***Содержание***

Введение 3

1.Понятие логистической системы: основные категории, виды 4

2.Логистическая концепция коммерции 10

Список литературы 15

# Введение

В последние годы в сфере товарного обращения ряда стран произошли существенные преобразования. В хозяйственной практике стали использоваться новые методы и технологии доставки товаров. Они базируются на концепции *логистики*.

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

Настоящая контрольная работа посвящена раскрытию некоторых вопросов логистики как науки о планировании, контроле и управлении движения материальных и информационных потоков в пространстве и во времени от их первичного источника до конечного потребителя.

Структурно настоящая контрольная работа состоит из двух частей.

В первой части уделено основное внимание понятийному аппарату логистики и логистических систем, рассмотрены основные категории, виды и функциональные области логистики, дается представление о логистической цепи, а также описаны основные задачи современной логистики и ее основные функции.

Во второй части рассматривается вопрос применения логистического подхода к коммерческой деятельности предприятий и фирм, освещены функциональные области коммерческой логистики, описана схема коммерческой логистической системы, а также основные звенья логистической цепи в процессе коммерческой деятельности.

# 1.Понятие логистической системы: основные категории, виды

***Логистика*** (от греческого слова «logistike», что означает искусство вычислять, рассуждать) – это 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.

По мнению ряда западных ученых, логистика выросла в науку благодаря военному делу. Создателем первых научных трудов по логистике принято считать французского военного специалиста начала XIX в. Джомини, который дал такое определение логистики: «практическое искусство маневра войсками». Он утверждал, что логистика включает не только перевозки, но и широкий круг вопросов, таких, как планирование, управление и снабжение, определение места дислокации войск, а также строительство мостов, дорог и т. д. Считается, что некоторые принципы логистики использовались армией Наполеона. Однако как военная наука логистика сформировалась лишь к середине XIX века.

Логистика стала активно применяться в период второй мировой войны, и, прежде всего в материально-техническом снабжении армии США на европейском театре военных действий. 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.

Вот почему во многих западных странах логистику поставили на службу 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 еще накануне и в период экономического кризиса 30-х годов идеи интеграции **снабженческо-производственно-распределительных 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 – *логистику.*

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*:кроме управления товародвиженческими операциями, оно включает анализ рынка поставщиков и потребителей, координацию спроса и предложения на рынке товаров и услуг, а также осуществляет гармонизацию интересов участников процесса товародвижения.

В рамках отмеченного подхода к логистике имеется множество различных трактовок. Анализируя их, нетрудно заметить ряд аспектов, через призму которых рассматривается логистика. Наибольшее распространение получили улравленческие, 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 исследуемой области, в том числе французские, 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, в котором существует конкретная потребность в данной продукции».

Некоторые определения логистики отражают как *управленческий,* так и *экономический* аспекты. Наиболее типична в этом отношении характеристика логистики, данная профессором Пфолем (ФРГ), который увязывает воедино процессы планирования и контроля движения материальных ценностей с сокращением затрат на их перемещение и информационное обеспечение.

В ряде определений логистики подчеркивается ее *оперативно– финансовый* аспект. В них трактовка логистики исходит из времени расчета партнеров по сделке и деятельности, связанной с движением и хранением сырья, полуфабрикатов и готовых изделий в хозяйственном обороте с момента уплаты денег поставщику до момента получения денег за доставку конечной продукции потребителю.

Разумеется, в отмеченных выше трактовках логистики справедливо выделяются те или иные ее стороны, однако упускается из виду важнейший, по нашему мнению, аспект логистики – возможность влиять на стратегию корпорации и на создание новых конкурентных преимуществ для фирмы на рынке, т. е. на ее конечные цели. Этот аспект, по существу, находит отражение во втором подходе к определению логистики.

Первыми практический потенциал логистики предугадали американские специалисты Пол Конверс и Питер Дракер. Они определили ее потенциальные возможности как «последний рубеж экономии затрат» и «неопознанный материк экономики». Впоследствии их точку зрения разделили многие теоретики логистики. Такие американские исследователи, как М. Портер. Д. Сток и некоторые другие, 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». Э. Мате и Д. Тиксье считают, что «...логистика находится в самом сердце осуществляемого компанией в различных областях выбора, в центре предпринимаемых действий; несомненно, она представляет собой важный фактор разработки общей политики фирмы».

К сторонникам расширительной 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 за запасами и ряд последовательных товародвиженческих операций, изучение обслуживания покупателей.

Из приведенных определений логистики иностранными 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, такие английские исследователи, как М. Кристофер и Г. Уилс, считают, что логистика эффективна не только на уровне фирм, но и на отраслевом уровне. Ей, полагают они, должны принадлежать решения по общеэкономическому процессу отрасли, включая вопросы размещения предприятий и складов.

В современных условиях западные специалисты выделяют несколько видов логистики:

* логистика, связанная с обеспечением производства материалами (закупочная логистика)
* производственная логистика
* сбытовая (маркетинговая, или распределительная, логистика)
* транспортная логистика (которая, в сущности, является составной частью каждого из трех видов логистики).

Неотъемлемой частью всех видов логистики является также обязательное наличие логистического информационного потока, включающего в себя сбор данных о товарном потоке, их передачу, обработку и систематизацию с последующей выдачей готовой информации. Эту подсистему логистики часто называют *компьютерной логистикой.*

Логистика является системой, содержащей функциональные области. Между областями логистики существуют связь и взаимозависимость. Например, если в основном производстве используется технология, не требующая наличия существенных промежуточных запасов материалов и сырья, то в соответствии с логистикой поставки предусматривается осуществлять в строго определенное время через короткие интервалы. Для выполнения нерегулярных заказов в минимальные сроки, когда для основного производства характерно пространственное сосредоточение оборудования, создание резервов производственных мощностей (так называемых систем «островов производства»), в области закупок используются соответствующие способы, позволяющие приобрести разнообразные материальные ресурсы, с тем, чтобы выполнить индивидуальные заказы. **В логистиеской цепи***,* т. е. цепи, по которой проходят товарный и информационный потоки от поставщика до потребителя, выделяются следующие главные звенья (рис.1):

поставка материалов, сырья и полуфабрикатов

хранение продукции и сырья

производство товаров

распределение (включая отправку товаров со склада готовой продукции)

потребление готовой продукции

Хранение в сфере сбыта

Хранение готовой продук-ции

Производство

Хранение сырья, полуфаб-рикатов

Хранение в сфере снабже-ния

Потребители

Поставщики

Предприятие

*Рис.1. Логистическая цепь*

Информационный поток

Материальный поток

Сбытовая логистика

Производственная логистика

Снабженческая логистика

Промежуточное хранение деталей, узлов

Каждое звено логистической цепи включает свои элементы, что в совокупности образует материальную основу логистики. К материальным элементам логистики относятся: транспортные средства и обустройства, складское хозяйство, средства связи и управления. Логистическая система, естественно, охватывает и кадры, т. е. тех работников, которые выполняют все последовательные операции.

Возможность планирования различных операций и проведения анализа уровней элементов логистической системы предопределила ее разделение на макро- и микрологистику. ***Макрологистика***решает вопросы, связанные с анализом рынка поставщиков и потребителей, выработкой общей концепции распределения, размещением складов на полигоне обслуживания, выбором вида транспорта и транспортных средств, организацией транспортного процесса, рациональных направлений материальных потоков, пунктов поставки сырья, материалов и полуфабрикатов, с выбором транзитной или складской схемы доставки товаров.

***Микрологистика***решает локальные вопросы в рамках отдельных звеньев и элементов логистики. Примером может служить внутрипроизводственная логистика, когда в пределах предприятия планируются различные логистические операции, такие, как транспортно-складские, погрузочно-разгрузочные и др. Микрологистика обеспечивает операции по планированию, подготовке, реализации и контролю над процессами перемещения товаров внутри промышленных предприятий.

Усложнение производства и обострение конкуренции в 80 – 90-х гг нашего столетия потребовали более точной увязки логистики со стратегическими целями фирм, а также активизации роли логистики в повышении гибкости фирм, их способности быстро реагировать на рыночные сигналы. В связи с этим *главной задачей логистики* стала разработка тщательно взвешенного и обоснованного предложения, которое способствовало бы достижению наибольшей эффективности работы фирмы, повышению ее рыночной доли и получению преимуществ перед конкурентами. Ибо, как показала практика, недоучет тесной связи концепции логистики с активной рыночной стратегией часто приводил и приводит к тому, что сама по себе закупка сырья, полуфабрикатов и комплектующих становится стимулом для начала выпуска той или иной продукции без наличия должного спроса на нее. В современной рыночной ситуации такой подход к выпуску продукции чреват коммерческим провалом. Разумеется, ориентация на минимизацию издержек остается в силе, как об этом уже отмечалось выше, но лишь при условии нахождения оптимального уровня сочетания издержек и рентабельности основного и оборотного капитала, задействованного в рамках рыночной стратегии.

*Одна из основных задач логистики* заключается также в создании интегрированной эффективной системы регулирования и контроля материальных и информационных потоков, обеспечивающей высокое качество поставки продукции. С этой задачей самым тесным образом сопряжено решение таких проблем, как: соответствие друг другу материальных и информационных потоков; контроль за материальным потоком и передача данных о нем в единый центр; определение стратегии и технологии физического перемещения товаров; разработка способов управления операциями движения товаров; установление норм стандартизации полуфабрикатов и упаковки; определение объема производства, транспортировки и складирования; расхождение между намеченными целями и возможностями закупки и производства.

В соответствии с современными задачами логистики различают *два вида ее функций:* оперативные и координационные.

Оперативный характер функций связан с непосредственным управлением движением материальных ценностей в сфере снабжения, производства и распределения и, по существу, мало чем отличается от функций традиционного материально-технического обеспечения.

К функциям в сфере снабжения относится управление движением сырья и материалов, отдельных частей или запасов готовой продукции от поставщика или пункта их приобретения к производственным предприятиям, складам или торговым хранилищам.

В фазе производства функцией логистики становится управление запасами, включающее контроль движения полуфабрикатов и компонентов через все стадии производственного процесса, а также перемещение готовой продукции на оптовые склады и розничные рынки сбыта.

Функции управления распределением продукции охватывают оперативную организацию потоков конечной продукции от предприятия-производителя к потребителям.

*Рис.2. Функциональная схема логистики*

К числу функций логистической координации (см. рис.2) относятся: выявление и анализ потребностей в материальных ресурсах различных фаз и частей производства; анализ рынков, на которых действует предприятие, и прогнозирование поведения других источников этих рынков; обработка данных, касающихся заказов и потребностей клиентуры (см. рис. 2). Перечисленные функции логистики заключаются в координации спроса и предложения на товар. В этом смысле маркетинг и логистика тесно взаимосвязаны, а утвердившаяся формула – *«маркетинг формирует спрос, а логистика его реализует» –* имеет под собой весомое основание. В известной степени формула применима и к координации взаимоотношений логистики и производства. Таким образом, *логистика* занимается «состыковкой» двух сфер: предъявляемого рынком спроса и выдвигаемого компанией предложения, базирующегося на соответствующей информации.

В рамках координационных функций логистики выделилось еще одно из ее направлений – оперативное планирование, продиктованное стремлением сократить запасы, не снижая эффективности производственной и сбытовой деятельности фирм. Суть его состоит в том, что на основании прогноза спроса, корректируемого позднее при поступлении реальных заказов, разрабатываются графики перевозок и в целом порядок управления запасами готовой продукции, который в итоге и определяет планирование производства, разработку программ снабжения его сырьем и комплектующими изделиями.

# 2.Логистическая концепция коммерции

Как отмечалось выше, логистика является системой, содержащей функциональные области. В рамках коммерческой деятельности предприятия или фирмы в этих функциональных областях решаются следующие основные проблемы:

1. **Запасы** (планирование материальных запасов)
2. **Транспортировка продукции** (выбор вида транспорта, составление графика обслуживание потребителей)
3. **Складирование и складская обработка** (размещение складов, управление складской переработкой, упаковка и т.д.)
4. **Информация** (обработка запасов, прогнозирование спроса)
5. **Другие функциональные области логистики** (кадры, обслуживающее производство)

Рассмотрим подробнее функциональные области коммерческой логистики.

1. Запасы играют буферную роль между транспортом, производством и реализацией. Они позволяют экономично и эффективно функционировать всей производственной системе. Запасы могут быть сосредоточены непосредственно у производителя, или их хранение может быть приближено к потребителю. Величина производственных запасов должна быть оптимальна для всей производственной системы. Запасы позволяют быстро реагировать на изменение спроса и обеспечивают равномерность работы транспорта.
2. Транспорт включает при логистическом подходе не только перевозку груза от поставщика до потребителя, с предприятия на склад, со склада на склад, но также доставку со склада потребителю. Учитываются все транспортные связи, даже если поставщик и потребитель оплачивают наемный транспорт. Основными характеристиками транспорта являются стоимость и степень надежности.
3. Складское хозяйство включает в себя складские помещения для хранения материалов, размещение складских помещений и их использование.
4. Информация. Любая логистическая система управляется при помощи информационной и контролирующей подсистемы, которая передает заказы, требования об отгрузке и транспортировке продукции, поддерживает уровень запасов.
5. Другие функциональные области: производственное планирование и контроль над материалопотоком в процессе производства.
	1. Кадры – важный составной элемент системы логистики. Их подбору и подготовке придается большое значение.
	2. Обслуживающее производство. Подразделения логистики, которые обслуживают процесс производства, должны не только определять его потребности, но и быть способными сглаживать колебания спроса и предложения. Некоторые авторы не рассматривают производственную единицу в системе логистики, однако, отмечают, что производственные мощности и экономическая приспосабливаемость предприятия имеют важное значение для функционирования логистической системы. Основной проблемой для нее являются определение размера и размещение предприятия.

Рассмотрим, что же влияет на систему логистики и какие факторы оказывают влияние на логистическую систему.

Системы логистики различаются по своей структуре, размерам предприятия, функциям, складскому хозяйству, транспортной модели и так далее, а также и стратегии их функционирования. На систему логистики существенное влияние оказывают структурные изменения в транспорте, цены на топливо и другие материальные ресурсы, а также научно-технический прогресс. Последний приводит к изменению стоимости транспортных услуг. В результате этого переоценивается не только транспортная стратегия, но и вся система логистики. Изменяются физические, управленческие и информационные системы, необходимые для перемещения продукции.

*Таблица 1. Элементы логистической системы
и факторы, которые необходимо учитывать при ее разработке*

|  |  |
| --- | --- |
| Некоторые элементы логистической системы | Факторы, необходимые при разработке логистической системы |
| 1. Число и размещение производственных единиц (фирм, предприятий) | Размещение и количество производственных единиц необходимо осуществлять с учетом поставщиков продукции, транспортных расходов и количества выпускаемой продукции |
| 2. Количество и размещениескладов | Склад может располагаться непосредственно на предприятии, или может быть складской центр по накоплению и обработке грузов и промежуточный склад |
| 3. Транспортная модель | Она должна определять оптимальную транспортную модель (для каждого варианта) |
| 4. Связь | Для эффективной работы все подразделения, входящие в логистическую систему, должны быть связаны информационной, контрольной и транспортной сетью |
| 5. Информационная связь | Должна быть четко налажена информационная связь. В этих целях, как правило, используются компьютеры |

Важным является разработка модели логистической системы. При разработке модели учитываются: число и размещение производственных единиц (предприятий, фирм и т.п.), количество и размещение складов, транспортные модели, связь и информационная система (см. табл.1).

Логистическая система находит все более широкое применение в практической деятельности различных предприятий. Она рассматривается в высших эшелонах управления корпорациями как эффективный мотивированный подход к управлению материалопотоком в целях снижения издержек производства. Логистическая система ложится в основу экономической стратегии фирм, когда логистика используется как орудие в конкурентной борьбе и рассматривается как управленческая логика для реализации планирования, размещения и контроля над финансовыми и людскими ресурсами. Такой подход обеспечивает тесную координацию логистического обеспечения рынка и производственной стратегии. Если этого удается достигнуть, то результатом являются: необходимый ассортимент запасов в нужном месте в подходящее время; координация внешнего и внутреннего транспорта, гарантирующая своевременную доставку в соответствии с экономическими требованиями; рациональное размещение складского хозяйства и применение упаковки, соответствующей требованиям транспорта и позволяющей минимизировать расходы сырья, снизить запасы в производстве и готовой продукции; и, наконец, синхронизация заказов и транспорта.

Рассмотрим вариант концепции коммерческой логистической системы, разработанный американскими учеными (рис.3)

*Рис.3. Схема коммерческой логистической системы*

Принцип, или концепция, коммерческой системы, как видим из схемы, связан с управлением материалами и распределением. Американские ученые считают, что логистика – это скорее структура планирования, чем функция предпринимательства. Другими словами, задача управления в области коммерческой логистики имеет дело не столько с управлением материальным потоком, сколько с обеспечением механизма разработки задач и стратегий, в рамках которых может осуществляться повседневная деятельность по управлению распределением.

Одна из особенностей принципа коммерческой логистики состоит в том, что она уделяет особое внимание не только интеграции видов деятельности, которые традиционно относились к различным функциям предпринимательства, но и объединяет их. Например, во многих компаниях ответственность за запасы и их транспортировку может входить соответственно в функции производство и распределения. Если эти функции разделены, то принятие решений в области запасов без учета возможностей транспорта может привести к увеличению общих затрат по продвижению материалопотока. В логистической системе они должны быть взаимосвязаны.

Логистика является жизненно важным компонентом экономики, и в 80-е годы она получила свое бурное распространение на Западе и США. Например, в США затраты на логистику в национальном масштабе оцениваются в размере 15 – 23% валового национального продукта. И одна из основных причин, по мнению американских экономистов, – процесс дорегулиравания экономики.

Коммерческая логистика – это область деятельности, которая приобретает все большее практическое значение. Поэтому государственный и частный секторы проявляют растущий интерес к сфере коммерческой логистики.

В логистических решениях принимают участие:

а) продуценты (создающие, производящие продукты), поставщики;

б) транспортные агентства;

в) правительство;

г) потребители.

Потребность в логистике возникает в частном и государственном секторах.

В частном секторе потребитель формирует спрос на продукцию изготовителя. Изготовитель выступает в качестве поставщика. Он договаривается с транспортными агентствами о перемещении сырьевых материалов на предприятие, а готовой продукции – с предприятий на рынки. Таким образом, спрос на транспортные перевозки – это производный спрос. Правительство обеспечивает значительную долю транспортной инфраструктуры, управляет и руководит услугами.

Ключевые проблемы и решения логистики в государственном и частном секторах изложены в таблице 2.

*Таблица 2. Ключевые проблемы логистики и их решения
в государственном и частном секторах.*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Частный сектор | Государственный сектор |
| Поставщик – обслуживающее агентство | Управление запасами, ценообразование, перевозки собственным или нанимаемым транс-портом, планирование производства, размеще-ние предприятия | Укомплектованность штата, ценообразование, перевозки собственным или нанимаемым транс-портом, предлагаемые услуги, размещение предприятий |
| Транспортное агентство | Маршрутизация перево-зок, уровень обслужива-ния, тип парка | То же |
| Правительство | Ценообразование (налогообложение), инфраструктура и ее обслуживание | Уровень субсидирования, обслуживание инфраструктуры, степень и природа регулирования и обеспечение обслуживания |

Коммерческая логистика рассматривается в двух аспектах: управленческом и технологическом. Организация управления снабжением, продвижение материального потока и обеспечение сбыта относится к *организационному управлению*; совершенствование технологий транспортных перевозок складского хозяйства, информационного обеспечения, планирования и контроля, а также оптимизация затрат на эффективное функционирование каждой из этих служб – к *технологическому направлению*.

# Список литературы

Аникин Б.А. Логистика. М.: ИНФРА-М, 1998.

Гражданский А.М. Основы логистики. М.: ИВЦ «Маркетинг», 1995.

Неруш Ю.М. Коммерческая логистика. М.: Банки и биржи. ЮНИТИ, 1997.

Смехов А.А. Введение в логистику. М.: Транспорт, 1993.

Рынок и логистика. М.: Экономика, 1993.