами и финансовым расчетам, наличие импортных квот и экспортных ограничений, жесткие требования к упаковке и этикетированию грузов, разнообразие в технических параметрах транспортных средств и путей сообщения и т.д. Поэтому были приняты меры по унификации правил внешнеэкономической деятельности, по упрощению прохождения таможенных барьеров, контролю и технологических процедур на пограничных переходах. Создавались международные распределительные центры (РЦ), происходила концентрация перегрузочно-складских пунктов в условиях интеграции экономик стран Западной Европы, были унифицированы тара, подвижной состав и технические параметры путей сообщения, внедрялись новые технологии перевозок (например, интермодальные) и обработки информации, стали использоваться автоматические системы считывания и адресования грузов.



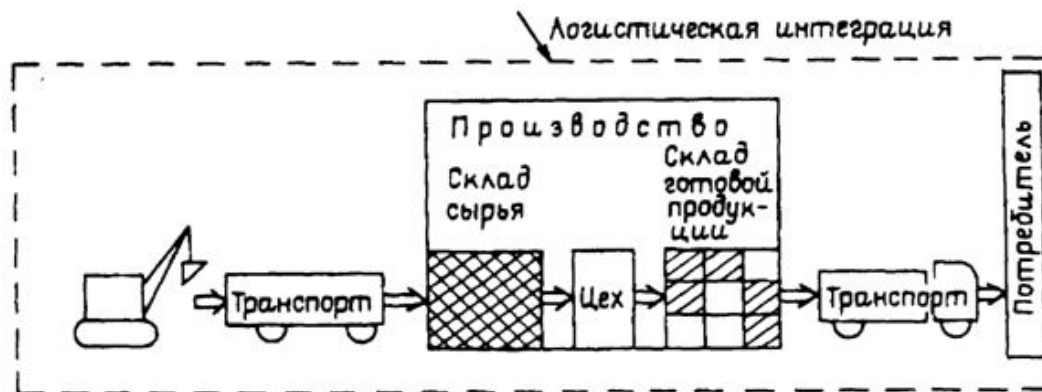
Этапы развития логистики



Первый этап развития логистики – интеграция транспортно-складского процесса

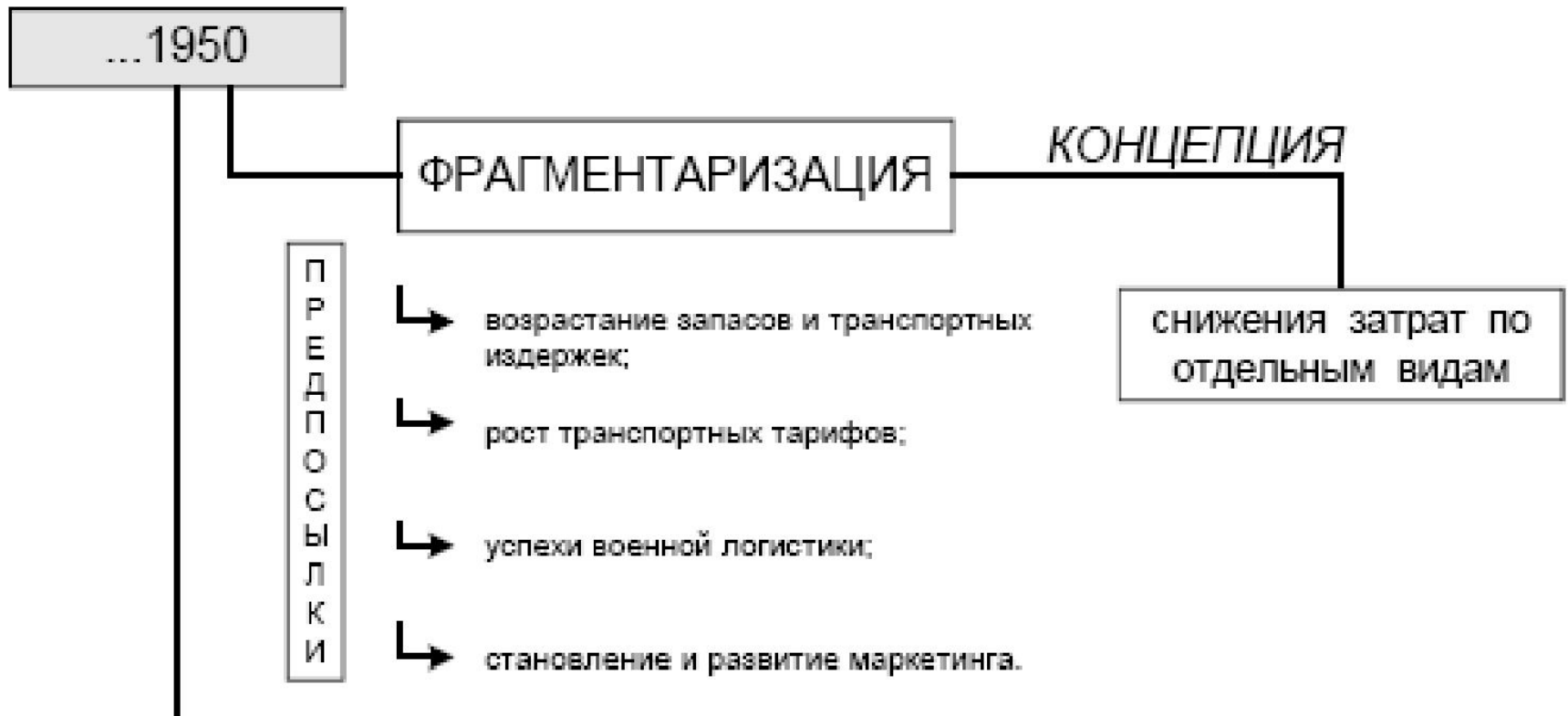


Второй этап развития логистики: производственный цех, транспорт и склад начинают работать как единый слаженный механизм

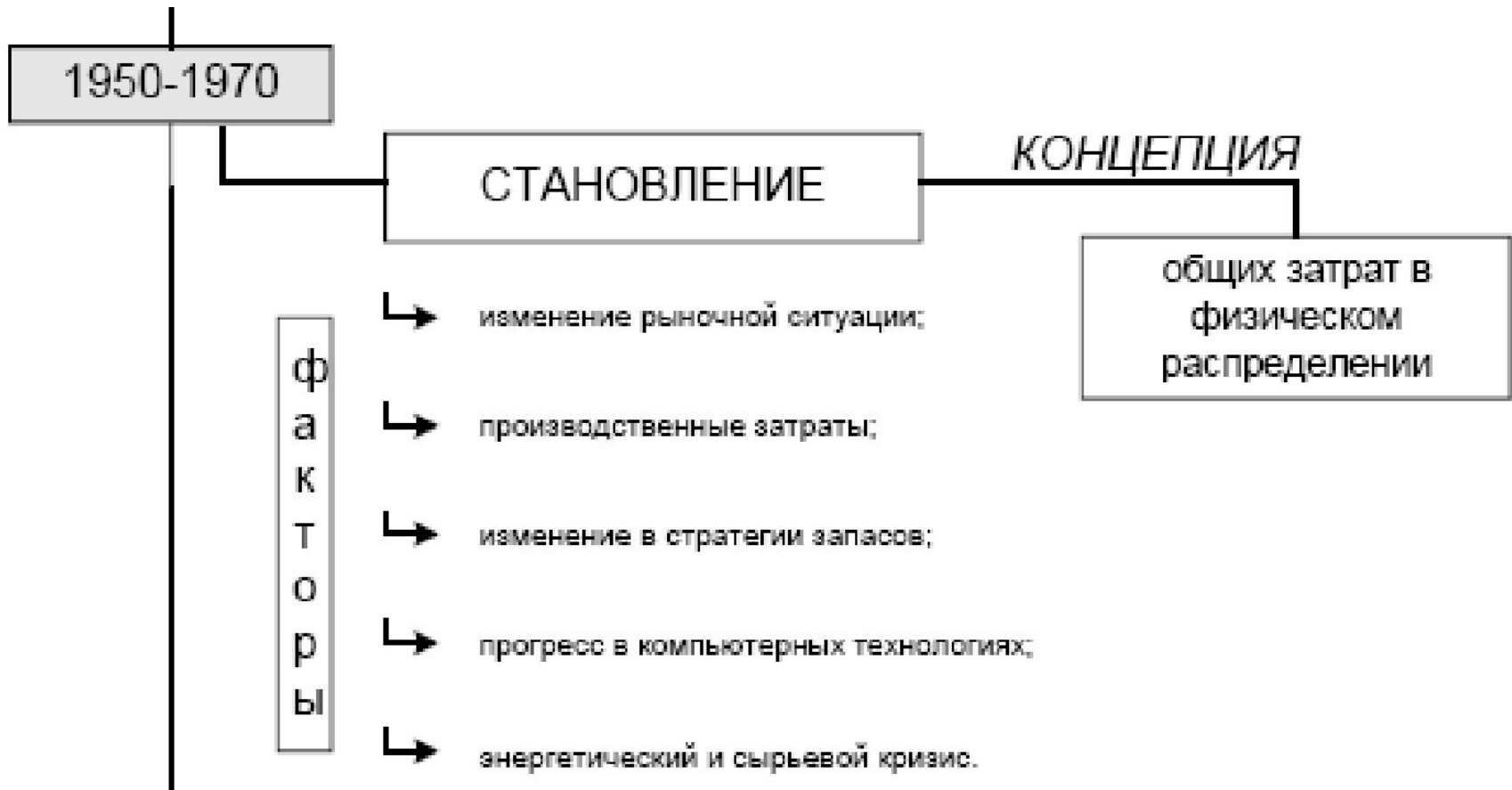


Третий этап развития логистики: совокупность участников логического процесса приобретает целостный характер

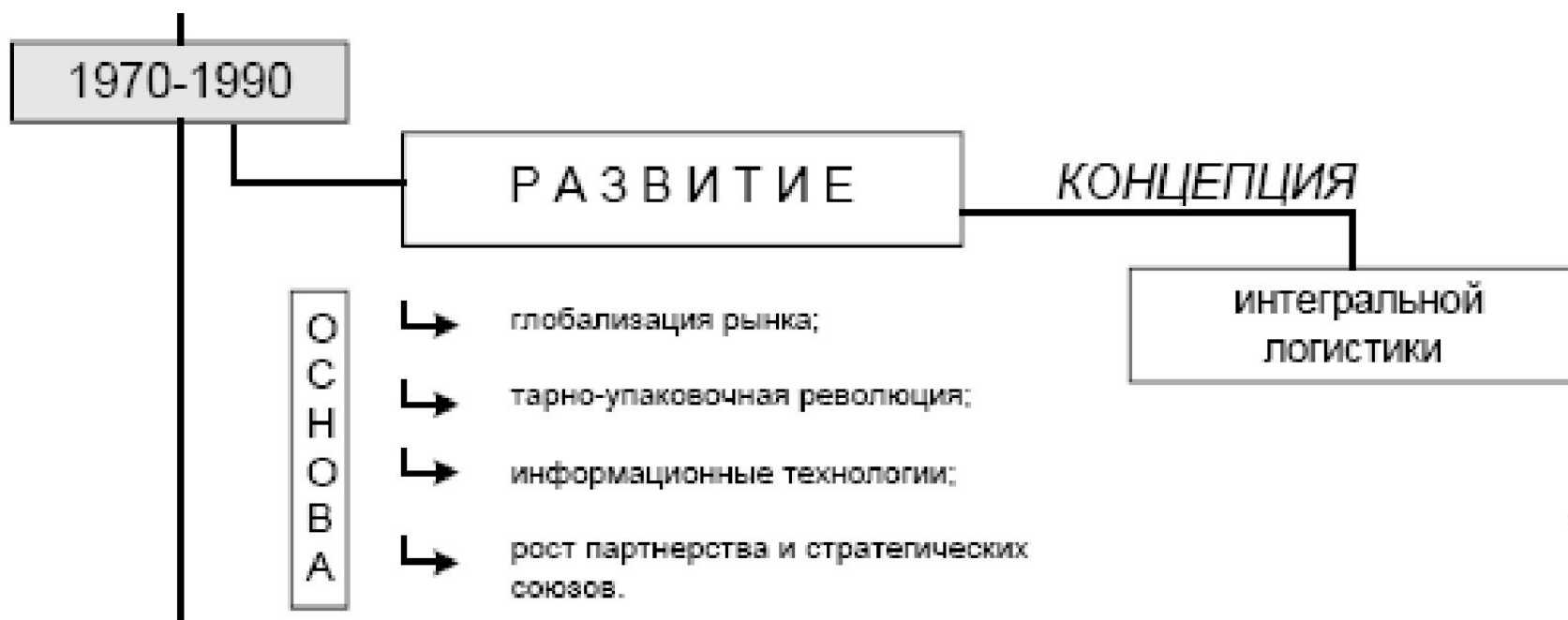
Этап 1



Этап 2



Этап 3



Этап 4



Тенденции в логистике в XX веке

Период	Окружающая обстановка	Центр внимания промышленности	Центр внимания логистики
50-е годы	Объем производства	Цены	Контроль запасов
60-е годы	Продажи/маркетинг	Услуги	Распределение
70-е годы	Использование капитала	Прибыльность	Производство
80-е годы	Конкуренция	Качество	Закупка/производство /продажи
90-е годы	Глобализация, партнерство, экология	Время	Бизнес-процесс

3.5. Современные тенденции развития логистики

Современный этап развития логистики (2000-е годы) определяют два основных фактора: глобализация мировой экономики и глобальная научно-техническая революция, которые порождают новые потребности клиентов в логистических услугах и разнообразные формы их удовлетворения.

Глобализация бизнеса выражается в следующем:

- более совершенные коммуникации и перевозка сделали физические расстояния менее значимыми, благодаря этому предприятия могут работать на едином, охватывающем весь мир рынке;
- происходит сокращение торговых барьеров между странами и рост международной торговли и конкуренции;
- размещение предприятий происходит не по национальному принципу, а в странах и регионах с низкими затратами на производство (например, немецкие предприятия в Польше, американские - в Мексике, японские - в Китае).

В настоящее время в мире в области науки и техники происходит так называемая глобальная революция, которая заключается в том, что технологические изменения происходят повсеместно, а не появляются где-то в одном месте, а затем постепенно распространяются - как это происходило ранее, в сельскохозяйственной и промышленной революциях. Описанные выше факторы предопределили следующие основные тенденции современной логистики.

Тенденции современной логистики

1. Расширение ассортимента предлагаемых логистических услуг:

- отсрочка, заключающаяся в том, что в распределительную систему передается почти готовая продукция, при этом ее модификация или учет последних требований потребителей откладываются до самого последнего возможного момента, что существенно снижает уровень запасов;
- перевалка, использование прямой отгрузки, которые сводят к нулю запасы и соответствующие расходы в распределительных центрах;
- массовый выпуск продукции на заказ, объединяющий выгоды массового производства с гибкостью продукции на заказ (B2C);
- прямая доставка через электронные сети передачи данных, через курьерские службы, службы экспресс-доставки посылок;
- услуга управления запасами продавцом, которая заключается в том, что поставщики управляют как собственными запасами, так и запасами, хранящимися в нижних звеньях цепи поставок, что снижает общие затраты;
- синхронизированное перемещение материалов, при котором информация о движении МП доводится до всех участников цепи поставок одновременно, что позволяет оперативно координировать перемещение МР;
- многое другое.

Тенденции современной логистики

В настоящее время и на российском рынке появилось широкое предложение логистических услуг. За рубежом большинство из таких специализированных логистических фирм образовалось путем отпочкования отделов логистики от крупных корпораций. В России транспортные фирмы или предприятия, предлагавшие ранее только складские услуги, становятся логистическими, т.е. предлагают перевозки с глобальной географией различными видами транспорта, сквозное обслуживание по всей цепи поставки (складирование, таможенное оформление, распределение и т.д.).

2. Аутсорсинг- это передача каких-либо управленческих функций предприятия сторонним организациям. Например, предприятия передают функцию контроля над распределением ГП от производителей к специализированным фирмам. Эта тенденция проявилась еще в 1980-х годах сначала в Западной Европе и Японии и позже в США, но сохраняется и в настоящее время. Крупные и средние предприятия всё больше склоняются к покупке целостных логистических решений.

Тенденции современной логистики

Это позволяет им,

- во-первых, использовать большой опыт специализированных логистических фирм в распределении продукции,
- во-вторых, в большей степени сосредоточиться на своей основной деятельности - производстве, развитии и продвижении на рынок своей продукции, и,
- в-третьих, сократить свои накладные расходы. Таким образом, им удаётся использовать умение и опыт логистической фирмы для повышения собственной эффективности.

3. Сокращение числа поставщиков и формирование долгосрочного сотрудничества с логистическими фирмами.

В прошлом фирмы имели большое количество поставщиков, конкурировавших друг с другом, что помогало заключать выгодные сделки. В настоящее время логистические фирмы всё более привлекаются к управлению всеми процессами в цепи поставок, а фирмы-клиенты всё чаще знакомят их со своими долгосрочными целями, чтобы совместно выработать взаимоприемлемые решения. Клиенты всё больше ценят своё время и всё больше доверяют профессионалам-логистикам, с которыми сотрудничают, стремятся ограничить их число, но развивать долгосрочное сотрудничество с теми, кого они выбрали в партнёры.

Тенденции современной логистики

4. Усовершенствование методов управления логистическими процессами.

Разрабатываются новые и совершенствуются существующие методы управления логистическими процессами, призванные решить известные логистические задачи: сократить складские запасы, оперативно реагировать на изменения спроса, снизить себестоимость продукции, оптимизировать транспортные потоки, скоординировать деятельность всех элементов ЛЦ и т.д.

4. Источники экономического эффекта от использования логистики

- Снижение запасов на пути движения МП.

По данным Европейской промышленной ассоциации сквозной мониторинг МП обеспечивает сокращение материальных запасов на 30-70% (по данным промышленной ассоциации США - на 30-50%). Высокая значимость оптимизации запасов объясняется следующим:

- в общей структуре издержек на логистику расходы на содержание запасов составляют около 50%, включая расходы на управленческий аппарат, а также потери от порчи или кражи товаров;
- большая часть оборотного капитала предприятий, как правило, отвлечена в запасы (от 10 до 50% всех активов предприятий);
- в производстве расходы по содержанию запасов составляют до 25-30% от общего объема издержек.
- **Сокращение времени прохождения товаров по ЛЦ:** В западных странах в общих затратах времени на движение товара от первичного источника сырья до конечного потребителя всего лишь 2-5% занимают затраты времени на собственно производство, а 95% - на хранение, складские, погрузочно-разгрузочные и другие логистические операции (ЛО). Сокращение этой составляющей позволяет ускорить оборачиваемость капитала, соответственно увеличить прибыль, получаемую в единицу времени, снизить себестоимость продукции.

Источники экономического эффекта от использования логистики

- **Снижение транспортных расходов:** Общий объем транспортных расходов в США и Канаде оценивается примерно в 6,5% валового национального продукта. По различным оценкам затраты на выполнение операций с использованием транспортных средств составляют от 30% до 50% от суммы общих затрат на логистику. В связи с глобализацией мировой экономики большую значимость приобрели международные перевозки, которые являются более сложными и дорогими, чем на менее широких национальных рынках. Затраты на них в зависимости от типа перемещаемых товаров могут достигать 25-35% стоимости продаж экспортно-импортной продукции по сравнению с 8-10% стоимости товаров, предназначенных для отгрузки на внутреннем рынке. Таким образом, снижение транспортных расходов является важным резервом снижения себестоимости продукции.
- **Сокращение затрат ручного труда и соответствующих расходов на операции с грузом:** Сокращение затрат ручного труда на операции с грузом приводит:
 - к значительному сокращению времени выполнения погрузочно-разгрузочных и складских операций, что сокращает время выполнения заказа и в целом длительность логистического цикла;
 - сокращению соответствующих расходов на операции с грузом, в том числе за счет применения однотипных средств механизации, одинаковой тары, использования аналогичных технологических приемов грузопереработки во всех звеньях ЛЦ.

Контрольные вопросы

1. В какой области человеческой деятельности и когда первоначально возникла и развивалась логистика? Почему?
2. Когда логистика стала широко использоваться в сфере хозяйственной практики?
3. Как вы понимаете термин "логистика"?
4. Специфика логистических операций, примеры.
5. Как вы понимаете термин "сквозной материальный поток"?
6. В чем заключается принципиальное отличие, новизна логистического подхода к управлению МП от традиционного?
7. Объясните, какие преимущества дают логистическому подходу три его принципиальных отличия от традиционного подхода к управлению предприятием?
8. Перечислите положительные моменты выделения МП в качестве объекта управления?
9. Почему логистику рассматривают с двух точек зрения, перечислите их?
10. Как вы понимаете термин "логистическая цепь" (цепь поставок)?
11. Каким образом и почему изменяется качественный состав МП по мере продвижения его по логистической цепи?
12. Виды функций менеджмента.
13. Кольцо управления.
14. Охарактеризуйте взаимосвязь логистики и менеджмента.
15. Каковы основные факторы развития логистики?
16. Раскройте механизм влияния каждой из предпосылок на развитие логистики?
17. Какими факторами были обусловлены этапы исторического развития логистики?

Контрольные вопросы (продолжение)

18. Каковы основные этапы развития логистики?
19. Как менялся уровень охвата различных сфер деятельности предприятий в процессе развития логистики?
20. Как менялся уровень достижений НТП на каждом из этапов развития логистики?
21. Каковы современные тенденции развития логистики?
22. В чем выражается глобализация бизнеса?
23. Можно ли назвать глобализацию фактором, обуславливающим развитие логистики, почему?
24. Каковы источники экономического эффекта от использования логистики?
25. Каким образом каждый из источников экономического эффекта от использования логистики позволяет увеличить экономическую эффективность деятельности предприятий?
26. Перечислите важнейшие достижения НТП в области средств связи и информатики, позволившие реализовать идеи логистического управления на практике?
27. Какие именно достижения НТП и каким образом способствовали развитию логистики?
28. В чем суть логистической услуги "управления запасами продавцом"?
29. В чем суть понятия "отсрочка" в распределении продукции?
30. Что такое синхронизированное перемещение материалов?
31. В чем суть понятия "перевалка" в распределении продукции?
32. Что такое аутсорсинг, его плюсы и минусы?
33. Почему в настоящее время возникла тенденция сокращения числа поставщиков?
34. Чем обусловлен тот факт, что оптимизация управления МП имеет значительные резервы по повышению эффективности деятельности предприятия?
35. Почему на предприятиях необходима служба логистики?

Спасибо за внимание!

3.1. Этап становления. Интеграция транспортно-складского процесса для распределения ГП

- Объективные тенденции на рынке
- Уровень разработки теории логистического управления
- Уровень охвата различных сфер деятельности предприятий
- Сложность логистического управления
- Уровень достижений НТП

3.2. Этап развития. Интеграция производственных, складских и транспортных процессов

- Объективные тенденции на рынке
- Уровень разработки теории логистического управления
- Уровень охвата различных сфер деятельности предприятий
- Сложность логистического управления
- Уровень достижений НТП

3.3. Этап интеграции. Интеграция производственных, складских и транспортных процессов, включающих работу с сырьем и готовой продукцией

- Объективные тенденции на рынке
- Уровень разработки теории логистического управления
- Уровень охвата различных сфер деятельности предприятий
- Сложность логистического управления
- Уровень достижений НТП

3.4. Этап глобализации

- Объективные тенденции на рынке
- Уровень разработки теории логистического управления
- Уровень охвата различных сфер деятельности предприятий
- Сложность логистического управления
- Уровень достижений НТП