**Министерство образования Ставропольского края**

**ГОУ ВПО Ставропольский государственный педагогический институт**

**Психолого – педагогический факультет**

Кафедра прикладной информатики и информационных технологий

**Самостоятельная контролируемая работа**

по дисциплине «Логистика»

**на тему**:

**«Этапы развития логистики, проблемы и особенности становления ее в России.»**

|  |  |
| --- | --- |
|  | Выполнил:  Конджорян А.А.  студента 3 курса ПрИ - 3 группы  специальности прикладная информатика (в экономике)  очной формы обучения  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (подпись)  Руководитель работы:  Кандидат технических наук, доцент кафедры прикладной информатики и информационных технологий  Рачков Валерий Евгеньевич |

Ставрополь, 2010

**СОДЕРЖАНИЕ:**

**Введение ----------------------------------------------------------------------- 3**

**1. Этапы развития и задачи логистики ------------------------------ 5**

1.1. Этап становления**. ---------------------------------------------------------- 5**

1.2. Этап развития.  **--------------------------------------------------------------- 8**

1.3. Этап интеграции. **------------------------------------------------------------- 10**

1.4. Этап глобализации  **----------------------------------------------------------- 13**

1.5. Современные тенденции развития логистики и современные задачи логистики  **----------------------------------------------------------------------- 14**

1.6. Аутсорсинг **------------------------------------------------------------------- 16**

**2.Проблемы и особенности становления ее в России. -------------- 18**

2.1. История возникновения и развития понятия логистики  **-------------- 18**

2.2. Предпосылки развития логистики **--------------------------------------- 23**

2.3. Факторы развития логистики **------------------------------------------- 26**

2.4 Появление термина «логистика» в России. **----------------------------- 33**

2.5 Актуальность логистики.  **-------------------------------------------------- 33**

Заключение **---------------------------------------------------------------------**

Список используемой литературы **------------------------------------------**

**Введение**

В экономической литературе встречаются различные определения логистики. Приведем некоторые из них.

Логистика (Logistics) это:

Планирование и обеспечение материально-технического снабжения, подготовки и передвижения людского состава.

Материально-техническое обеспечение магазина.

Тыл и снабжение, материально-техническое снабжение, работа тыла.

Движение материалов и запасов.

Наука о планировании, организации, управлении, контроле и регулировании движения материальных и информационных потоков в пространстве и во времени от их первичного источника до конечного потребителя.

Логистику также определяют как научное направление, связанное с поиском новых возможностей повышения эффективности материальных потоков.

В настоящее время можно отметить и более широкий подход к логистике, который кроме вышеназванного включает анализ рынка поставщиков и потребителей, координацию спроса и предложения на рынке товаров и услуг, а также гармонизацию интересов участников процесса движения товаров. В этом случае многие функции маркетинга переходят к логистике.

В цепи по которой проходят материальный и информационный потоки от поставщика до потребителя выделяются следующие звенья: поставка материалов, сырья, полуфабрикатов, хранение продукции и сырья, производство товаров, их распределение, потребление готовой продукции.

Цель данной работы состоит в рассмотрение предпосылок развития логистики и основных этапов ее развития.

Актуальность обусловлена потенциальной возможностью повышения эффективности функционирования материалопроводящих систем с помощью планирования. Многие разработки в России непосредственно включали в себя элементы логистической науки.

Предметом изучения является развитие логистики.

Объектом изучения являются этапы, проблемы и особенности становления логистики в России.

**1. Этапы развития и задачи логистики**

Этапы исторического развития и задач логистики были обусловлены:

· объективными тенденциями на рынке ставящими новые задачи логистике;

· широтой понимания возможностей логистического подхода и уровнем разработки концепций, методов и моделей логистического управления и методов решения задач логистики;

· уровнем охвата логистическим управлением различных сфер деятельности предприятий решающих задачи логистики;

· сложностью логистического управления нацеленного на выполнение задач логистики;

· уровнем развития технических средств обработки и передачи данных, механизации и автоматизации производства, задачи логистики которого должны выполняться.

В современной экономике существует несколько подходов к выделению этапов развития логистики. Рассмотрим некий обобщенный подход.

**1.1. Этап становления.**

Интеграция транспортно-складского процесса для распределения ГП

Объективные тенденции на рынке

К объективным экономическим факторам, ускорившим развитие логистики на этапе становления (60-е годы XX века), относятся: усиление внимания к покупателям, появление большого количества конкурентных товаров расширяющих задачи логистики, методов лучшего обслуживания потребителей, переход к рынку покупателя ставящие новые задачи логистике, что заставило искать новые пути координации спроса и предложения, а также

методов лучшего обслуживания потребителей. Повышение разнообразия

товаров привело к значительному возрастанию затрат на создание и поддержание запасов в системах распределения, что потребовало поиска новых путей снижения этих затрат и решения логистикой задач современности.

Уровень разработки теории логистического управления и решения задач логистики

Начала формироваться теория и практика логистического управления. Широкое распространение за рубежом получила философия маркетинга повлиявшая на задачи логистики. Возникли новые логистические подходы к сокращению циклов заказа и производства продукции для решения задач логистики. Пришло понимание того, что:

· существующие как бы обособленно потоки в хранении и транспортировании ГП могут быть увязаны единой системой управления;

· область физического распределения ГП имеет большой потенциал с точки зрения снижения затрат;

· объединение отдельных функций физического распределения ГП может дать существенный экономический эффект.

На этом этапе приходит понимание и формулирование ключевой концепции общих затрат в физическом распределении. Смысл ее заключается в следующем: можно таким образом перегруппировать затраты в распределении ГП, что их общий уровень при продвижении товаров от производителя к потребителю уменьшится. Например, если переключить

перевозки товаров с автомобильного на воздушный транспорт, то можно исключить необходимость создания промежуточных складов и соответствующие затраты на складирование, хранение и УЗ. При этом затраты на транспортировку возрастут, но общий уровень затрат в распределительной сети уменьшится.

Уровень охвата различных сфер деятельности предприятий

Логистический подход первоначально был использован в сфере обращения, охватив на этапе становления организацию хранения и транспортировки ГП. Транспорт и склад, прежде связанные лишь операциями погрузки и разгрузки, начинают работать на один экономический результат по единому графику и по единой согласованной технологии. То есть начинают совместно решаться задачи организации транспортно-складского процесса.

Сложность логистического управления

Этот этап характеризуется наименее совершенной формой логистического управления. Система управления действует по принципу непосредственного реагирования на ежедневные колебания спроса и сбои в процессе распределения продукции. Задачи оптимизации физического распределения продукции решались и раньше. Например, оптимизировались частота и размер поставляемых партий; размещение и функционирование складов; транспортные маршруты и графики и т.д. Однако традиционно эти задачи решались обособленно, что не могло обеспечить значительного системного эффекта. Совместное решение отдельных задач по управлению МП, предпринятое на этапе становления, оказалось намного сложнее их обособленного решения, потребовало иных методов, иной подготовки

специалистов, использования вычислительной техники и специализированного

программного обеспечения.

Уровень достижений НТП

Развитие компьютерных технологий, которые начали активно внедряться в бизнес с середины 50-х годов, позволило автоматизировать решение таких многоальтернативных и оптимизационных задач, как выбор вида транспорта, оптимизация размещения производства и складов, оптимальная маршрутизация, управление многоассортиментными запасами продукции, прогнозирование спроса и потребностей в ресурсах и т.п.

**1.2. Этап развития.**

Интеграция производственных, складских и транспортных процессов

Объективные тенденции на рынке

Отличительной чертой 1970 –х годов стало усиление конкуренции на фоне нехватки высококачественных сырьевых ресурсов (энергетический кризис). Предшествующий рост инвестиций в средства производства сменился относительной стабилизацией. При этом значительно выросли логистические затраты, стоимость физического распределения. Основной задачей большинства фирм стало рациональное использование сырья, материалов, полуфабрикатов и комплектующих изделий. Ресурсный фактор (снижение энергоемкости и материалоемкости продукции) стал основным в конкурентной борьбе.

Уровень разработки теории логистического управления

Этап развития характеризуется:

· поиском путей рационального использования сырья, материалов, полуфабрикатов и комплектующих изделий;

· поиском новых путем снижения затрат в производстве и распределении на основе концепции логистики;

· разработкой и применением принципов промышленной логистики;

· распространением философии всеобщего управления качеством.

Уровень охвата различных сфер деятельности предприятий

На этапе развития производство, складское и транспортное хозяйства предприятий начали работать как единый слаженный механизм, т.е. происходило управление потоком производимых товаров от производственной линии до конечного потребителя.

Сложность логистического управления

С одной стороны данный этап характеризуется распространением ЛС, а с другой стороны для большинства фирм логистический подход еще не стал очевидным. Попытки внедрить логистическую координацию различных подразделений фирмы, внести организационные изменения, необходимые для реализации сквозного управления МП встречали противодействие со стороны среднего и высшего звена менеджмента, привыкшего выполнять традиционные обособленные функции закупок, транспортировки, грузопереработки.

Дополнительные трудности создавали системы бухучета, не приспособленные для выделения и контроля составляющих логистических издержек и оценки результатов ЛО.

Уровень достижений НТП

Логистическое управление стало охватывать производство, чему способствовало появление компьютерных систем контроля и управления производством, внедрение и развитие автоматизированных систем управления (АСУ) технологическими процессами и производственными подразделениями. Широкое распространение получило использование компьютеров для сбора информации и контроля за логистическими процессами.

К концу 1970 –х годов на Западе завершилась так называемая «тарно-упаковочная» революция, которая коренным образом изменила набор операций, организацию, техническое и технологическое обеспечение складского процесса. Большое развитие получило производство транспортно-складского оборудования, стандартизация и производство новых видов тары и упаковки, стали формироваться современные автоматизированные складские комплексы, активно начала внедряться контейнерная перевозка грузов.

**1.3. Этап интеграции.**

Интеграция производственных, складских и транспортных процессов, включающих работу с сырьем и готовой продукцией

Объективные тенденции на рынке

В 1980-е годы произошли изменения в государственном регулировании инфраструктуры экономики; повсеместное распространение философии всеобщего управления качеством; структурные изменения в организациях бизнеса. Произошел бурный рост партнерства и стратегических союзов в бизнесе, в области оказания специализированных услуг на транспорте, в оптовой торговле и распределении, которые сменили предшествующую практику недоверия, подозрительности и ожесточенной конкуренции.

Уровень разработки теории логистического управления

Пришло понимание, что наряду с МП необходимо управлять сервисными потоками (услугами) и сопутствующими ИП и ФП.

Получила повсеместное распространение концепция всеобщего управления качеством, которая произвела переворот в теории и практике менеджмента. Концепция всеобщего управления качеством является своего рода философией управления, которая признает, что нужды потребителя и цели бизнеса неразделимы. Концепция всеобщего управления качеством – это управленческий подход, ставящий в центр внимания задачу повышения качества и основанный на участии в решении этой задачи всех членов организации на всех стадиях производства и продвижения продукции (услуг). Он позволяет достичь долговременного успеха за счет удовлетворения нужд потребителей и благодаря взаимной выгоде как каждого члена организации, так и общества в целом.

Уровень охвата различных сфер деятельности предприятий

Этап интеграции характеризуется объединением логистических функций фирмы и ее логистических партнеров в так называемую полную ЛЦ, включающую закупку – производство – распределение и продажу.

Сложность логистического управления

Благодаря революции в информационных технологиях и изменениям в экономике на данном этапе произошел феномен логистического «взлета», который характеризовался:

· ростом квалификации менеджеров в области логистики;

· созданием на предприятиях консультативных отделов по проблемам логистики;

· долгосрочным планированием в области логистики;

· централизацией физического распределения;

· резким сокращением запасов в ЛЦ;

· четким определением действительных издержек распределения;

· определением и осуществлением мер по уменьшению стоимости продвижения МП до конечного потребителя;

· развитием логистического подхода в индустрии сервисных услуг;

· передачей части или всех логистических функций конкретного предприятия специализированным внешним логистическим организациям;

· созданием международных ЛС.

Логистическое управление стало осуществляться не по принципу непосредственного реагирования, а на основе долгосрочного планирования.

Уровень достижений НТП

Произошла революция в информационных технологиях и внедрение персональных компьютеров. На базе персональных компьютеров были созданы автоматизированные рабочие места. Программное обеспечение позволило использовать персональные компьютеры в интерактивных процедурах интегрированного логистического менеджмента от закупок материалов до распределения и продаж ГП. К 1990-м годам появилась технология электронного обмена данными (electronic data interchange, EDI), первыми пользователями которой были супермаркеты, связавшие свои системы контроля состояния запасов непосредственно с системами поставщиков. Определяющее значение в становлении интегральной концепции логистики имела возможность постоянного контроля всеми фазами движения МП от первичного источника сырья до конечного потребителя в режиме реального времени и удаленного доступа благодаря современным коммуникационным технологиям (электронный обмен данными, спутниковые коммуникационные технологии, компьютерные сети и др.).

**1.4. Этап глобализации**

Объективные тенденции на рынке

В 1990-е годы концепция логистики, ключевым положением которой является необходимость интеграции, была признана большинством участников цепей снабжения, производства и распределения. Появились фундаментальные изменения в организации и управлении рыночными процессами во всей мировой экономике. Компании стали осуществлять свою деятельность не только на региональном или национальном уровнях, но и на глобальном. Началась глобализация мировой экономики.

Сложность логистического управления

В связи с глобализацией мировой экономики усилилась потребность в привлечении «третьих участников» – таможенных и экспедиционных агентств, банков и т.п. Это предъявило новые требования к менеджерам логистики:

· знание законодательных основ, налоговых систем, особенностей правительственного регулирования экономики различных стран;

· выполнение требований к упаковке, маркировке с учетом языковых различий;

· умение оперативно обработать и подготовить сложную документацию;

· умение устранять таможенные барьеры.

В индустриально развитых странах были созданы национальные и международные специализированные общества и ассоциации логистики, которые имеют свои исследовательские центры, консультативные отделы, банки информации, учебные центры и т.д.

Уровень достижений НТП

Появилась технология электронной почты, получил развитие электронный бизнес. Широкое распространение получили электронные закупки. Электронная торговля стала происходить как между различными фирмами (B2B – business-to-business), например, поставщиком и производителем, так и между электронными фирмами и конечными потребителями (B2С – business-to-сustomer). Для поддержки электронного обмена данными были разработаны технологии кодирования товара в виде штрихового кода или магнитной полоски, а также электронный перевод денежных средств.

**1.5. Современные тенденции развития логистики и современные задачи 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. Данные проблемы ставят перед логистикой задачи, решать которые необходимо если хочешь остаться на плаву. Без решения логистикой задач, которые выдвигает рынок предприятию, сложно будет добиться лидерских позиций, поэтому нужно уделять серьезное внимание задачам логистики.

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, что усложняет задачи логистики;

· 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). Это только добавляет логистике задачи.

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 и задачи логистики будущего.

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 (B2С);

- 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.

**1.6 Аутсорсинг**

Аутсорсинг – это передача функций контроля над распределением ГП от производителей к специализированным фирмам для решения задач логистики. 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 а не решения локальных задач логистики. Это позволяет им, во-первых, использовать больший 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.

Большинство из таких специализированных компаний логистики образовалось путем отпочкования отделов логистики от крупных корпораций, профессионалов в решение задач логистики. Кроме того, транспортные фирмы, ранее предлагавшие один вид региональных перевозок, становятся логистическими, т.е. предлагают перевозки с глобальной географией различными видами транспорта, и, кроме того, сквозное обслуживание по всей цепи поставки (складирование, таможенное оформление, распределение и т.д.). т.о. предлагается более комплексное выолнение задач логистики фирмами, удел которых ранее были локальные задачи логистики.

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 вырабатывать 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.

Усовершенствование методов управления логистическими процессами

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

**2.Проблемы и особенности становления ее в России.**

**2.1. История возникновения и развития понятия логистики**

Понятие логистики имеет свою историю. В Древней Греции оно обозначало «счетное искусство» или «искусство рассуждения и вычисления». В Римской империи - правила распределения продовольствия. Во времена византийского императора Льва VI (866-912 гг.) логистика определялась как искусство снабжения армии и управления ее перемещениями. Немецкий исследователь, профессор Г. Павеллек отмечает, что назначением логистики в Византийской; империи было «платить жалованье армии, должным образом вооружать и распределять ее, своевременно и в полной мере заботиться о ее потребностях, т.е. руководить движением и распределением собственных вооруженных сил.

Далее исторически прослеживаются две основные трактовки термина. Первая связана с применением логистики в iтонной области. Толчком к развитию военной логистики послужили фундаментальные работы известного военного теоретика барона А.А. Жомини (1779--1869 гг.), в которых он определял логистику как практическое, искусство управления войсками, включающее широкий круг вопросов, связанных с планированием, управлением и снабжением, определением мест дислокации войск, транспортным обслуживанием армии и т.п. В 1884 г. американский институт постно-морского флота ввел понятие «логистика» для нужд навигации. Широкое развитие принципы логистики получили в годы Второй мировой войны в области материально-технического обеспечения американской армии, также организации взаимодействия между поставщиками вооружения, продовольствия, транспортом и войсками.

Четкое взаимодействие военной промышленности, тыловых и фронтовых снабженческих баз и транспорта позволило своевременно и систематически обеспечивать американскую армию поставками вооружения, горюче-смазочных материалов и продовольствия в необходимых количествах.

Поэтому во многих западных странах логистика служит эффективности управления материальными потоками в экономике. Как и другие методы прикладной математики (исследование операций, математическая оптимизация, сетевые модели и т. д.), логистика постепенно стала переходить из военной области в сферу хозяйственной практики. Первоначально она оформилась как новый вид теории о реализации управления движением товарно-материальных ресурсов в сфере обращения, а затем и производства. Таким образом, возникшие в странах с рыночной экономикой накануне, и в период экономического кризиса 1030-х годов, идеи интеграции снабженческо-производствено-распределителъных систем, в которых бы увязывались функции снабжения материалами и сырьем, производства продукции, ее хранения и распределения трансформировались в самостоятельные направления научных исследований и форму хозяйственной практики, т.е. логистику.

Вторая трактовка термина «логистика» в значении математической логики использовалась в работах известного математика Г. Лейбница (1646--1716 гг.). Этот смысл за термином - логистика был закреплен на философском конгрессе в Женеве в 1904 г.

В 50-х годах было признано, что задачи регулирования материальных потоков могут успешно решаться с помощью методов, применяемых в военной логистике. Большое развитие она получила в 60-70-е годы в Японии, где занимала ключевые позиции при разработке и реализации сложных систем управления и хозяйствования. К 1980 г. ситуация изменилась: хозяйственное управление потребовало освоения и применения методов физического распределения, т.е. коммерческой логистики.

Постепенно понятия логистики и логистического управления наполняются многообразным содержанием и проникают в различные сферы производства и товарообращения. Влияют на это широкое применение новейших методов расчетов, современных вычислительной и информационной техники и технологий, а также развитие взаимодействия элементов производственной инфраструктуры и интенсивных методов хозяйствования.

К концу XX века логистическая наука выступает как дисциплина, включающая в себя закупочную (снабженческую), производственную, сбытовую (распределительную), транспортную, информационную логистику. Каждая из перечисленных областей деятельности человека достаточно изучена и описана в соответствующей литературе, новизна же самого логистического подхода заключается в интеграции перечисленных, а также и других областей деятельности с целью достижения желаемого результата с минимальными затратами времени и ресурсов путем оптимального сквозного управления потоками. Таким образом, логистика, прежде всего, работает на потребителя, стремясь максимально удовлетворить его запросы.

В предпринимательской деятельности, экономической и научной литературе зарубежные специалисты выделяют два принципиальных направления в определении логистики.

Одно из них связано с функциональным подходом к товародвижению, т. е. управлением всеми физическими операциями, которые необходимо выполнять при доставке товаров от поставщика к потребителю. Другое направление характеризуется более широким, подходом: помимо управления операциями товародвижения оно включает анализ рынка поставщиков и потребителей, координацию спроса и предложения на рынке товаров и услуг, а также гармонизацию интересов участников процесса товародвижения.

В рамках отмеченного подхода к логистике имеется множество различных трактовок. Наибольшее распространение получили управленческие, экономические и оперативно-финансовые аспекты. Так, профессор Г. Павеллек и сотрудники Национального Совета США по управлению материальным распределением, определяя сущность логистики, акцентируют внимание на управленческом аспекте. Логистика, по их мнению, - это планирование, управление и контроль поступающего на предприятие, обрабатываемого там и покидающего это предприятие потока материальной продукции и соответствующего ему информационного потока.

Многие специалисты в исследуемой области отдают предпочтение экономической стороне логистики и трактуют ее как «...совокупность различных видов деятельности с целью получения с наименьшими затратами необходимого количества продукции в установленное время и в установленном месте, и котором существует конкретная потребность в данной продукции». В справочнике, выпущенном компанией «Данзас» (одна из крупнейших германских транспортно-экспедиторских фирм), логистика определяется как некая система, выработанная для каждого предприятия с целью оптимального, с точки зрения получения прибыли, ускорения движения материальных ресурсов и товаров внутри и вне предприятия, начиная от закупок сырья и материалов, прохождения их через производство и заканчивая поставками готовых изделий потребителям, включая связывающую эти задачи информационную систему.

Обобщая определения логистики, ее можно охарактеризовать как науку управления материальными потоками от первичного источника до конечного потребителя с минимальными издержками, связанными с товародвижением и относящимся к нему потоком информации.

В отмеченных ранее трактовках логистики характеризуются только некоторые ее стороны, однако упускается из виду важнейший аспект логистики - возможность влиять на стратегию корпорации и на создание новых конкурентных преимуществ фирмы на рынке, т.е. на ее конечные цели. Первыми практический потенциал логистики предугадали американские специалисты Пол Конверс и Питер Дракер. Впоследствии их точку зрения разделили такие американские исследователи, как М. Портер, Д. Сток и многие другие и полагают, что логистика вышла за границы ее традиционного узкого определения и имеет большое значение в стратегическом управлении и планировании фирмы.

Приверженцами расширительного толкования логистики являются и французские специалисты Э. Мате и Д. Тиксье, которые подразумевают под ней: «способы и методы координации отношений фирмы с партнерами, средство координации предъявляемого рынком спроса и выдвигаемого компанией предложения... способ организации деятельности предприятия, позволяющий объединить усилия различных единиц, производящих товары и услуги, с целью оптимизации финансовых, материальных и трудовых ресурсов, используемых фирмой для реализации своих экономических целей». Они считают, что «...логистика находится в самом центре осуществляемого компанией в различных областях выбора, в центре предпринимаемых действий и представляет собой важный фактор разработки общей политики фирмы». К сторонникам расширенной трактовки логистики относятся также английские ученые Д. Бенсон и Дж. Уайтхэд. По их мнению, логистика охватывает исследование и прогнозирование рынка, планирование производства, закупку сырья, материалов и оборудования, включает контроль над запасами и ряд последовательных товародвиженческих операций, изучение и обслуживание покупателей.

Из приведенных определений логистики зарубежными специалистами следует, что она представляет собой более широкую категорию, чем маркетинг, многие из основных функций которого перешли к логистике. Одним из подтверждений этого может служить создание на ряде фирм логистических структур, поглотивших ранее функционировавшие подразделения маркетинга. Более того, английские исследователи М. Кристофер и Г. Уилс считают, что логистика эффективна не только на уровне фирм, но и ни отраслевом уровне. Ей, полагают они, должны принадлежать решения по общеэкономическому процессу развития отрасли, включая вопросы размещения предприятий и окладов.

Разнообразие в определении логистики обусловлено рядом, причин. Одна из них заключается в специфике и различии мне штабов задач, которые пытаются решать отдельные фирмы в сфере сбыта товара, его перевозки, складирования и т. д. Другой причиной являются существующие различия в национальных системах организации и управления товародвижением, а также в уровне исследований проблем логистики в разных странах. Третья причина заключается в множественности функциональных направлений деятельности во внешней среде логистической системы.

Несмотря на определенные различия, перечисленные понятия логистики содержат один общий элемент - рациональность и общий расчет.

Логистика - наука о планировании, контроле и управлении транспортированием, складированием и др. материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутризаводской переработки сырья, материалов и полуфабрикатов, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также передачи, хранении и обработки соответствующей информации.

Принципиальное отличие логистического подхода к управлению материальными потоками от традиционного взгляда на экономику заключается в интеграции отдельных звеньев материалопроводящей цепи в единую систему, способностью адекватно реагировать на возмущения внешней среды.

**2.2. Предпосылки развития логистики**

Рассмотрим, чем вызвана необходимость и чем обусловлена возможность широкого применения логистики в современной экономике.

Необходимость применения логистики объясняется рядом причин, среди которых выделим две основные.

Первая причина - развитие конкуренции, вызванное переходом от рынка продавца к рынку покупателя. До начала 60-х гг. в странах с развитой рыночной экономикой производители и потребители продукции не придавали серьезного значения созданию специальных систем, позволяющих оптимизировать управление материальными потоками. Системы распределения, как правило, не планировались. Производство, оптовая и розничная торговля работали без тесной увязки друг с другом. Выпущенные товары так или иначе попадали в конечное потребление. Система управления процессами товародвижения была слабой. Реальных связей между различными взаимосвязанными функциями логистики не было. Такое невнимание к сфере управления материальными потоками объяснялось тем, что основной потенциал конкурентоспособности создавался в этот период за счет расширения совершенствования производства.

Однако к началу 60-х гг. резервы повышения этого потенциала непосредственно в производстве были существенно исчерпаны. Это вызвало необходимость поиска нетрадиционных путей создания конкурентных преимуществ. Предприниматели стали уделять все больше внимания не самому товару, а качеству его поставки. Улучшение работы в сфере распределения, не требуя таких дополнительных капитальных вложений, как, например, освоение выпуска нового товара, тем не менее оказалось в состоянии обеспечить высокую конкурентоспособность поставщика за счет снижения себестоимости и одновременно повышения надежности 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 логистически организованных материалопроводящих цепях себестоимость товара, доставляемого конечному потребителю, оказалась ниже себестоимости того же товара, прошедшего по традиционному пути. Появляющаяся разница обеспечивает участникам конкурентные преимущества, зависящие не от величины капитальных вложений, а от умения правильно организовать логистический процесс.

Кроме того, использующие логистику поставщики могут гарантировать поставку точно в срок нужного количества товара необходимого качества и представляют для потребителя гораздо большую ценность, чем поставщики, которые подобных гарантий надежности не обеспечивают.

Таким образом, конкурентоспособность применяющих логистику субъектов обеспечивается за счет:

¦ резкого снижения себестоимости товара;

¦ повышения надежности и качества поставок (гарантированные сроки, отсутствие брака, возможность поставки мелкими партиями и т. п.).

Вторая причина, объясняющая необходимость применения логистики в экономике, - энергетический кризис 70-х гг.

Повышение стоимости энергоносителей вынудило предпринимателей искать методы повышения экономичности перевозок. Причем эффективно решить эту задачу лишь за счет рационализации работы транспорта невозможно. Здесь необходимы согласованные действия всех участников совокупного логистического процесса.

Возможность применения логистики в экономике обусловлена современными достижениями научно-технического прогресса. Научно-технический прогресс - это процесс совершенствования на основе научных достижений средств труда, предметов труда и правил приложения средств труда к предметам труда, т. е. технологии.. В результате НТП создаются и начинают широко применяться разнообразные средства труда для работы с материальными и информационными потоками. Появляется возможность использовать оборудование, соответствующее конкретным условиям логистических процессов. При этом ключевое значение для развития логистики играет компьютеризация управления логистическими процессами.

Создание и массовое использование средств вычислительной техники, появление стандартов для передачи информации обеспечило мощное развитие информационных систем, как на уровне отдельных предприятий, так и охватывающих большие территории. Стало возможным осуществление мониторинга всех фаз движения продукта -- от первичного источника сырья через все промежуточные производственные, складские и транспортные процессы вплоть до конечного потребителя.

Главные причины, по которым, начиная с середины 60-х гг., в экономически развитых странах наблюдается резкое возрастание интереса к логистической идее, заключаются в следующем:

¦ превращение рынка продавца в рынок покупателя;

¦ обеспечение конкурентных преимуществ логистически организованных материалопроводящих систем за счет снижения себестоимости продукции и улучшения качества поставок;

¦ энергетический кризис;

¦ научно-технический прогресс и, в первую очередь, компьютеризация управления.

Необходимым условием для развития отечественной логистики является ликвидация экономических предпосылок для воспроизводства монополистических тенденций и научно-технический прогресс в сферах производства и обращения.

**2.3. Факторы развития логистики**

Интерес к проблемам развития логистики в промышленно развитых странах исторически был связан, прежде всего, с причинами экономического характера. В условиях, когда рост объемов производства и расширение внутринациональных и мирохозяйственных связей привели к увеличению издержек сферы-обращения, внимание предпринимателей сконцентрировалось па поиске новых форм оптимизации рыночной деятельности и сокращения затрат в данной сфере.

В западных странах около 93% времени движения товара от первичного источника сырья до конечного потребителя приходится на его прохождение по различным каналам материально-технического обеспечения и главным образом на хранение. Собственно производство товаров занимает лишь 2% суммарного времени, а транспортировка -- 5% Материалы экономического л социального совета ООН. Комитет но внутрен-нему транспорту Европейской экономической комиссии ООН. -- Женева, 1990.. Доля продукции товародвижения и этих странах составляет более 20% валового национального продукта. При этом в структуре таких расходов на издержки по содержанию запасов сырья, полуфабрикатов и готовой продукции приходится порядка 44%, на складирование и экспедирование -- 16%, магистральные и технологические перевозки грузов -- соответственно 23 и 9%. Оставшиеся 8% падают на расходы по обеспечению сбыта готовой продукции Кеarney А.Т. Logistics Рrоductivity: thе Соmреtitiveс Edge in Europe. -- Сhiсаgо. 1994, р. 39.. Операции по перемещению товаров в рамках мирового рынка являются более дорогими и сложными, чем на менее широких национальных рынках. Затраты на них составляют порядка 25--35% стоимости продаж экспортно-импортной продукции по сравнению с 8-10% стоимости товаров, предназначенных для отгрузки на внутреннем рынке.

На наш взгляд, развитие логистики помимо стремления фирм к сокращению временных и денежных затрат, связанных с товародвижением, определили следующие два фактора:

\* усложнение системы рыночных отношений и повышение требований к качественным характеристикам процесса распределения;

\* создание гибких производственных систем.

Значительное воздействие на развитие логистики оказал переход от рынка продавцов к рынку покупателей, сопровождавшийся существенными изменениями в стратегии производства и системах товародвижения. Если в допереходный период решение о выпуске продукции предшествовало разработке сбытовой политики (стратегии), что фактически предполагало «подстраивание» организации сбыта под производство, то в условиях перенасыщения рынка императивом стало требование о формировании производственных программ в зависимости от объема и структуры рыночного спроса. Приспособление к интересам клиентуры в условиях острой конкуренции, в свою очередь, потребовало от фирм -- изготовителей продукции адекватной реакции на эти условия, и результатом стало повышение качества обслуживания, прежде всего сокращение времени выполнения заказов и безусловное соблюдение согласованного графика поставок. Тем самым фактор времени наряду с ценой и качеством продукции стал определять успех функционирования предприятия на современном рынке.

Далее необходимо указать на усложнение проблем реализации при одновременном росте требований к качеству процесса распределения. Это вызвало у фирм-продуцентов аналогичную реакцию относительно своих поставщиков сырья и материалов. В итоге образовалась сложная система связей между различными субъектами рынка, которая потребовала модификации существовавших моделей организации в сфере снабжения и сбыта. Активно развернулись работы по оптимизации отдельных направлений товародвижения. Решались проблемы по оптимальному размещению складов, определению оптимальной величины партий поставок товаров, оптимальных схем маршрутов перевозок и т.д.

Как известно, замена традиционных конвейеров роботами привела к значительной экономии живого труда и созданию гибких производственных структур, сделавших работу по изготовлению небольших партий продукции рентабельной. Появилась возможность для крупных предприятий перестраивать свою работу с массового производства на мелкосерийное с минимальными издержками, малые же фирмы обрели шансы повысить свою гибкость и конкурентоспособность. В свою очередь, работа по принципу «малыми партиями» повлекла соответствующие изменения в системе обеспечения производства материальными ресурсами и сбыта готовой продукции. Во многих случаях поставки больших объемов сырья, полуфабрикатов и конечной продукции стали не только не экономичны, но и просто не нужны. В связи с этим отпала необходимость иметь большие складские емкости на предприятиях и возникла потребность в транспортировке грузов небольшими партиями, но в более жесткие сроки. При этом возросшие расходы на перевозку в значительной мере покрывались за счет сокращения складских издержек.

Кроме вышеизложенных факторов, непосредственно определивших развитие логистики, необходимо отметить и факторы, способствовавшие созданию возможностей для этого. К ним, вероятно, следует, прежде всего, отнести:

\* использование теории систем и компромиссов для решения экономических задач;

\* ускорение научно-технического прогресса в коммуникациях, внедрение в хозяйственную практику фирм ЭВМ последних поколений, используемых в сфере товародвижения;

\* унификацию правил и норм по поставке товаров во внешнеэкономической деятельности, устранение различного рода импортных и экспортных ограничений, стандартизацию технических параметров путей сообщения, подвижного состава и погрузочно-разгрузочных средств в странах, участвующих в интенсивных мирохозяйственных связях.

Формирование концепции логистики было ускорено разработкой теории систем и теории компромиссов. В соответствии с первой проблема товародвижения стала рассматриваться как комплексная, что, кроме прочего, означало: удовлетворительный результат не может быть получен при акценте на какую-либо одну из сторон деятельности интересующей нас сферы. Важнейшее требование теории заключается в обязательном анализе всех составляющих системы товародвижения, их внутренних и внешних взаимосвязей.

Урегулирование взаимоотношений в рамках логистики стало возможным с помощью теории компромиссов. Именно на ее основе достигается эффект, устраивающий систему в целом. Применительно к товародвижению выбираются решения, оказывающие позитивное воздействие на сокращение общих затрат или повышение суммарной прибыли, хотя бы и в ущерб деятельности отдельных подразделений фирмы. В межфирменных связях аналогичный результат получают путем гармонизации интересов всех участников логистического процесса, добиваясь компенсации дополнительных затрат за счет достижения внеотраслевого эффекта. Например, возросшие расходы транспорта в связи с переходом на перевозки грузов мелкими партиями покрываются повышением тарифов, на которое соглашается клиентура, рассчитывая на получение внетранспортного эффекта.

Безусловно, важную роль в создании объективных возможностей для развития логистики сыграл технический прогресс в средствах связи и информатики. Он позволил на более высоком уровне проводить контроль всех основных и вспомогательных процессов товародвижения. Автоматическая система контроля четко следит за такими показателями процессов, как наличие полуфабрикатов и выпуск готовой продукции, состояние производственных запасов, объем поставок материалов и комплектующих деталей, степень выполнения заказов, место нахождения грузов на пути от производителя до потребителя.

Применение современных средств информационного отслеживания материальных потоков способствует внедрению «безбумажной» технологии. Суть ее состоит и том, что, например, на транспорте вместо сопровождающих груз многочисленных документов (особенно в международном сообщении) по каналам связи синхронно с грузом передается информация, содержащая о каждой отправляемой единице все реквизиты, необходимые для характеристики товара. При такой системе на всех участках маршрута в любое время можно получить исчерпывающую информацию о грузе и на основе этого принимать управленческие решения. С помощью «компьютерной логистики» на протяжении всей цепи обслуживания осуществляется анализ деятельности фирмы и дается оценка ее положения по сравнению с конкурентами. Сама же структура системы исходных данных, используемых для автоматического контроля, зависит от особенностей каждого предприятия, для которого составляется логистическая цепь с указанием всех узловых точек, входных и выходных путей к ним и соответствующих информационных потоков. Информационные системы обеспечивают также данные о емкости рынка и его насыщенности товарами. Немаловажную роль играет компьютеризация операций, связанных с оформлением счетов. Скорость и точность таких операций влияет на часть баланса фирм, отражающую движение наличных средств, и в итоге воздействует на оборот капитала.

Признание важности всех видов информации, ее внутренних и внешних потоков, контроля за ними и их использованием привело во многих корпорациях к изменению форм деятельности подразделений, ответственных за функционирование информационных систем. Отделы по обработке данных стали называться отделами информации или информационными службами. При этом подверглись изменению их функции управления. Отделы информации или информационные службы, а настоящее время оперируют всеми видами информационных потоков и отвечают за деятельность всех контролирующих систем корпораций и фирм. А руководители таких отделов или служб поднялись на высшую ступень иерархической лестницы корпораций.

О позитивном влиянии использования средств связи на развитие логистики, вероятно, косвенно свидетельствуют данные о повышении качества информации и возросшем объеме обмена ею между всеми фирмами -- участницами логистического процесса в конце 1970-х и середине 1980-х годов (табл. 1.1). Примерно в это же время были предприняты меры по регулированию международного товародвижения с целью упростить, минимизировать или устранить факторы, усложняющие прохождение товаропотоков, такие, как: различия в национальных стандартах на продукцию, большие расстояния передачи информации и перевозок, чрезмерно разросшийся объем документации по международным операциям с товарами и финансовых расчетов по ним, наличие импортных квот и экспортных ограничений, весьма жесткие требования к упаковке и этикетированию грузов, разнообразие и технических параметрах транспортных средств и путей сообщения и т.д.

Как правило, эти меры касались таможенных барьеров, контроля и технологических процедур на пограничных переходах, внедрения в практику новых технологий перевозок (например, интермодальных). В результате было сокращено время нахождения грузов в пути, повышена точность их доставки и сохранность, уменьшены запасы материальных ценностей на приграничных терминалах.

Одновременно создавались международные распределительные центры, менялись схемы размещения складов, происходила концентрация перегрузочно- складских пунктов в условиях интеграции экономик стран Западной Европы и создания единого рынка. Тара, подвижной состав и технические параметры путей сообщения унифицировались, а это позволяло использовать автоматические системы считывания и адресования грузов. Более того, утверждение некоторых норм и стандартов переходило от отдельных стран к общему рынку, что стимулировало инновации в народном хозяйстве ЕС и принесло немалую экономию (120 млрд. марок, или 2,1% ВНП стран ЕС) Смехое АЛ. Введение в логистику. -- М.: Транспорт, 1993, с. 21.. Увеличение объема материальных потоков в международных сообщениях диктовало необходимость устранения чрезмерной детализации правил и норм, установленных на двусторонней основе. Начался процесс координации инвестиций в создание межнациональной логистической инфраструктуры.

**2.4.Появление термина «логистика» в России.**

Появление этого термина в России традиционно связывают с именем барона Жомини (Autoine-Henri Jomini), французского и русского военного писателя, военного и государственного деятеля.

Почему же логистику в России связывают с фамилией этого человека? Думаю, что благодаря его популярному теоретическому труду «Очерки военного искусства», VI глава которого так и называется: «О логистике или практическом искусстве приводить армии в движение». “Является ли логистика только наукой о частностях? – так начинается глава. - Или же напротив это общая наука, составляющая одну из наиболее важных частей военного искусства?”

C момента опубликования труда прошло ровно 200 лет, но актуальность логистики не изменилась. Если говорить о значении этого слова, то мы без труда найдем его в старых энциклопедиях.

**2.5 Актуальность логистики.**

Актуальность обусловлена потенциальной возможностью повышения эффективности функционирования материалопроводящих систем с помощью планирования. Многие разработки в России непосредственно включали в себя элементы логистической науки. Но эти разработки были недостаточно связаны между собой, не имели объединяющей основы, не осуществлялись в рамках целостной науки о материалопотоках . В условиях перехода к рыночным отношениям единые системы нормативов материально-технической базы теряют своё прежнее значение: каждый субъект хозяйствования самостоятельно оценивает конкретную ситуацию и принимает решения. Как свидетельствует мировой опыт, лидерство в конкурентной борьбе приобретает сегодня тот, кто компетентен в области логистики, владеет её методами. Это связанно с тем, что логистика – согласованность действий при управлении материальными потоками, их рациональность, точный расчёт, способность отбросить из системы всё лишние.

Возникает вопрос: почему именно сейчас логистика стала столь актуальна? Это произошло из-за нескольких факторов: 1) экономического, 2) информационного, 3) технического.

1) Сейчас основной приоритет компании - поиск возможностей сокращения производственных затрат и издержек обращения в целях увеличения прибыли фирмы и роста качества, оказания комплекса услуг потребителю. Поэтому в условиях развития рыночных отношений принцип расчёт + выгода + потребитель ведёт к росту важности логистики.

2) Информатика наиболее тесным образом связывает рынок и логистику, поскольку предметом, средством и составляющей логистических процессов является информационные потоки.

3) Технический фактор проявляется в том, что логистика как система управления, её субъекты и объекты развиваются на основе совместных технических достижений в транспортно-складском хозяйстве и в сфере управления (при автоматизации и компьютеризации управления), обеспечивающих решающий успех на товарных рынках.

Большое значение для актуальности логистики приобретает необходимость государственной поддержки процессов товародвижения. Это применимо и эффективно используется не только на уровне предприятий и организаций-участников процесса товародвижения, но и в масштабах деятельности региональных и федеральных органов управления.

Следовательно, внедрение логистических подходов в управление товародвижением приобрело большую актуальность на современном этапе развития российской экономики. Это связанно с интенсификацией и расширением товарно- денежных отношений, с динамичным увеличением горизонтальных хозяйственных связей между предпринимателями и организациями сопряженных отраслей.

**Список литературы**

1. Гаджинский А. М. Логистика: Учеб. для высш. и сред. учеб. заведений/ Информ. - внедрен. центр "Маркетинг". -М.: ИВЦ "Маркетинг", 1998. -226.

2. Леншин И. А., Смоляков Ю. И. Логистика: В 2 ч.: Учеб. пособие для вузов по направлениям "Экономика", "Менеджмент" и спец. "Товароведение и экспертиза товаров". -М.: Машиностроение, 1996.

3. Логистика: Учеб. пособие для студентов вузов, обучающихся по специальности "Менеджмент"/Гос. акад. упр. им. Серго Орджоникидзе и др.; Под ред. Б. А. Аникина. -М.: ИНФРА-М, 1998. -327с.

4. Переверзев В. Н. Логистика: Справ. кн. по логике. -М.: Мысль, 1995. -221.

5. Родников А. Н. Логистика: Терминол. слов. -М.: Экономика, 1995. -249.

6. Шилоносова Н. В. Логистика: Конспект лекций/ЧГТУ, Каф. Экономика и инвестиции. -Челябинск: Изд-во ЧГТУ, 1997. -31.