Введение

Выбор темы контрольной работы «Логистика будущего» из представленного списка тем контрольных работ по дисциплине «Логистика» неслучаен. Логистика как сегодня, так и в будущем будет основным фактором в конкурентной борьбе. Успех в конкурентной борьбе между предприятиями и сетями единой цепочки создания стоимости, между странами и экономическими регионами определяется в первую очередь уровнем компетенции в логистике. Так, исследования, проведенные на предприятиях, доказывают положительную взаимосвязь между эффективной логистикой и успехом в предпринимательской деятельности. Что касается стран и регионов, то здесь сравнительные исследования проведены не были. Однако многое говорит в пользу гипотезы, что логистика в значительной мере определяет успехи отдельной страны или отдельного региона. Исключительное значение, которое имеет логистика сегодня и которым будет обладать в будущем, объясняется в первую очередь современными представлениями о логистике, а во-вторых, современным и будущим состоянием развития систем создания стоимости и экономических структур.

Видение будущего в логистике можно отнести к трем основным направлениям, а именно к глобальной логистике, так называемая логистика ЛИН (от англ. Lean – стройный, постный) производства, и, направление имеющее значение для России – интеграция организаций России в мировую логистическую сеть. Все эти направления подробно рассматриваются в контрольной работе с приведением конкретных примеров.

Цель контрольной работы – полностью раскрыть тему контрольной работы, систематизировать и закрепить полученные знания по предмету «логистика» в соответствии с выбранной темой, привести практические примеры.

Данная контрольная работа пытается дать ответ на вопрос, что же будет в будущем нового в логистике через определенное количество лет. Здесь помогут исследования, ориентированные на будущее, плодами которых будет активное создание новой структуры, которая обеспечит предприятиям запас прочности в конкуренции, так как они своевременно могут развивать свои структуры и совершенствовать процессы по созданию стоимости.

Будущее логистики немыслимо без совершенствования информационных технологий, роста мировой экономики, экспансии новейших технологий и т.д.

Контрольная работа состоит из: титульного листа, содержания, введения, в котором в сжатой форме представлена актуальность темы контрольной работы на сегодняшний день и состояние проблемы; основной части, заключения и списка литературы.

В заключении в короткой форме указываются все основные выводы, сделанные при выполнении контрольной работы, а также замечания, предложения, состояние достижения цели контрольной работы, сформулированной во введении.

В разделе литература указаны в алфавитном порядке источники, послужившие созданию контрольной работы.

Логистика будущего

1. Глобальная логистика

Аникин Б. А. дает такое определение «глобальной логистики» - это «стратегия и тактика создания, как правило, устойчивых макрологистических систем, связывающих бизнес-структуры различных стан мира на основе разделения труда, партнерства и кооперирования в форме договоров, соглашений, общих планов, поддерживаемых на межгосударственном уровне». [3, с. 342]

Движущими силами глобализации в современном обществе являются:

* Продолжающийся рост мировой экономики;
* Экспансия новейших технологий;
* Развитие и интегрирование макрорегиональных хозяйственных структур;
* Новые возможности для формирования глобальных логистических цепей (каналов);
* Реализация процедур дерегулирования, проводимых многими странами для ускорения и удешевления продвижения материальных потоков (см. рис. 1.1).

Экономический рост на сегодняшний день характерен как для индустриально развитых стран, так и для «развивающихся» в результате обмена новейшими технологическими достижениями и результатами эффективных научных разработок, что способствует социальной и хозяйственной интеграции этих стран.

Примерами успешного формирования макрологистических региональных структур и систем могут служить страны ЕС (европейского союза), Юго-Восточной Азии (Малайзия, Сингапур, Таиланд), Северной Америки. Их опыт наглядно подтверждает естественное стремление стран к региональной интеграции, которой способствует сходство политических систем, укладов жизни населения, традиций, отсутствие торговых и таможенных барьеров. Как уже отмечалось во введении, поиск новых ресурсов и обострение конкуренции вызывают стремление многих компаний и фирм искать новые рынки сбыта, дешевые источники сырья и трудовых ресурсов за пределами национальных границ своих стран.

Международное разделение труда (МРТ) и кооперация привели к созданию большого количества транснациональных корпораций, использующих в бизнесе глобальные логистические цепи и каналы. Перспективы их развития увязаны, прежде всего, с возможным увеличением отдачи на вложенный капитал, более низкими тарифами логистических посредников в других странах, лучшими финансовыми условиями. Созданию логистических каналов способствуют крупные международные транспортно-экспедиторские, страховые компании, использующие глобальные телекоммуникационные сети.

Процедуры

дерегулирования

Новейшие технологии

Рост экономики мира

Интеграция региональных структур

Глобальные логистические

каналы

Рис. 1.1 Движущие силы глобализации.

Под процедурами дерегулирования понимаются проводимые многими странами меры для снятия торговых, таможенных, транспортных и финансовых барьеров на пути развития международных торговых, социально-политических и экономических взаимоотношений. Эти процедуры облегчают движение капитала, товаров и информации через национальные границы, но при этом было бы заблуждением считать, что все препоны на пути глобальной логистики сняты.

Существует достаточно много барьеров, обусловленных различными причинами, в том числе и политическими системами и разными экономическим и социальным уровнем развития стран (между странами ЕС и Восточной Европы, ЕС и Россией, США и ЕС ит.д.). Здесь необходимо учитывать такие факторы как международная конкуренция, ограничения на распределительные сети транснациональных корпораций (ТНК), а также финансовые барьеры, связанные в свою очередь с налоговой, таможенной, торговой политикой государств, ограничениями на ввоз капитала.

Также большую роль в решении глобальных логистических задач играют международные транспортно-экспедиторские фирмы, транспортные компании; компании по управлению экспортными операциями; внешнеторговые компании и представительства; брокерские и агентские фирмы и т.д.

Роль государства в сфере экспортно-импортных операций сводится к упорядочению потоков грузов, защите прав потребителей, предотвращению контрабанды запрещенных к вывозу-ввозу товаров и защите отечественного производителя, транспортных, экспедиторских и других компаний, участвующих в глобальных логистических системах. Важное место занимают зоны свободной торговли.

«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.

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.

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.

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)». [1]

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, а именно:

* Расширение ассортимента предлагаемых логистических услуг;
* Аутсорсинг (передача функций контроля над распределением генерального подрядчика от производителей к специализированным фирмам);
* Сокращение числа поставщиков и формирование долгосрочного сотрудничества с логистическими фирмами;
* Усовершенствование методов управления логистическими процессами.
1. Интеграция российских организаций в мировую логистическую сеть

Государственный интерес России к логистике заметен лишь в тех областях, которые приносят наибольший доход бюджету. Прежде всего, речь идет о нефтегазовом секторе. О роли логистики в развитии потребительского рынка на государственном уровне до сих пор почти никто не говорил. В Комитете по развитию потребительского рынка Торгово-промышленной палаты РФ даже нет подкомитета по логистике. Всеми вопросами, связанными с этой сферой, ведает подкомитет по маркетингу, что, в общем, отражает сложившуюся государственную политику.

В мире происходят глобальные перемены. Если раньше все были заинтересованы в том, чтобы как можно больше произвести, то сейчас проблема производства отошла на второй, а то и на третий план, потому что в мире наблюдается перепроизводство товара. Главное теперь - обеспечить доставку конкретному потребителю в удобное для него время и в том виде, которое отвечает его потребностям.

Что касается российской инфраструктуры, то здесь ситуация может быть улучшена только после строительства современных автоматизированных складов мирового класса и модернизации всех видов транспорта. В Министерстве транспорта РФ ведется работа над созданием единой геоинформационной системы мониторинга транспортной инфраструктуры, что позволит отслеживать объемы и структуру грузопотоков, состояние транспортных магистралей всех видов и обеспечить их безопасность.

Необходимо уделять внимание всем видам перевозок (а не только железнодорожному и трубопроводному транспорту). Без морского транспорта железная дорога не получит огромной части грузов, а без автомобильного - не доставит их до потребителя. Железная дорога - это важное, но все же промежуточное звено: оно не начинает и не замыкает цепочки поставок, принимая груз на станциях и доставляя его не далее станционных складов. Только автомобильный транспорт реализует концепцию «от двери до двери». Нужна структурно развитая многофункциональная система логистики, включающая все виды опорной инфраструктуры (порты, аэродромы, станции, связь, трубопроводы, объекты и системы снабжения горючим), все виды транспорта, таможни, мультимодальные логистические центры, автоматизированные складские комплексы, информационные системы, учебные и исследовательские центры. Логистическая система - сложнейший организм, требующий развития и поддержания баланса всех его элементов.

После вступления России в ВТО на рынке появятся сотни иностранных компаний, увеличится количество промышленных предприятий, складов, торговых центров, транспортных и экспедиторских фирм. Потребность в местных специалистах в области логистики увеличится в разы.

Повышение прозрачности границ открывает возможности создания новых трансконтинентальных транспортных коридоров «Запад-Восток», «Север-Юг», связывающих по оптимальным маршрутам центры производства и сбыта на огромном удалении с использованием разных видов транспорта. Географическое положение России объективно создает предпосылки для прохождения этих коридоров по нашей территории. Значит, возникает новое направление логистики - «глобальный транзит», и для его осуществления потребуются специалисты.

Отсюда напрашивается единственный вывод – необходимо решать проблему с нехваткой кадров, как с качественной, так и с количественной стороны. В мире уже сложилась своя система подготовки кадров, чего не скажешь про Россию. [11]

«По мнению экспертов, в российских транспортных схемах практически не учитывается тот факт, что Россия – великая речная держава, имеющая десятки тысяч километров полноводных судоходных рек, а для перемещения на одно и то же расстояние 1 т груза по реке затрачивается в 6 раз меньше энергии, чем по железной дороге, и в 25 раз меньше, чем по автомобильной дороге». [3]

«…Общий объем перевозок грузов за 9 месяцев 2006 года составил 2,5 миллиарда тонн, или 108,8% к прошлому году. Из них почти половина - 1 миллиард тонн составили перевозки железнодорожным транспортом. В целом на железнодорожный транспорт России приходится порядка 80% выполненного коммерческого грузооборота в отраслях транспортного комплекса и 44% от общего объема пассажирооборота. <…>

Исходное целеполагание логистики стало основой для формирования отдельной подпрограммы "Развитие экспорта транспортных услуг" в составе переработанной ФЦП "Модернизация транспортной системы России. 2002-2010 годы". Оба программных документа были утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации № 338 от 31 мая 2006 года. По прогнозам, заложенным в ФЦП, доля контейнерных перевозок в нашей стране к 2010 году реально может увеличиться в 10 раз. <…>

…Минтранс России планирует внести в Правительство Российской Федерации в I квартале 2007 года предложения по совершенствованию системы безопасности на железнодорожном транспорте в новых условиях работы. В частности, требуется уточнение функций и численности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта для обеспечения проведения государственной политики в области безопасности на транспорте». [12]

«Россия — транзитная страна, через которую проходят самые короткие транспортные маршруты между Европой и Азией. Если по морю грузы из Азии в Европу доставляются за 30 и более дней, то по Транссибирской железной дороге за 10 — 12 суток. Совокупный объем торгового оборота между Европой и Азией составляет сегодня около $600 млрд., в год. СССР зарабатывал на транзите до $6 млрд., в год. Теперь Россия ставит цель довести объем транзита хотя бы до 10% от всего грузопотока, но пока реальные объемы в несколько раз меньше.

В России объем рынка логистических услуг в целом уже сегодня превышает $ 30 млрд., а потенциал российского логистического рынка оценивается в $ 120 млрд.

Ключевыми факторами развития рынка грузоперевозок и логистических услуг будут оставаться высокие ежегодные темпы роста промышленного производства (7,4% — по прогнозу Минэкономразвития и оценкам РБК), оборота розничной торговли (9,6% — согласно оценкам Госкомстата РФ), а также внешнеторговых операций (главным образом импорта -7,1%).

Еще один потенциальный фактор развития российского логистического рынка — это судьба нескольких десятков тысяч дистрибьюторских компаний. Начиная с 1998 года, в России просматривается тенденция к неуклонному снижению жизнеспособности дистрибьюторских компаний. Эта тенденция исторически закономерна, поскольку американский рынок прошел эту стадию в 1960-70 гг., европейский рынок — в 1970-80 гг. Многие компании разорились, а те, что пережили кризис, стали профессионально заниматься логистикой, либо ушли в узкоспециализированный бизнес (продвижение брэндов, консалтинг и пр.)

Реализация перспектив российского рынка логистики возможна, однако, лишь при условии ее достаточной конкурентоспособности. Сегодня эксперты единодушны в том, что российский логистический рынок проигрывает своим зарубежным конкурентам. Разница только в оценках: одни считают, что отставание не превышает 2-3 лет, другие — что это отставание катастрофично.

Привычной особенностью России является высокая степень коррумпированности и криминализации транспортно-логистического рынка. Везти груз, как правило, выгоднее не по логистически эффективной схеме, а исходя из задач реализации таможенных схем, преодоления хаоса портовых процедур, получения подвижного состава МПС вне квот и очередей и т.п. В результате, как отмечалось на заседании коллегии Минтранса РФ, доля транспортных затрат на единицу ВВП в США оказывается ниже в 3,6 раза, а в Германии — в 10 раз». [13]

1. Логистика «бережливого» производства

Как уже отмечалось во введении, в данном разделе речь пойдет о так называемой логистике ЛИН (от англ. Lean – стройный, постный) производства или логистике «бережливого» производства, которое вызвало колоссальный рост производительности труда и объемов продукции и остается основной системой производства во многих отраслях экономики мира. Сравнительный анализ принципов, положенных в основу массового и «бережливого» производства, приведен в таблице 3.1.

Концепция «бережливого» производства впервые реализована на фирме «Тойота» в Японии благодаря идеям Киичиро Тойода и духовного отца вышеназванного производства Тайичи Оно. Насколько «бережливое» производство эффективнее массового можно определить по данным, представленным в таблице 3.2.

«Как показывает исследование ИКСИ (Института комплексных стратегических исследований) «Распространение практики Lean Manufacturing в России», именно эти отрасли наиболее склонны к внедрению «бережливого производства», причем лидируют автомобильная промышленность и цветная металлургия. Причина — международная конкуренция и, в частности, приход иностранных компаний в Россию.

В 80−е годы прошлого века с аналогичной проблемой столкнулся американский автопром, который на своем поле вчистую проигрывал японским компаниям. Изучая производственную систему Toyota (Toyota Production System, TPS), американские аналитики на основе японских наработок создали свои методики, объединив их в систему Lean Manufacturing или Lean production. В России она получила известность как ЛИН, она же — «бережливое» производство.

Опрос руководителей более 700 предприятий в различных регионах России, проведенный ИКСИ в марте-апреле 2006 года, выявил, что 32% предприятий уже имеют опыт внедрения инструментов ЛИН — от попытки применения хотя бы одного инструмента на пилотном участке до масштабной модернизации всех производственных процессов. Большинство пока ограничивается применением одного-двух инструментов. Масштабные же проекты, затрагивающие различные производственные процессы, ведутся только на 5% предприятий». [10]

Самые популярные инструменты «бережливого» производства в России – это управление качеством, элементы визуализации рабочих мест и управление запасами. Такой выбор обусловлен имеющимися в работе узкими местами в работе предприятий и относительной простотой в освоении и реализации. Например, внедрение системы управления качеством на деле, а не формально (как пытаются поступить на некоторых предприятиях за короткий период времени) на ярославском объединении «Русские краски», заняло шесть лет. [10]

 Таблица 3.1

Сравнительный анализ концепций массового и «бережливого» производства

|  |  |
| --- | --- |
| Массовое производство | «Бережливое» производство |
| 1. Принципы Форда, Тейлора, Файоля | 1. Требования рынка |
| 2. Рост масштабов производства, уровня специализации и стандартизации | 2. Увеличение номенклатуры изделий, уменьшение партий выпуска, повышение уровня качества продукции и услуг |
| 3. Люди как продолжение машин | 3. Люди и машины дополняют друг друга |
| 4. Люди как средство экономии затрат | 4. Люди как ресурсы |
| 5. Сложная схема организации | 5. Простая схема организации  |
| 6. Авторитарный стиль управления | 6. Участие работников в управлении |
| 7. Стремление избежать риска | 7. Нововведения |
| 8. Внешний контроль (контролеры) | 8. Внутренний контроль (саморегулирование) |
| 9. Возможность частой смены поставщиков | 9. Поставщики как партнеры |
| 10. Запасы комплектующих «на непредвиденный случай» | 10. Минимальные запасы комплектующих |
| 11. Цикличный характер производства | 11. Гибкость реагирования на спрос  |

 Таблица 3.2

Показатели работы сборочного завода компании «Дженерал моторс» и завода компании «Тойота»

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Показатели  | «Дженерал моторс» | «Тойота» |
| Фактическое время сборки одного автомобиля, часов | 40,7 | 18,0 |
| Число дефектов сборки на один автомобиль | 130 | 45 |
| Производственные площади на один автомобиль, квадратных футов | 8,1 | 4,8 |
| Количество товарно-материальных запасов (в среднем) | 2 недели | 2 часа |

Как видно из вышеперечисленных данных, механизм «бережливого» производства очень эффективен. На всех стадиях производства требуемые детали и узлы поставляются к месту последующей операции в строго заданном количестве и точно вовремя. На практике это означает, что продукция изготавливается и поставляется потребителю как раз к моменту реализации. Например, готовые автомобили – к моменту продажи, комплектующие изделия и узлы – к моменту сборки готового изделия, отдельные детали – к моменту сборки узлов, материалы – к моменту изготовления деталей.

Основная задача этой системы – производить необходимые детали в нужный момент и в небольшом количестве. Реализация этой концепции позволяет ликвидировать ставшие ненужными запасы материалов, комплектующие узлы и агрегаты, что приведет к ликвидации складских помещений.

Система «Канбан» служит средством осуществления системы «точно вовремя». «Канбан» - это информационная система, обеспечивающая оперативное регулирование количества произведенной продукции на каждой стадии производства.

Например, рабочие, обслуживающие какой-либо этап процесса производства, получают по своему заказу с предшествующего участка необходимые детали в требуемом количестве и в нужное время. В этом случае работникам на предшествующем этапе ничего не остается, как производить только такое количество деталей, которое возмещало бы взятое рабочими.

При такой системе на карточке, которая называется «канбан», указано, сколько и каких деталей требуется изготовить. «Канбан» направляется рабочим предшествующего участка. В результате многие участки на заводе становятся связанными между собой напрямую. Эти внутризаводские связи позволяют лучше контролировать необходимое количество выпускаемой продукции.

На отечественном заводе «Урал» принялись осваивать системы Всеобщего управления потоками (Total Flow Management, TFM), Всеобщего управления качеством (Total Quality Management, TQM), Всеобщего ухода за оборудованием (Total Productive Maintenance, TPM), Всеобщего управления вспомогательными службами и процессами (Total Service Management, TSM).

«Так, на участке трубопроводов провели практикум по TFM и стали работать над оптимизацией потоков создания трубопроводов. Для этого сначала описали все виды действий, выполняемых в ходе создания ценности трубопровода (другими словами, его добавленной стоимости), составили карту потока создания этой ценности (картографирование — Value Stream Mapping, VSM). Карта дает возможность сразу увидеть узкие места технологического потока и на основе его анализа выявить все непроизводительные затраты и процессы. Такие карты вывешены на всех пилотных участках, и при желании нетрудно понять, где и с какими потерями сражаются.

После проведенного VSM-анализа главный специалист АЗ «Урал» по логистике Анатолий Феськов с коллегами наметили план мероприятий по устранению этих потерь и выбрали инструменты. Среди них, естественно, «канбан» — это такая карточка-заказ, которая информирует поставщика о необходимости начала производства или поставки деталей заказчику, она работает на принцип «точно вовремя» и на минимизацию производственных запасов. Хотя на заводе везде подчеркивают, что находятся в самом начале пути, следы изменений заметны невооруженным глазом.

Использование TFM привело к сокращению запасов трубопроводов: вместо недельного резерва сейчас производится ровно столько, сколько нужно на смену. Выяснилось также, что можно сократить площадь участка, высвободить оборудование, увеличить производительность труда. Да и сам участок трубопроводов переместить поближе к ГСК, сократив тем самым их перемещение по всему потоку с 2 км 900 м до 125 м. Несмотря на случающиеся сбои, за 2005 год только за счет сокращения очевидных потерь — «муда» — удалось сэкономить 2,32 млн. рублей — это чуть больше полпроцента от суммы, сэкономленной по заводу в целом, но ведь таких участков тысячи!

Последовательно, а иногда и параллельно на участке осваивают и другие инструменты, например «автономное обслуживание» из арсенала Всеобщего ухода за оборудованием (Total Productive Maintenance, TPM). Раньше было два станка-полуавтомата, каждый из которых обрабатывал лишь один диаметр. Установив датчики, получили автоматы, обрабатывающие сразу оба диаметра. В результате второй автомат высвободили, показатель загруженности вырос с 10 до 38%, а отходы бунтового металла сократились вдвое — с 700 до 300–400 кг. Между прочим, килограмм стоит 120 рублей. Главное же, теперь оператор самостоятельно обслуживает станок — чистит, смазывает и следит за исправностью (по словам консультантов, на немецких предприятиях на TPM отводятся многие годы и десятилетия — вот вам и культура: не может немец-рабочий смириться с тем, чтобы ему самому ухаживать за станком вместо специального уборщика). В прессовом производстве «Урала» освоение такого инструмента TPM, как SMED (быстрая переналадка оборудования), позволило сократить время переналадки с 32 до 5 минут». [10]

Правда, все вышеперечисленные нововведения порой вызывают бурную критику со стороны российских экспертов менеджмента, которые считают, что все эти инструменты модные поветрия и ничего из этого не выйдет, так как необходимо полное вовлечение персонала на всех уровнях организации и не один десяток лет. В защиту этого тезиса говорит статистика – никто кроме «Toyota» не смог приблизиться к подобным результатам после внедрения концепции бережливого производства.

Главное не технологии, а вовлеченность людей в преобразования. Мало кто представляет, что между первыми серьезными финансовыми результатами и реальным ростом конкурентоспособности пролегает длинная временная и культурная дистанция. Ведь концепция основана на морально-нравственных ценностях, философии, стремлении персонала работать как единая команда, компетенция руководства во всех необходимых вопросах.

Конечно, внедрение этих реформ явление скорее положительное, чем отрицательное и правда в том, что необходимо что-то предпринимать для выхода на качественно другой уровень работы тем самым увеличивая свою конкурентоспособность в определенных отраслях.

Подытоживая данный раздел необходимо отметить, что концепция «бережливого» производства впервые реализована на фирме «Тойота» в Японии благодаря идеям Киичиро Тойода и Тайичи Оно. Изучая производственную систему Toyota (Toyota Production System, TPS), американские аналитики на основе японских наработок создали свои методики, объединив их в систему Lean Manufacturing или Lean production. В России она получила известность как ЛИН, она же — «бережливое» производство. Как показали исследования наиболее склонные к внедрению «бережливого» производства это – автомобильная промышленность и цветная металлургия по причине международной конкуренции и отчасти прихода в Россию иностранных компаний. Как видно из вышеперечисленных данных (см. табл. 3.1, 3.2), механизм «бережливого» производства очень эффективен. На всех стадиях производства требуемые детали и узлы поставляются к месту последующей операции в строго заданном количестве и точно вовремя. На практике это означает, что продукция изготавливается и поставляется потребителю как раз к моменту реализации. Система «Канбан» служит средством осуществления системы «точно вовремя». «Канбан» - это информационная система, обеспечивающая оперативное регулирование количества произведенной продукции на каждой стадии производства. На отечественном заводе «Урал» принялись осваивать системы Всеобщего управления потоками (Total Flow Management, TFM), Всеобщего управления качеством (Total Quality Management, TQM), Всеобщего ухода за оборудованием (Total Productive Maintenance, TPM), Всеобщего управления вспомогательными службами и процессами (Total Service Management, TSM) и добились ощутимых результатов. На данном этапе внедрения инструментов «бережливого» производства встречается сопротивление персонала вышеперечисленным инновациям.

Заключение

Видение будущего в логистике можно отнести к трем основным направлениям, а именно к глобальной логистике, так называемая логистика ЛИН (от англ. Lean – стройный, постный) производства, и, направление имеющее значение для России – интеграция организаций России в мировую логистическую сеть.

Глобальная логистика - это «стратегия и тактика создания, как правило, устойчивых макрологистических систем, связывающих бизнес-структуры различных стан мира на основе разделения труда, партнерства и кооперирования в форме договоров, соглашений, общих планов, поддерживаемых на межгосударственном уровне».

Движущими силами глобализации в современном обществе являются: продолжающийся рост мировой экономики, экспансия новейших технологий, развитие и интегрирование макрорегиональных хозяйственных структур, новые возможности для формирования глобальных логистических цепей (каналов), реализация процедур дерегулирования, проводимых многими странами для ускорения и удешевления продвижения материальных потоков.

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. 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.

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.

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.

Государственный интерес России к логистике заметен лишь в тех областях, которые приносят наибольший доход бюджету. Прежде всего, речь идет о нефтегазовом секторе. О роли логистики в развитии потребительского рынка на государственном уровне до сих пор почти никто не говорил. В Комитете по развитию потребительского рынка Торгово-промышленной палаты РФ даже нет подкомитета по логистике. Всеми вопросами, связанными с этой сферой, ведает подкомитет по маркетингу, что, в общем, отражает сложившуюся государственную политику.

Что касается российской инфраструктуры, то здесь ситуация может быть улучшена только после строительства современных автоматизированных складов мирового класса и модернизации всех видов транспорта. В Министерстве транспорта РФ ведется работа над созданием единой геоинформационной системы мониторинга транспортной инфраструктуры, что позволит отслеживать объемы и структуру грузопотоков, состояние транспортных магистралей всех видов и обеспечить их безопасность.

Необходимо уделять внимание всем видам перевозок (а не только железнодорожному и трубопроводному транспорту). Без морского транспорта железная дорога не получит огромной части грузов, а без автомобильного - не доставит их до потребителя. Железная дорога - это важное, но все же промежуточное звено: оно не начинает и не замыкает цепочки поставок, принимая груз на станциях и доставляя его не далее станционных складов. Только автомобильный транспорт реализует концепцию «от двери до двери». Нужна структурно развитая многофункциональная система логистики, включающая все виды опорной инфраструктуры (порты, аэродромы, станции, связь, трубопроводы, объекты и системы снабжения горючим), все виды транспорта, таможни, мультимодальные логистические центры, автоматизированные складские комплексы, информационные системы, учебные и исследовательские центры. Логистическая система - сложнейший организм, требующий развития и поддержания баланса всех его элементов.

После вступления России в ВТО на рынке появятся сотни иностранных компаний, увеличится количество промышленных предприятий, складов, торговых центров, транспортных и экспедиторских фирм. Потребность в местных специалистах в области логистики увеличится в разы.

Повышение прозрачности границ открывает возможности создания новых трансконтинентальных транспортных коридоров «Запад-Восток», «Север-Юг», связывающих по оптимальным маршрутам центры производства и сбыта на огромном удалении с использованием разных видов транспорта. Географическое положение России объективно создает предпосылки для прохождения этих коридоров по нашей территории. Значит, возникает новое направление логистики - «глобальный транзит», и для его осуществления потребуются специалисты.

Отсюда напрашивается единственный вывод – необходимо решать проблему с нехваткой кадров, как с качественной, так и с количественной стороны. В мире уже сложилась своя система подготовки кадров, чего не скажешь про Россию.

Еще один потенциальный фактор развития российского логистического рынка — это судьба нескольких десятков тысяч дистрибьюторских компаний. Начиная с 1998 года, в России просматривается тенденция к неуклонному снижению жизнеспособности дистрибьюторских компаний. Эта тенденция исторически закономерна, поскольку американский рынок прошел эту стадию в 1960-70 гг., европейский рынок — в 1970-80 гг. Многие компании разорились, а те, что пережили кризис, стали профессионально заниматься логистикой, либо ушли в узкоспециализированный бизнес (продвижение брэндов, консалтинг и пр.)

Привычной особенностью России является высокая степень коррумпированности и криминализации транспортно-логистического рынка. Везти груз, как правило, выгоднее не по логистически эффективной схеме, а исходя из задач реализации таможенных схем, преодоления хаоса портовых процедур, получения подвижного состава МПС вне квот и очередей и т.п.

Концепция «бережливого» производства впервые реализована на фирме «Тойота» в Японии благодаря идеям Киичиро Тойода и Тайичи Оно. Изучая производственную систему Toyota (Toyota Production System, TPS), американские аналитики на основе японских наработок создали свои методики, объединив их в систему Lean Manufacturing или Lean production. В России она получила известность как ЛИН, она же — «бережливое» производство. Как показали исследования наиболее склонные к внедрению «бережливого» производства это – автомобильная промышленность и цветная металлургия по причине международной конкуренции и отчасти прихода в Россию иностранных компаний. Как видно из вышеперечисленных данных (см. табл. 3.1, 3.2), механизм «бережливого» производства очень эффективен. На всех стадиях производства требуемые детали и узлы поставляются к месту последующей операции в строго заданном количестве и точно вовремя. На практике это означает, что продукция изготавливается и поставляется потребителю как раз к моменту реализации. Система «Канбан» служит средством осуществления системы «точно вовремя». «Канбан» - это информационная система, обеспечивающая оперативное регулирование количества произведенной продукции на каждой стадии производства. На отечественном заводе «Урал» принялись осваивать системы Всеобщего управления потоками (Total Flow Management, TFM), Всеобщего управления качеством (Total Quality Management, TQM), Всеобщего ухода за оборудованием (Total Productive Maintenance, TPM), Всеобщего управления вспомогательными службами и процессами (Total Service Management, TSM) и добились ощутимых результатов. На данном этапе внедрения инструментов «бережливого» производства встречается сопротивление персонала вышеперечисленным инновациям.

Литература

1. Алексинская Т. В. Основы логистики. Общие вопросы логистического управления. Учебное пособие. Таганрог: Издательство ТРТУ, 2005. – 121 с.
2. Альбеков А. У., Митько О. А. Коммерческая логистика/Серия «Учебники, учебные пособия» - Ростов-на-Дону: Феникс, 2002. – 416 с.
3. Логистика: Учебник/Под редакцией Б. А. Аникина: 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2001. – 352 с.
4. Гаджинский А. М. Логистика: Учебник для Вузов. – 3-е изд., перераб., и доп. – М.: Информационно-внедренческий центр «Маркетинг», 2000. – 375 с.
5. Неруш Ю. М. Логистика: Учебник для Вузов. – 2-е изд., перераб., и доп. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2000. – 389 с.
6. Неруш Ю. М. Логистика: Учебник – 4-е изд., перераб., и доп., - М.: ТК Велби, Изд-во «Проспект», 2006. – 520 с.
7. Основы логистики: Учебное пособие/Под ред. Л.Б. Миротина и В.И. Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 1999. – 200 с.
8. Новиков О. А., Уваров С. А. Логистика: Учебное пособие. – СПб: Изд. дом «Бизнес-пресса». – 1999. – 200 с.
9. Семененко А. И., Сергеев В. И. Логистика. Основы теории. Учебник для Вузов. – СПб.: Изд-во «Союз», 2003. – 544 с.
10. Юрасова Т. Пошел ты на гембу муду разгребать//Эксперт. – М.: №30 (524). – с. 30 – 40.
11. www.logist.ru
12. www.transportrussia.ru
13. www.stepconsulting.ru

Содержание

Введение 3

1.Глобальная логистика 5

2.Интеграция российских организаций в мировую логистическую сеть 9

3.Логистика «бережливого» производства 12

Заключение 17

Литература 20