**РЕФЕРАТ**

**по дисциплине «Логистика»**

**на тему «Логистика будущего»**

**1. Глобальная логистика**

Видение будущего в логистике можно свести к трем основным направлениям:

1) глобальная логистика;

2) интеграция организаций России в мировую логистическую сеть;

3) логистика «стройного» производства.

Первое и третье направления имеют общемировое значение, второе - это проблема России.

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

Движущие силы глобализации, по мнению Д. Бауэрсокса и Д. Клосса - ведущих западных специалистов в области логистического менеджмента, основными движущими силами его современной глобализации являются:

1) продолжающийся рост мировой экономики;

2) экспансия новейших технологий;

3) развитие и интеграция макро-региональных хозяйственных структур;

4) новые возможности для формирования глобальных логистических цепей (каналов);

5) реализация процедур дерегулирования, проводимых многими странами для ускорения и удешевления продвижения материальных потоков.

Экономический рост характерен сегодня не только для индустриально развитых стран. Он заметно проявляется во многих странах так называемого «третьего мира». Активный обмен новейшими технологическими достижениями (ноу-хау), результатами эффективных научных разработок, изобретениями способствует сближению экономических уровней разных стран, их социальной и хозяйственной интеграции.

Многим известны примеры успешного формирования макрологистических региональных структур и систем в странах ЕС, Юго-Восточной Азии, Северной Америки. Их опыт наглядно подтверждает естественное стремление стран к региональной интеграции. Этому способствуют сходство политических систем, укладов жизни населения, традиций, близость исторических корней, практика пользования едиными источниками энергии и сырьевыми ресурсами, сопряженность коммуникаций, отсутствие торговых и таможенных барьеров. Вместе с тем поиск новых резервов роста 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 и кооперация привели к созданию большого количества транснациональных компаний, использующих в бизнесе глобальные логистические цепи и каналы. Перспективы их развития связаны 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 фирмы, страховые компании, использующие глобальные телекоммуникационные сети.

Наконец, существенное значение для реализации глобальной логистики имеют процедуры дерегулирования, проводимые многими странами 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.

В то же время нельзя считать, что все ограничения на пути развития глобальной логистики сняты. Существует достаточно много барьеров, обусловленных различными причинами, в том числе политическими системами, разным экономическим и социальным уровнем развития стран. Такие барьеры существуют, например, между странами ЕС и Восточной Европы, ЕС и Россией, США и ЕС, США и Мексикой, странами ЕС и Центральной Азии, США и Японией. Кроме того, в глобальной логистике необходимо учитывать международную конкуренцию, ограничения на распределительные сети транснациональных корпораций и др. Финансовые барьеры связаны с налоговой, таможенной, торговой политикой государств, ограничениями на ввоз капитала. Близкими к ним являются ограничения в распределении товаров фирм-конкурентов из других стран.

Большую роль в решении глобальных логистических задач играют так называемые «международные канальные посредники», к которым относят; международные транспортно-экспедиторские фирмы; транспортные компании; компании по управлению экспортными операциями; внешнеторговые компании и представительства; брокерские и агентские фирмы; компании по упаковке товаров в экспортно-импортных операциях; морские порты. Самые крупные пакеты логистических услуг обычно предлагают крупные международные транспортно-экспедиторские фирмы. Деятельность большинства этих фирм сертифицирована стандартом ИСО-9002, свидетельствующим о высоком уровне оказываемых услуг.

Экспортно-импортные операции в глобальных логистических системах, как правило, связаны с большим, чем в обычном логистическом менеджменте, объемом информации, более сложным документооборотом и требуют государственного регулирования. Роль государства в этой сфере сводится к упорядочению потоков экспортно-импортных грузов, защите прав потребителей, предотвращению контрабанды запрещенных к ввозу-вывозу товаров и протекционистской политике в отношении своих производителей, транспортных, экспедиторских и других компаний, участвующих в глобальных логистических системах. Важное место в структуре глобальных логистических систем занимают зоны свободной торговли.

Новые предпосылки развития и требования. В 1990-е годы глобальная логистика становится важнейшим стратегическим инструментом в обеспечении конкурентных преимуществ на мировом рынке сбыта продукции. Успех достигается прежде всего за счет быстрой адаптации товаропроизводителей к постоянно изменяющимся условиям рыночной среды и спросу на продукцию. При этом главным требованием стало максимальное сокращение всех временных стадий жизненного (логистического) цикла продукции, а именно: сроков проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, времени поставок сырья и материалов, длительности производственного цикла, сроков обработки заказов, доставки и реализации продукции. Сокращение длительности этих стадий достигается за счет узкой специализации функций на каждой из них. Вместе с тем весьма важно обеспечить интеграцию функций и стадий при формировании глобальных логистических цепей. Ускорение и усиление интенсивности и сложности материальных, информационных и финансовых потоков затрудняют решение указанных задач, особенно при большом количестве звеньев таких цепей.

Надежность логистических цепей снижается из-за того, что сводятся к минимуму материальные запасы в производстве и глобальных распределительных сетях. Следствием этих обстоятельств является потенциальная неустойчивость глобальных логистических систем. Для обеспечения их устойчивости и надежности необходимо развитие интеграции функций как внутри самих систем, так и в их взаимосвязях с динамической внешней средой. Отнюдь не всегда общая сумма издержек при движении материальных потоков снижается, когда уменьшаются расходы, связанные с функционированием отдельных звеньев. Более того, стремление к снижению издержек по какому-либо одному звену без учета его взаимосвязи с другими звеньями может привести к противоположному результату.

Движущая сила интеграции. Современный практический потенциал логистики был предугадан многими ведущими экономистами мира еще в середине XX века. Однако до начала 1980-х годов логистика проходила спокойный, эволюционный путь развития, оценивая и формируя взаимосвязи между отдельными фрагментарными звеньями предпринимательской деятельности. И только активно развернувшаяся в 1980-х годах интеграция мировых хозяйственных связей, рост и усложнение материальных и информационных потоков между территориально разрозненными производствами, формирование новых гибких систем распределения в условиях усиления конкуренции дали новый импульс развитию логистики.

«Логистика объединяет людей, рынки и материки». Этот девиз XII Всемирного конгресса по логистике получил отражение в тематике основных докладов и в итоговых документах конгресса. Проблемы глобальной логистики были рассмотрены в двух аспектах. Первый касался создания и дальнейшего развития межгосударственных, транснациональных макрологистических систем для более свободного перемещения через границы товаров, капитала и информации. Особенно интересным в этом отношении представляется опыт стран ЕС по формированию глобальных логистических систем, разрабатываемых в рамках различных программ и проектов (CoUomoduI, Hermes, Docimel, TEDIM, TACIS) под патронажем ООН, ЮНКТАД и других организаций. Целевая функция большинства этих проектов и программ - улучшение сервиса, экологии и снижение логистических затрат (в частности, на транспортировку и управление запасами) за счет снятия таможенных, тарифных, налоговых барьеров, формирования рациональных грузопотоков, создания интегрированной сети региональных логистических центров.

Второй аспект связан с развитием менеджмента в глобальных логистических каналах транснациональных корпораций, таких, как IBM, Digital Equipment, Nestle, Procter & Gamble, Acer Computer International, Volvo, Electrolux, и др. В докладах были рассмотрены вопросы дальнейшего снижения логистических затрат корпораций за счет рационального размещения производственных подразделений в странах с дешевым сырьем и рабочей силой, оптимизации транспортировки сырья, комплектующих изделий и готовой продукции, организации снабжения запасными частями и логистического сервиса.

Многие участники конгресса, в том числе президент Совета логистического менеджмента (Council of Logistics Management, США) Дэвид Тарр, отмечали факторы, оказывающие сильное воздействие на глобализацию логистики, а именно:

потребность в снижении логистических издержек и улучшении логистического сервиса;

необходимость увеличения объема продаж за счет освоения новых рынков, в частности, за рубежом;

появление международных логистических посредников с развитой глобальной инфраструктурой, включая новейшие технические средства и информационные технологии;

развитие компаний с широким международным разделением труда и современными информационно-компьютерными технологиями, являющимися основой интеграции в глобальных логистических цепях;

дальнейшее развитие процессов международной торговли (в частности, в рамках ЮНКТАД), дерегулирование транспорта, уменьшение экологической нагрузки и внедрение инноваций в инфраструктуру глобальных логистических систем.

В 1996-1997 гг. Мичиганским университетом США при поддержке Совета логистического менеджмента было проведено научное исследование по проблемам глобальной логистики транснациональных корпораций, результаты которого вошли в книгу «Логистика мирового класса». Было выбрано 111 компаний в 17 странах, практика организации глобальных логистических цепей которых была признана наилучшей. Исследования показали, что эти компании добились наилучших результатов в глобальной логистике благодаря четырем концептуальным факторам: позиционированию, интеграции, гибкости и измеримости.

Концепция позиционирования представляет собой надстройку глобальной логистической стратегии фирмы. Она определяет отличительные особенности компании в сравнении с конкурентами, отношения с поставщиками и заказчиками, организацию информационных потоков и операций физического распределения.

Интеграция достигается путем внедрения современных информационных технологий для совместного использования необходимой информации всеми партнерами глобальных логистических цепей и каналов. Она предполагает высокую степень взаимосвязи партнеров, обмен данными между ними в стандартизованных форматах (например, EDIFACT), как правило, в режиме реального масштаба времени (on line).

Гибкость - третий основной фактор, выявленный в процессе вышеуказанного исследования. Фирма, способная быстро реагировать на специфические запросы потребителей, адекватно в соответствии с их требованиями внося изменения как в производство, так и в распределение, всегда будет функционировать успешнее конкурентов.

Измеримость характеризует уровень достижений компании логистического менеджмента и возможность дальнейшего улучшения ее деятельности на мировом рынке.

**2. Интеграция организаций России в мировую логистическую сеть**

Одним из базовых приоритетов внутренней и внешней политики России в современных условиях является ускоренная интеграция ее торгового и транспортного комплексов в мировое логистическое пространство, создание благоприятных условий для свободного перемещения товаров, услуг, капитала и рабочей силы. На решение этих задач нацелены президентские программы («Дороги России», «Внутренние водные пути России»), федеральные целевые программы («Возрождение Волги», «Возрождение торгового флота России», «Верфи России»), «Комплексная программа развития инфраструктуры товарных рынков РФ на 1998-2005 годы», «Концепция государственной транспортной политики РФ», ряд соглашений о сотрудничестве России со странами СНГ в области транспорта и энергетики, Меморандум Комиссии ЕС и Правительства РФ об открытии международного судоходства по внутренним водным путям России и др.

К существующим транспортным коридорам России через Москву, Ленинградскую область, черноморские и каспийские морские порты разрабатывается проект нового Дальневосточного транспортного коридора. К работе над этим проектом приступили специалисты России и США. Новый коридор должен связать западное побережье США, Приморский край России и Северный Китай. В настоящее время из США в КНР ежегодно доставляется более 1,5 млн. большегрузных контейнеров. Большинство из них транспортируется судами-контейнеровозами в порты Японии и Южной Кореи. Отсюда после подгруппировки по назначениям их направляют в китайские порты, а затем железнодорожным транспортом в северные провинции КНР. Эти провинции могли бы значительно быстрее и дешевле получать грузы в контейнерах при проследовании их транзитом через Приморский край. Расчеты показали, что если американские суда-контейнеровозы будут перевозить контейнеры в морские порты Находки и Владивостока, то сроки их доставки с западного побережья США до северных территорий КНР будут сокращены на 10 суток, а тарифная плата на доставку одного контейнера по такому маршруту уменьшится на 1 тыс. долл. Таким же образом могут быть организованы контейнерные перевозки в обратном направлении. Российские порты и железные дороги, участвующие в этих контейнерных перевозках, получат значительный доход, в частности Транссибирская железнодорожная магистраль.

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. Поэтому разумным решением представляется принять комбинацию луче-сетевых (в европейской части России) и прямоугольно-сетевых широтно-меридиональных (в азиатской части России) конфигураций транспортной сети с терминальными узлами в точках пересечения магистральных железнодорожных трасс с судоходными реками.

**3. Логистика «стройного» производства**

логистика глобализация

Массовое производство, вызвавшее колоссальный рост производительности труда и объемов продукции, остается основной системой производства во многих отраслях экономики в мире.

Тем не менее в значительной мере от желания потребителей иметь разнообразную и быстро обновляемую продукцию, а также в результате проявления управленческих и технологических недостатков, имеющих место в основе массового производства, в последние годы стала ярко проявляться концепция гибкого производства. Эта концепция включает четыре взаимосвязанные направления:

гибкость проектирования - создание многообразия конструкций различного направления и разных потребительских свойств на базе перспективной модели;

гибкость технологии - использование агрегатного оборудования и переналаживаемой технологической оснастки для быстрого освоения новых технологических процессов;

гибкость психологии - быстрая перестройка мышления всех участников производства при переходе на выпуск новой продукции;

гибкость производственной логистики - создание «стройных» производств (англ. lean production, нем. Schlanke Unternehmen), т. е. производств без излишеств.

Концепция «стройного» производства впервые реализована на фирме «Тойота» в Японии благодаря идеям Киичиро Тойода и духовного отца «стройного» производства Тайичи Оно. К настоящему времени основы создания «стройного» производства достаточно изучены. В частности, опубликовано исследование «The machine that changed the World» американских ученых Дж. Уомака, Д. Джонса и Д. Росса из Массачусетского технологического института, обобщающее опыт японских автомобилестроителей в этой области. Что касается распространения опыта фирмы «Тойота», то начиная с 1984 г. его взяли на вооружение предприятия автомобилестроения США и Европы, а затем и других отраслей.

**Список литературы**

1. Гаджинский A.M. Логистика: Учебник. - М.: Маркетинг, 2008.
2. Залманова М.Е. Логистика: Учеб. пособие. - Саратов: СГТУ, 2005.
3. Колобов А.А., Омелъченко ИМ. Основы промышленной логистики: Учеб. пособие. - М.: МГТУ, 2008.
4. Леншин И.А., Смоляков Ю.И. Логистика. Ч. 1-2. - М.: Машиностроение, 2007.
5. Логистика: Учеб. пособие/Под ред. Б.А. Аникина. - М.: ИНФРА-М, 2007.
6. Яеруш Ю.М. Коммерческая логистика: Учебник. - М.: ЮНИТИ, 2008.
7. Новиков О.А., Hoc B.A., Уваров С.А. Логистика: Учеб. пособие. - СПб.: СЭПИ, 2007.