

УДК 658.7
ББК 65.291.592

В.И. Бураков

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ПОВЫШЕНИЮ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ В ПРОИЗВОДСТВЕННО-КОММЕРЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Рассматриваются перспективы перестройки российской экономики в направлении движения от стихийного «свободного» рынка к цивилизованным рыночным отношениям на основе логистизации различных сфер и отраслей деятельности, внедрения передовых логистических и маркетинговых технологий в производственно-коммерческой деятельности на макро- и микроуровне.

Ключевые слова: логистический подход, управление материальными и информационными потоками на предприятии, маркетинг и обслуживание потребителей, производственно-коммерческая деятельность, логистические центры и посредники.

V.I. Burakov

LOGISTIC APPROACH TO INCREASING ENTERPRISE COMPETITIVENESS IN INDUSTRIAL AND COMMERCIAL ACTIVITY

The article deals with prospects of re-orienting Russian economy from spontaneous «free and open» market to civilized market relationships based on using logistics in all spheres of activity, i.e. introducing advanced logistic and marketing techniques in industrial and commercial activities on macro and micro levels.

Keywords: logistic approach, material and information flows management, marketing and customer service, industrial and commercial activity, logistic centers and 3PL (Third Party Logistics Providers).

Степень использования логистики, так же как и других наук, ее место и роль, актуальность применяемых подходов и инструментария в значительной степени обуславливаются потребностями социально-экономического развития общества, достигнутым уровнем рыночных отношений и НТП.

В отечественной экономической литературе проблемы производственно-коммерческой деятельности, связанные со всеми потоками движения сырьевых, материальных и производственных ресурсов, традиционно являлись предметом исследования ученых, разрабатывающих не общеэкономические, а специальные «отраслевые» вопросы. В большинстве публикаций при этом преобладало исследование отраслевой специфики, а не целостное изучение всего комплекса факторов, обуславливающих формирование сложной структуры отношений, складывающихся в процессе управления материальными и информационными потоками. Участники этого, по существу единого процесса в сферах производства и обращения продукции всегда рассматривались изолированно с точки зрения обеспечения своих локальных интересов и целей функционирования.

Традиционно основное внимание (а в нашей стране и до сего времени) уделяется основному производству. Основными направлениями его со-

вершенствования признаются внедрение нового более производительного оборудования, повышение объема выпускаемых партий, стремление к переходу на массовое производство. Роль инфраструктуры сводится к обеспечению своевременности поставок сырья, материалов или сбыта готовой продукции, поскольку от этого зависит ритмичность работы предприятия. Изготовителей материальных ресурсов, потребляемых на предприятии, а равно посредников, участвующих в данном процессе, транспортников и потребителей относят к внешним факторам деятельности предприятия. Поэтому процесс производства, снабжения, транспортировки и сбыта оказался организационно и технологически разобщенным в пространстве и во времени.

Дальнейшее углубление разделения труда приводит к росту негативных последствий организации производства, снабжения, транспорта и сбыта, построенных на традиционных принципах: значительно удлиняется продолжительность транспортировки, а также процессов снабжения и сбыта. Соответственно, увеличивается длительность цикла производства продукции и в целом растут затраты на ее перемещение.

Все это свидетельствует о том, что на современном этапе сложились новые объективные условия производственно-коммерческой деятельности, которые вышли за рамки сложившихся традиционных методов ее организации и делают невозможным повышение эффективности общественного производства только на основе указанных выше принципов.

Анализ мировой практики показывает, что все нововведения, направленные на глобальную интеграцию участников производственно-коммерческой деятельности в сфере производства и обращения, носят всеобщий объективный характер и их реализация требует разработки нового адекватного подхода и соответствующей теории.

Здесь речь идет о логистике как теории и практике, порожденной глобальными интеграционными процессами в мировой экономике. В последние годы в нашей стране было опубликовано множество работ по вопросам логистики.

На Западе логистика давно стала практическим инструментом бизнеса, а интегрированная логистика является одной из основных комплексных функций финансово-производственной деятельности фирм. Внедрение логистических форм и методов управления позволяет значительно сократить все виды запасов материальных ресурсов в сферах производства и обращения продукции, ускорить оборачиваемость оборотных средств предприятий, снизить себестоимость продукции и издержки обращения, обеспечить наиболее полное удовлетворение запросов потребителей в качестве продукции, сроках ее доставки и послепродажном сервисе. Реализация имеющихся резервов в сфере обращения при применении логистического подхода, по некоторым оценкам, позволяет фирмам увеличить прибыль более чем на 40%.

Первоначально считали, что основная область использования логистики — это физическое распределение продукции. В 60-х гг. в связи с усилением внимания к покупателям и появлением на рынке большого количества конкурентных товаров развивается концепция так называемой бизнес-логистики как интегрального инструмента менеджмента. В это время роль логистики сводили к менеджменту всех видов деятельности, которые способствуют движению и координации спроса и предложения на товары в определенном месте и в заданное время [3; 9].

Отличительной чертой 70-х гг. стал опережающий рост логистических издержек в сравнении с ростом инвестиций в основные средства, а также разразившийся энергетический кризис. Поэтому ресурсный фактор стал одним из основных в конкурентной борьбе, а акцент в логистике сместился на производство. Широкое распространение получили на Западе внутрипроизводственные микрологистические системы планирования потребности в материалах MRP (Material Requirement Planning), системы управления распределением продукции DRP (Distribution Requirements Planning), а также в Японии — внутрипроизводственные системы КАНБАН [4; 5], работающие по принципу «Just in time» (точно в срок). Кроме того, к концу 70-х гг. на Западе практически завершилась так называемая тарно-упаковочная революция, которая коренным образом изменила технологию транспортно-складских процессов. В результате этого логистика из концепции превратилась в практический инструмент бизнеса как в производстве, так и в обращении.

В 80-е гг. произошла революция в информационных технологиях, которая непосредственным образом затронула и логистику. Компьютеры становятся основой административно-управляющих и контролирующих систем. Новые системы связи и телекоммуникаций открыли новые возможности для логистики. Существенным стало понимание того, что наряду с материальными необходимо управлять сопутствующими информационными потоками [1].

Основными тенденциями в экономике западного рынка 90-х гг., влияющими на эволюцию взглядов на место и роль логистики, являются: некоторый спад промышленного производства; дальнейшее углубление специализации и кооперирования в промышленности; новые отношения с торговыми партнерами, требующие новых подходов в организации сотрудничества и новых форм менеджмента; усилившаяся конкуренция во всех областях бизнеса; переход от внедрения новых информационных технологий к их более эффективному использованию; внедрение гибкого технологического оборудования, позволяющего быстро переходить на производство новых видов продукции.

Акцент в логистике сейчас сместился на создание преимуществ в конкурентной борьбе. Для успешного выживания на рынке в условиях обострившейся конкуренции фирма должна быть гибкой и динамичной, поскольку ключевым фактором конкуренции становится время. Кроме того, внешняя среда бизнеса становится более комплексной и неопределенной, что требует высокого уровня адаптации логистических систем [6].

Таким образом, содержание, место и роль логистики как практического инструмента бизнеса определяются объективными изменениями, происходящими в сфере производства и обращения под влиянием НТП. Характерными чертами данного инструмента являются: оптимизация материального, информационного и финансового потоков, обеспечивающая доставку нужного товара в нужном количестве и ассортименте по разумной цене в требуемое время и место по оптимальным маршрутам с минимальными затратами; управление потоковыми процессами на основе увязки технологических, организационных, экономических, экологических и других возможностей, а также интересов различных участников товародвижения; наличие элементов искусства в управлении материальными и финансовыми потоками. В материалах 7-го Международного конгресса по логистике отмечается, что на предприятии логистическая политика наряду с маркетинговой и орга-

низационной стратегией является частью общей хозяйственной стратегии [7; 10, с. 2].

В последнее время в логистических исследованиях, проводимых за рубежом, указывается и на появление новых сфер влияния логистики [11]. Во-первых, распространение ее возможностей и методов на межнациональный, внешнеэкономический уровень. Во-вторых, проникновение ее внутрь транспортной отрасли через включение в технологию отраслевых решений комплексных подходов и расчетов логистики. В-третьих, влияние логистической методики на усиление взаимодействия транспортных предприятий с другими структурами, обслуживающими производство. Тем самым дополнительные услуги логистического характера способствовали расширению рынка товаров и услуг промышленных фирм.

Другой причиной стала адекватность использования логистических методов управления применению компаниями своих коммуникационных сетей для наблюдения и контроля за потоками материалов, за уровнем запасов, а также внедряемым информационным системам. Следующей важной причиной популярности логистики за рубежом явилось связанное с ней улучшение управления внутри фирм. Их руководство получило возможность преодолевать противоречия между интересами транспорта и отделов материального обеспечения. Благодаря этому логистические подходы повлияли на стратегию управления внутри фирм.

Решающее значение для развития логистики имело увеличение прибыли и улучшение связанных с ней показателей в фирмах, использующих новые методы управления. По расчетам зарубежных специалистов, каждый доллар США, вложенный в совершенствование логистической системы, приносит 100 дол. от дополнительной реализации. По оценкам американского специалиста Х. Петерса, сделанным по результатам опроса 1 450 бизнесменов США, Японии и семи западноевропейских стран, использование логистики в процессах производства и товародвижения приводит к сокращению запасов на 30–70%, повышению производительности труда на 20–50%, снижению себестоимости продукции на 30%, издержек в сфере товарообращения на 20% [8, с. 12–13].

Использование логистики в хозяйственной практике находит свое отражение также в произошедших изменениях в структурах управления фирм и компаний. Ряд промышленных компаний предпочитает выделять из своей структуры подразделения по логистике в качестве самостоятельных служб для выполнения посреднических функций. Для промышленных фирм наличие на рынке конкурирующих, специализирующихся на выполнении логистических услуг фирм дает возможность сосредоточить свои усилия на производственных задачах. Исследования зарубежных специалистов свидетельствуют, что развитие самостоятельных посреднических фирм, осуществляющих комплекс услуг в области логистики по контрактам с промышленными фирмами, более эффективно по сравнению с фирмами, выполняющими их за свой счет.

Кроме указанных выше специализированных логистических посредников за рубежом широко практикуется создание так называемых логистических центров. Они осуществляют услуги, связанные с транспортировкой и обработкой товаров (укрупнение или разукрупнение партий, перегрузка, переадресовка, хранение, инвентаризация и др.). Особенно эффективно их использование в морских и речных портах. Здесь они координируют использование различных видов транспорта, выполнение

погрузо-разгрузочных работ, обеспечивают надлежащее складирование грузов, предоставляют консалтинговые и информационные услуги, предлагают транспорт при перевозках на близкие расстояния.

Наконец, помимо специализированных логистических компаний и центров на рынке логистических услуг присутствуют транспортно-экспедиционные структуры, специализирующиеся на обеспечении взаимодействия субъектов товарного рынка с транспортными предприятиями. Перечисленные выше посреднические структуры в зарубежной экономической литературе именуют обычно третьей стороной (т.е. *third-party logistics*) для того, чтобы подчеркнуть, что грузоотправители и транспортные организации являются главными сторонами предпринимательской деятельности.

Завершая аналитическое исследование зарубежной практики использования логистики, следует обратить внимание на существование определенной тенденции, направленной на формирование общеевропейской системы товародвижения. Развитие логистических структур идет по пути создания в Европе немногих опорных центров логистики и взаимодействующих с ними многих региональных центров. Это позволит выпрямить материальные потоки и облегчить процесс товародвижения. В настоящее время разрабатываются проекты по развертыванию трансъвропейской сети логистических центров, т.е. проекты, связанные с развитием еврологистики — логистики в европейском масштабе [2, с. 36].

К началу 90-х гг., т.е. к моменту перехода к рыночным отношениям, в России уже сложились определенные предпосылки для внедрения логистической концепции в различных отраслях экономики. Их можно условно разделить на две большие группы: научно-теоретические и организационно-экономические.

Научно-теоретические предпосылки в первую очередь связаны с большим количеством научных трудов и методических разработок, затрагивающих в той или иной степени проблемы логистики и составляющих ее теоретическую и научно-методическую основу. Организационно-экономические предпосылки, определяющие возможность логистизации различных сфер и отраслей народного хозяйства, обусловлены прежде всего достигнутым в нашей стране уровнем экономической централизации производственно-коммерческой деятельности.

К числу наиболее важных проблем, решение которых обеспечивается в ходе «логистизации» экономики, можно отнести:

- формирование научно обоснованной стратегии развития всех звеньев народнохозяйственного комплекса независимо от форм собственности;
- согласование экономических интересов участников производственно-коммерческой (предпринимательской) деятельности, обоснованное деление прибыли или убытков, согласование показателей эффективности взаимодействия в различных звеньях производственного, снабженческо-сбытового и транспортного процессов и др.);
- регулирование организационно-правовых вопросов взаимодействия организаций, предприятий и частных предпринимателей между собой в процессе выполнения ими производственной и коммерческой деятельности, а также с органами государственного управления;
- разработка оптимальных планов сбыта товарной продукции на основе маркетинговой логистики и их координации в масштабе народнохозяйственного комплекса;

– развитие эшелонированной логистической системы обслуживания производства (информационное и коммуникационное обеспечение хозяйственных отношений, организация и функционирование складского хозяйства, транспортное обслуживание);

– оптимизация внутрипроизводственной деятельности предприятий народнохозяйственного комплекса на базе прогрессивных логистических технологий;

– развитие инфраструктуры и комплекса логистических услуг (по складированию продукции, транспортные и транспортно-экспедиционные услуги, консалтинговые и информационные услуги).

Суть научно обоснованного решения указанных выше проблем на основе логистики состоит в интеграции ранее обособленных видов деятельности. Методология логистики может быть использована на различных уровнях организации экономики: низшем (уровне предприятий, фирм, компаний), среднем (отрасли, экономических регионов) и верхнем (экономики страны). При этом наибольшего внимания заслуживают логистические системы высшего порядка, так как именно на уровне отраслей, регионов и экономики страны в целом более всего проявляется наличие определенных закономерностей в характеристиках потоковых процессов.

Список использованной литературы

1. Бир С. Мозг фирмы: пер. с англ. / С. Бир. — М.: Радио и связь, 1993. — 416 с.
2. Гордон М.П. Логистика товародвижения / М.П. Гордон, С.Б. Карнаухов. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Центр экономики и маркетинга, 1999. — 208 с.
3. Менеджмент и рынок: германская модель: учеб. пособие / под ред. У. Рора, С. Долгова. — М.: БЕК, 1995. — 480 с.
4. Молокович А.Д. «Канбан» — японская система организации производства / А.Д. Молокович // Машиностроитель. — 1988. — № 11. — С. 38–41.
5. Монден Я. Тоета: методы эффективного управления / Я. Монден. — М.: Экономика, 1989. — 288 с.
6. Некоторые вопросы логистики и логистического управления в свете зарубежных публикаций. — М.: НИИМС, 1992. — 127 с.
7. Отношение логистики к маркетингу: пер. с англ. — М.: НИИМС, 1989. — 190 с.
8. Петерс Х.Д. Торговля, производство и индустрия сервиса: пер. с англ. / Х.Д. Петерс. — М.: Изд. ассоц. логистики РФ, 1991.
9. Речмен Д.Дж. Современный бизнес: учеб.: пер. с англ. / Д.Дж. Речмен, М.Х. Мескон, К.Л. Боуви, Дж.В. Тилл. — М.: Республика, 1995. — Т. 1. — 431 с., Т. 2. — 479 с.
10. Роль логистики в разработке хозяйственной стратегии: материалы 7-го Междунар. конгр. по логистике: пер. с англ. — М.: НИИМС, 1989.
11. Эффективность логистики: пер. с англ. — М.: НИИМС, 1988.

References

1. Bir S. Mozg firmy: per. s angl. / S. Bir. — M.: Radio i svyaz', 1993. — 416 s.
2. Gordon M.P. Logistika tovarodvizheniya / M.P. Gordon, S.B. Karnaukhov. — 2-e izd., pererab. i dop. — M.: Tsentr ekonomiki i marketinga, 1999. — 208 s.
3. Menedzhment i ryok: germanskaya model': ucheb. posobie / pod red. U. Rora, S. Dolgova. — M.: BEK, 1995. — 480 s.
4. Molokovich A.D. «Kanban» — yaponskaya sistema organizatsii proizvodstva / A.D. Molokovich // Mashinostroitel'. — 1988. — № 11. — S. 38–41.
5. Monden Ya. Toeta: metody effektivnogo upravleniya / Ya. Monden. — M.: Ekonomika, 1989. — 288 s.

6. Nekotorye voprosy logistiki i logisticheskogo upravleniya v svete zarubezhnykh publikatsii. — M.: NIIMS, 1992. — 127 s.
7. Otnoshenie logistiki k marketingu: per. s angl. — M.: NIIMS, 1989. — 190 s.
8. Peters Kh.D. Torgovlya, proizvodstvo i industriya servisa: per. s angl. / Kh.D. Peters. — M.: Izd. assots. logistiki RF, 1991.
9. Rechmen D.Dzh. Sovremennyy biznes: ucheb.: per. s angl. / D.Dzh. Rechmen, M.Kh. Meskon, K.L. Bouvi, Dzh.V. Till. — M.: Respublika, 1995. — T. 1. — 431 s., T. 2. — 479 s.
10. Rol' logistiki v razrabotke khozyaistvennoi strategii: materialy 7-go Mezhdunar. kongr. po logistike: per. s angl. — M.: NIIMS, 1989.
11. Effektivnost' logistiki: per. s angl. — M.: NIIMS, 1988.

Информация об авторе

Бураков Валерий Иванович — доктор экономических наук, профессор, кафедры логистики и коммерции, Байкальский государственный университет экономики и права, г. Иркутск, e-mail: burakov_vi48@mail.ru.

Author

Burakov Valeriy Ivanovich — Doctor of Economics, Professor, Chair of Logistics and Commerce, Baikal State University of Economics and Law, Irkutsk, e-mail: burakov_vi48@mail.ru.