



краткий курс

И. В. Марусева, В. В. Котов, И. Я. Савченко

ЛОГИСТИКА

Концепция и функции

**Складирование,
запасы
и транспорт**

**Моделирование
потоков**



ПИТЕР®

Игорь Яковлевич Савченко
Инна Владимировна Марусева
Владимир Валерьевич Котов
Логистика. Краткий курс
Серия «Краткий курс (Питер)»

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=11281506

*Логистика. Краткий курс / Под. ред. И. В. Марусевой: Питер; Санкт-Петербург; 2008
ISBN 978-5-91180-997-3*

Аннотация

В пособии рассматриваются общая характеристика логистики, ее экономическая сущность, основы логистического процесса. Подробно анализируются понятийный аппарат, факторы развития и концепция логистики. Отдельное внимание уделяется ее функциональным областям: закупочная, сбытовая и транспортная логистика; освещены такие важные вопросы, как организация производственного процесса во времени, каналы распределения товаров, системы управления запасами, и многие другие. Для лучшего усвоения материала в книгу включен словарь терминов. Пособие предназначено в первую очередь для студентов экономических специальностей всех форм обучения,

аспирантов и преподавателей, может быть использовано для подготовки к экзамену по дисциплине «Логистика».

Содержание

Введение	5
Глава 1	8
1.1. История возникновения логистики	8
1.2. Понятие и задачи логистики	11
1.3. Сопоставление традиционного и логистического подходов к управлению материальными потоками в сферах производства и обращения	15
1.4. Факторы развития логистики	18
1.5. Категория экономических компромиссов	21
1.6. Этапы развития логистики	24
Тесты	29
Контрольные вопросы	31
Глава 2	33
2.1. Концептуальные положения логистики	33
2.2. Функции логистики	37
Конец ознакомительного фрагмента.	39

Инна Владимировна Марусева, Владимир Валерьевич Котов, Игорь Яковлевич Савченко

Логистика

Введение

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

Объектом изучения научной и учебной дисциплины «Логистика» являются материальные и связанные с ними информационные потоки.

Деятельность по управлению материальными потоками, так же как производственная, торговая и другие виды хозяйственной деятельности, осуществлялась человеком начиная с самых ранних периодов его экономического развития. Новизна логистики заключается в усилении значимости деятельности по управлению материальными потоками. Лишь

сравнительно недавно человечество осознало, каким потенциалом повышения эффективности обладает рационализация потоковых процессов в экономике.

Одной из основных причин бурного развития логистики является переход от рынка продавца к рынку покупателя, вызвавший необходимость гибкого реагирования производственных и торговых систем на быстро изменяющиеся приоритеты потребителя.

Актуальность дисциплины и резко возрастающий интерес к ее изучению обусловлены потенциальными возможностями повышения эффективности экономической деятельности за счет применения логистического подхода.

Деятельность в области управления материальными потоками многогранна. Она включает управление транспортом, складским хозяйством, запасами, кадрами, организацию информационных систем, коммерческую деятельность и многое другое. Каждая из перечисленных функций глубоко изучена и описана в соответствующей литературе. Принципиальная новизна логистического подхода состоит в органичной взаимной связи, интеграции перечисленных областей в единую систему со сквозным управлением материальными потоками.

Источником экономического эффекта является сокращение объемов различных запасов и уменьшение длительности цикла экономической деятельности. В результате сокращаются объемы капитала, омертвленного в виде запасов, и по-

вышаются темпы его оборачиваемости, что приводит к увеличению прибыли. Использование логистики позволяет сократить сроки выявления и удовлетворения потребностей, а также сроки выполнения заказов, что позволяет расширить круг привлекаемой клиентуры и занять новые рынки.

Как свидетельствует мировой опыт, лидерство в конкурентной борьбе принадлежит сегодня тому, кто компетентен в области логистики, владеет ее методами.

Глава 1

Понятие логистики

1.1. История возникновения логистики

Исторически логистика развивалась как военная дисциплина. В первом тысячелетии нашей эры с ней связывали четкую и согласованную работу тыла по обеспечению вооруженных сил материальными ресурсами и содержанию их запасов (Византия).

Автором первых научных трудов по логистике считают французского военного специалиста начала XIX века А. Жюмини, который определил ее как практическое искусство маневра войсками. Он считал, что логистика включает не только перевозки, но и планирование, управление, снабжение, определение места дислокации войск, строительство дорог и т. д. Считается, что некоторые принципы логистики использовала армия Наполеона. Однако как военная наука логистика сформировалась лишь к середине XIX века. Логистический подход широко применялся во время Второй мировой войны. Это выразилось прежде всего в материально-техническом снабжении армии США на европейском те-

атре военных действий. Развитие логистики как военной науки объясняется высокой зависимостью эффективности боевых действий от быстрого, точного и экономичного обеспечения войск всем необходимым.

В Большом англо-русском словаре слово *logistics* переведено следующим образом: воен. 1) тыл и снабжение; 2) материально-техническое обеспечение; 3) организация и осуществление работы тыла.

Второе направление развития логистики – экономическое. Сначала она оформилась как наука о реализации управления движением товарно-материальных ресурсов в сфере обращения, а затем и производства. Накануне и в период экономического кризиса 1930-х годов идеи интеграции снабженческо-производственно-распределительных систем трансформировались в самостоятельное направление научных исследований и научно-практическое направление хозяйствования – логистику.

Начало широкого использования логистики в экономике приходится на 1960-1970-е годы. Развитие коммуникационных технологий позволило осуществить мониторинг всех этапов движения сырья, деталей и готовой продукции. Стали очевидными значительные потери, обусловленные применением традиционных схем управления материальными потоками. Экономический выигрыш от использования логистики в экономике продемонстрировал пользу согласованных действий предприятий-партнеров в сфере продвижения то-

варов, то есть управления движением материальных потоков. Данное обстоятельство и предопределило внедрение логистики в хозяйственную практику.

Каждое из двух направлений отличается специфической интерпретацией логистики, однако в качестве общего признака можно выделить **согласованность, рациональность и точный расчет.**

1.2. Понятие и задачи логистики

В настоящее время понятие «логистика» имеет широкую трактовку. К логистике относят управление людскими, энергетическими и финансовыми потоками; существуют термины «банковская логистика», «информационная логистика». Термин «логистика» используется также в ситуациях, связанных с планированием согласованной последовательности действий: при проведении крупных соревнований в состав организационного комитета включается подразделение по логистике.

Расширение сферы применения логистики объясняется развитием методов управления материальными потоками. В данном курсе логистика рассматривается как **теория управления материальными и связанными с ними информационными потоками**.

В определении логистики зарубежные специалисты выделяют два направления. Первое связано с функциональным подходом к товародвижению, то есть к логистике относят управление физическими операциями, выполняемыми при движении материального потока (транспортировка, погрузка-выгрузка, складирование). Второе направление характеризуется более широким подходом. Кроме управления товародвижением оно включает анализ рынка поставщиков и потребителей, координацию спроса и предложения на рынке

товаров и услуг, гармонизацию интересов участников товародвижения.

Управление материальным потоком в экономических системах является сложной задачей и кроме непосредственных операций с материальным потоком, таких как погрузка, разгрузка, транспортировка, включает:

- ✓ коммерческие операции (устанавливается договоренность о прохождении материальных потоков и их параметрах);
- ✓ поиск рациональных форм транспортно-экспедиционного обслуживания;
- ✓ определение путей прохождения материального потока и мест временной аккумуляции грузов.

Процесс управления материальным потоком состоит из двух частей:

- ✓ принятие решения;
- ✓ его реализация.

Принятие обоснованных решений требует определенных знаний, а их практическая реализация – конкретных действий. В соответствии с этим одна группа определений логистики трактует ее как науку или научное направление, а другая – как направление хозяйственной деятельности.

Как наука логистика решает следующие задачи:

- ✓ прогноз спроса и планирование на его основе запасов;
- ✓ разработка научных принципов распределения продукции на основе научного управления материальными потоками

ми;

- ✓ разработка научных основ управления перегрузочными процессами и транспортно-складскими операциями;
- ✓ построение различных вариантов математических моделей функционирования логистических систем;
- ✓ разработка методов совместного планирования, снабжения, производства, складирования и отгрузки готовой продукции.

Содержание логистики как науки на сегодня [12] определено следующим образом: наука о планировании, контроле и управлении транспортированием, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутризаводской переработки сырья материалов и полуфабрикатов, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также передаче, хранении и обработке соответствующей информации.

Как хозяйственная деятельность логистика – процесс управления движением и хранением сырья, компонентов и готовой продукции в хозяйственном обороте с момента уплаты денег поставщикам до момента получения денег за доставку готовой продукции потребителю.

Основным объектом логистики является сквозной материальный поток. Он начинается от источника сырья и заканчивается у конечного потребителя (рис. 1.1).

Схема материального и информационного потоков разбивается на два участка:

- ✓ движение продукции производственно-технического назначения;
- ✓ движение изделий народного потребления (готовые товары).

Внутри отдельных производств тоже существуют материальные потоки (детали, заготовки, полуфабрикаты).

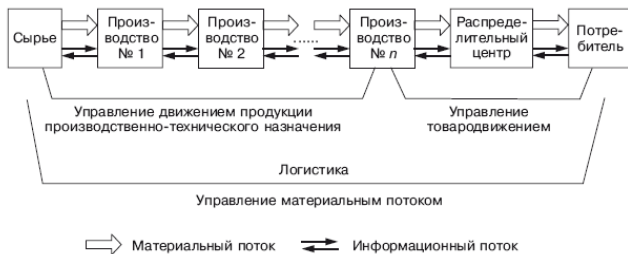


Рис. 1.1. Схема материального и информационного потоков

В ходе логистического процесса материальный поток в виде сырья и полуфабрикатов доводится до предприятия. Затем он продвигается через цепь складских и производственных подразделений, в результате чего изготавливается готовая продукция, которая доводится до потребителя.

1.3. Сопоставление традиционного и логистического подходов к управлению материальными потоками в сферах производства и обращения

При традиционном подходе к управлению каждое звено логистической цепи имеет свою систему управления, ориентирующуюся на собственные цели и критерии эффективности. Выходной материальный поток каждого предыдущего звена логистической цепи, сформированный под воздействием системы управления данного звена с учетом его целей и критериев, является входным для последующего звена. Результирующий материальный поток всей логистической цепи есть выходной поток последнего звена. Его параметры образуются в результате независимых управляющих воздействий, которые осуществляются последовательно в каждом из звеньев логистической цепи. Поэтому с точки зрения общих целей управления они являются спонтанными.

При логистическом подходе управляющие воздействия прилагаются со стороны единой логистической системы управления к новому объекту управления – сквозному материальному потоку. Они формируются исходя из общих це-

лей и критериев эффективности исследуемой логистической цепи, так что параметры выходного материального потока оказываются вполне предсказуемыми.

Традиционный и логистический подходы к управлению производственно-сбытовой деятельностью показаны на рис. 1.2 а и 1.2 б.

Звеньями логистической цепи для управления на макроуровне являются отдельные предприятия или фирмы; на микроуровне – функциональные подразделения одного предприятия, такие как службы снабжения, производство, финансово-сбытовой отдел и т. д.

Логистическое управление представляет собой реализацию системного подхода к производственно-сбытовой деятельности.

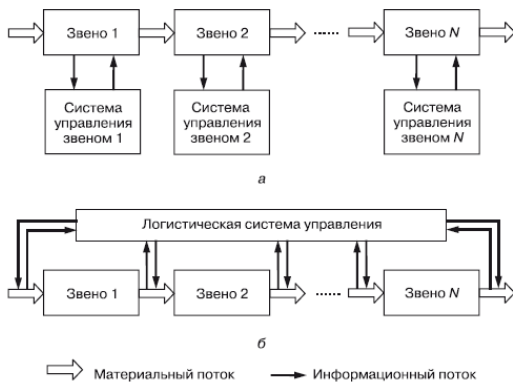


Рис. 1.2. Подходы к управлению: а – традиционный; б –

логистический

1.4. Факторы развития логистики

В западных странах 93 % времени движения товара от источника сырья до конечного потребителя приходится на перемещение по каналам материально-технического обеспечения, главным образом на хранение. Производство занимает 2 % времени, транспортировка – 5 %.

Доля продукции товародвижения составляет более 20 % валового национального продукта. Структура этих расходов: 44 % – содержание запасов сырья, полуфабрикатов и готовой продукции; складирование и экспедирование – 16 %, магистральные и технологические перевозки грузов – соответственно 23 % и 9 %, 8 % – расходы по сбыту готовой продукции. Операции по перемещению товаров в рамках мирового рынка еще более дорогостоящие. Затраты на них составляют 25–35 % стоимости продаж экспортно-импортной продукции по сравнению с 8–10 % для товаров, реализуемых на внутреннем рынке.

Кроме естественного стремления к сокращению денежных и временных затрат можно выделить и другие причины развития логистики.

Развитие конкуренции при переходе от рынка продавцов к рынку покупателей. До начала 1960-х годов основной потенциал конкурентоспособности создавался за счет расширения и совершенствования производства. Про-

изводство и торговля работали без тесной координации друг с другом.

К началу 1960-х годов резервы повышения этого потенциала были в значительной мере исчерпаны, и предприниматели в поисках конкурентных преимуществ стали больше внимания уделять качеству доставки товара. Денежные средства, вложенные в доставку, стали значительнее влиять на положение поставщика на рынке, чем те же деньги, вложенные в производство. Себестоимость товара, доставляемого потребителю в логистически организованных цепях, снизилась. Кроме этого, поставщики, использующие логистику, могут гарантировать поставку точно в срок, что также имеет очевидную ценность для потребителя. Таким образом, конкурентоспособность повышается за счет снижения себестоимости товара, а также надежности и качества поставок.

Энергетический кризис 1970-х годов. Повышение стоимости энергоносителей вынудило предпринимателей искать методы повышения экономичности перевозок, что привело к пониманию необходимости согласованных действий всех участников совокупного логистического процесса.

Технический прогресс в средствах связи и информатики. Он дал возможность на высоком уровне контролировать основные и вспомогательные процессы товародвижения. Автоматическая система контроля следит за такими показателями, как наличие полуфабрикатов, готовой продук-

ции, состояние производственных запасов, степень выполнения заказов, место нахождения грузов в пути.

Развитию логистики способствовали еще два фактора:

- ✓ использование теории систем и компромиссов для решения экономических задач;
- ✓ унификация правил и норм по поставке товаров во внешнеэкономической деятельности, устранение экспортных и импортных ограничений, стандартизация технических параметров путей сообщения, подвижного состава и погрузки.

1.5. Категория экономических компромиссов

Экономические компромиссы – это категория, используемая при принятии решений в предпринимательской деятельности. Она выражается расчетами, отражающими как интересы различных подразделений фирм, так и всех фирм – участников логистического процесса. При наличии значительного числа факторов, влияющих на принятие решения, гармонизация интересов достигается не путем расчетов, а сравнением качественных характеристик деятельности фирм. Кроме этого, необходимо учитывать потребности смежных логистических функций.

Компромиссы рассматриваются как метод балансировки расходов, доходов и прибыли фирм. Они оцениваются в двух аспектах:

- ✓ по воздействию на полные издержки системы;
- ✓ по влиянию на доходы от сбыта.

Возможен компромисс, когда полные издержки увеличатся, однако за счет лучшего предоставления услуг доход от сбыта увеличивается.

Сфера экономических компромиссов охватывает стратегический, организационный и оперативный уровни в области распределения товаров.

Стратегические решения составляют часть стратеги-

ческого плана. В нем деятельность фирмы планируется на большой срок (более трех лет). Примером стратегического решения является выбор поставщика, так как отношения с поставщиками оговариваются на длительный период.

Решения на **организационном уровне**, более низком, касаются организации производства и рынка. Период охвата – от 1 года до 3 лет. На этом уровне решаются следующие компромиссы: выбор способа отгрузки, вида транспорта и уровня обслуживания потребителей.

На **оперативном уровне** компромиссы выражаются принятием решений по детализации организационных планов. Временной горизонт – до 1 года. К таким компромиссам относятся выбор размера партии груза, вид тары, скидки с объема заказа.

Важно определить, какие логистические критерии и где именно будут использоваться при принятии решений.

На **стратегическом уровне** при выборе поставщика главным критерием является **закупочная цена**. К другим критериям относятся надежность поставщика, качество отгружаемой продукции. В процесс выбора поставщика могут включаться такие критерии, как место нахождения поставщика, транспортные затраты, время в пути, импортные пошлины и платежи при пересечении границ.

На **организационном уровне** в качестве критерия при выборе надежности обслуживания покупателей часто принимается **частота отгрузок** продукции.

На **оперативном уровне** критерием при изменении объема партии груза могут служить **маршрут движения** или **вид транспорта**, наиболее подходящие для данной партии.

1.6. Этапы развития логистики

В зарубежной литературе выделяют три периода развития систем товародвижения материальной продукции: **дологистический, классической логистики и неологистики.**

В **дологистический период** (до 1950-х годов) управление распределением и снабжением носило фрагментарный характер. Транспорт и материально-техническое обеспечение рассматривались как не связанные сферы деятельности. К транспортному отделу относились как к инородному элементу в компании. Развитие нерельсового транспорта, особенно автомобильного, выдвинуло задачу оптимизации перевозок. Ее критерием выступали минимальная цена за перевозку грузов транспортом общего пользования и минимум затрат на перевозку собственным транспортом.

Управление грузопотоками осуществляли специалисты по тарифам и маршрутам. В их обязанности был включен выбор вариантов транспортного обслуживания и дополнительных услуг.

Появились и такие задачи, как контроль за перевозками и экспедированием грузов, проверка грузовых счетов, упаковки, взвешивания, погрузочно-разгрузочных работ и т. д. Работа управляющего перевозками стала более разносторонней. Так закладывался фундамент логистики.

Период **классической логистики** отсчитывается от на-

чала 1960-х годов. Вместо организации оптимальных перевозок стали применять логистические системы. Выделяют три подхода к их созданию, которые различаются **сферой применения экономических компромиссов и критериями**. При любом подходе компромиссы имели внутренний логистический функциональный характер и не затрагивали производственную деятельность предприятия.

При первом подходе область действия компромиссов составляли отдельные логистические операции одной фирмы, критерием был **минимум затрат на материальное распределение**. Увеличивая затраты на одни операции, можно добиться большего снижения расходов на другие. Например, увеличение затрат на транспортировку ведет к сокращению затрат на управление запасами и складирование.

Время показало, что данный критерий не отражает влияния спроса на соотношение доходов и расходов фирмы. Следствием явился **переход к новому критерию – извлечению максимальной прибыли от логистических операций**. Данный критерий учитывает и затраты, и спрос.

Учет только внутрифирменных функций логистики ущемлял интересы других фирм – участников одного и того же логистического процесса. Поэтому в конце классического периода изменилась концепция логистики. **Критерием формирования оптимальной логистической системы управления стала максимальная прибыль** от логистических операций всех фирм участников, то есть основное

внимание стало уделяться межфирменным компромиссам в сфере логистики.

Период неологистики относят к началу 1980-х годов. Он характеризуется расширением сферы действия компромиссов. Ни одно из подразделений фирмы (включая логистику) не может в одиночку эффективно реагировать на изменение внешних условий. Для этого требуются совместные усилия всех структурных подразделений фирмы.

Концептуальный подход, воплощающий эту идею, получил название **комплексный**, или **подход на основе всего предприятия**.

Логистические системы должны создаваться и управляться исходя из общей цели – достижения максимальной эффективности работы всей фирмы. Внимание было перенесено на межфункциональные компромиссы, то есть на компромиссы между различными подразделениями, включая производственные.

Критерием эффективности стала **минимизация издержек всего предприятия**, что требует нахождения компромисса между различными интересами всех структурных подразделений.

Так, например, отдел маркетинга, так же как и отдел производства, заинтересован в увеличении запасов, чтобы обеспечить ритмичность и надежность поставок, а финансовые и контролирующие органы стремятся к сокращению запасов.

Специалисты в области логистики как менеджеры по

управлению занимают компромиссную позицию и пытаются найти оптимальный баланс затрат, запасов и качества обслуживания. Для этого проводится большая работа по координации функций различных подразделений. Например, своевременная отгрузка продукции требует координации в сфере производства и маркетинговой логистики.

Оптимального соотношения интересов различных подразделений можно достичь на основе минимальных общих затрат. Пример минимизации общих затрат, в котором учитываются только затраты на хранение и транспорт, так как их удельный вес в общей структуре затрат значителен, приведен на рис. 1.3. В более сложных логистических моделях учитываются и другие составляющие.

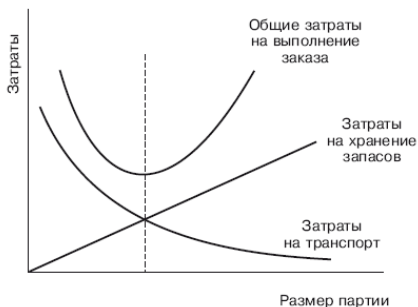


Рис. 1.3. Зависимость затрат на выполнение заказа от разового объема поставок

С середины 1980-х годов наметился новый подход в логистике, который является логическим продолжением комплексного. Его специфика – выход логистической системы за границы экономической среды и учет социальных, экологических и политических аспектов.

Критерием является максимальное соотношение выгод и затрат. Этот подход получил название концепции общей ответственности.

Сфера компромиссов расширяется и включает в себя цели получения прибыли и решения социальных задач.

Тесты

При ответе на вопрос выберите один вариант, который является правильным.

1. Логистика – это:

а) наука, изучающая вопросы оптимизации материальных потоков;

б) искусство перевозки грузов;

в) предпринимательская деятельность;

г) наука о планировании, контроле и управлении потоками;

д) все ответы верны.

2. Как может проявляться эффект применения принципов логистики:

а) уменьшатся затраты на сбыт продукции;

б) снизится сумма налогов, уплачиваемых предприятием;

в) сократится длительность производственно-коммерческого цикла;

г) интегрируются все производственные звенья предприятия.

3. В чем заключается цель логистического подхода:

а) управление материальными и финансовыми потоками;

б) управление складскими операциями;

в) сквозное управление материальными потоками;

г) все ответы верны.

4. Главная задача логистики – это:

а) оптимизация производственных запасов;

б) сокращение времени хранения и транспортировки грузов;

в) создание интегрированной эффективной системы регулирования и контроля материальных и информационных потоков;

г) создание информационной системы контроля запасов.

5. Первый этап развития логистики характеризуется:

а) интеграцией всех звеньев материалопроводящей цепи в единую систему;

б) объединением складского хозяйства и производства;

в) объединением складского хозяйства и транспорта;

г) переходом от «рынка продавца» к «рынку покупателя».

6. Объектом изучения логистики являются:

а) материальные потоки;

б) финансовые потоки;

в) информационные потоки;

г) все ответы верны.

Контрольные вопросы

1. Приведите известные вам определения логистики.
2. Логистика в военной сфере и логистика в области экономики: что общего и в чем состоит отличие?
3. Назовите два принципиальных подхода к определению логистики и покажите различие между ними.
4. Какие задачи ставит и решает логистика как наука?
5. Раскройте причины, по которым во второй половине XX века в экономически развитых странах наблюдается резкое возрастание интереса к логистике.
6. В чем заключается принципиальное отличие логистического подхода к управлению материальными потоками в экономике от традиционного?
7. В чем заключается эффективность применения логистического подхода к управлению материальными потоками в экономике?
8. Объясните, почему возможность широкомасштабного применения логистики в экономике появилась лишь во второй половине XX века.
9. Дайте определение экономических компромиссов.
10. Что является критерием компромиссов на каждом уровне принятия решения?
11. Назовите и охарактеризуйте этапы развития логистического подхода к управлению материальными потоками в

сферах производства и обращения.

Глава 2

Концепция и функции логистики

2.1. Концептуальные положения логистики

Концепция – система взглядов, то или иное понимание явлений, процессов.

Концепцией логистики является система взглядов на совершенствование хозяйственной деятельности путем рационализации управления материальными потоками. Охарактеризуем ее основные положения.

Реализация принципа системного подхода. Материальные потоки в экономике складываются в результате действий многих участников. Каждый из них преследует свою цель. Если участники смогут согласовать друг с другом собственную деятельность в целях рационализации совместного объекта управления – сквозного материального потока, то они все вместе получают существенный экономический выигрыш.

Рационализация материального потока возможна в пределах одного предприятия или даже его подразделения. Однако максимальный эффект можно получить, лишь оптимизи-

зируя либо совокупный материальный поток на всем протяжении от первичного источника сырья до конечного потребителя, либо отдельные значительные его участки. При этом все звенья материалопроводящей цепи, то есть все элементы макрологистических и микрологистических систем, должны работать как единый отлаженный механизм. Для решения этой задачи необходимо с системных позиций подходить к выбору техники, проектированию взаимоувязанных технологических процессов на различных участках движения материалов, вопросам согласования экономических интересов и пр.

Реализация системного подхода в логистике требует осуществления следующих мероприятий.

✓ **Учет логистических издержек на протяжении всей логистической цепи.** Учет издержек позволяет оценивать затраты на функции логистики, характер их взаимодействия друг с другом. Это дает возможность использовать в качестве критерия для определения оптимального варианта логистической системы минимум совокупных издержек на протяжении всей логистической цепи.

✓ **Отказ от выпуска универсального технологического и подъемно-транспортного оборудования.** Использование оборудования, соответствующего в основном конкретным условиям.

Следует заметить, что оптимизация потоковых процессов за счет применения оборудования, отвечающего конкрет-

ным условиям работы, возможна лишь в условиях массового выпуска и использования широкой номенклатуры разнообразных средств производства.

✓ **Гуманизация технологических процессов , создание современных условий труда.** Работа в сфере управления материальными потоками традиционно непрестижна. Это объясняет наличие в ней вечной проблемы нехватки кадров. Логистический подход повышает общественную значимость деятельности в сфере управления материальными потоками. Таким образом, создаются объективные предпосылки для привлечения в отрасль кадров, обладающих более высоким трудовым потенциалом.

✓ **Развитие логистического сервиса.** Нишу на рынке можно занять:

- ◆ повышая качество товара;
- ◆ выпуская новый товар;
- ◆ повышая уровень логистического сервиса.

Последний путь гораздо дешевле. Потребитель отдаст предпочтение тому поставщику, который в процессе поставки способен обеспечить более высокий уровень сервиса, например, доставит товар вовремя, в удобной таре, приемлемыми партиями, с подобранным ассортиментом и т. п.

✓ **Способность логистических систем к адаптации в условиях неопределенности окружающей среды.** Неопределенность спроса, огромное количество услуг и товаров вызывает резкие колебания качественных и коли-

чественных характеристик материальных потоков. Способность логистических систем адаптироваться к изменениям внешней среды обеспечивает устойчивое положение на рынке.

2.2. Функции логистики

В процессе управления материальными потоками в экономике решается множество разнообразных задач: прогнозирование спроса и производства, а следовательно, и объема перевозок; определение оптимальных объемов и направлений материальных потоков; организация складирования, упаковки, транспортировки и многие другие. Рассмотрим, кем решаются эти задачи.

Ключевую роль в управлении материальными потоками играют следующие предприятия и организации:

- ✓ транспортные предприятия общего пользования, различные экспедиционные фирмы;
- ✓ предприятия оптовой торговли;
- ✓ коммерческо-посреднические организации;
- ✓ предприятия-изготовители, чьи склады готовой продукции выполняют разнообразные логистические операции.

Каждый из перечисленных участников логистического процесса специализируется на осуществлении какой-либо группы логистических функций.

Логистическая функция – это укрупненная группа логистических операций, направленных на реализацию целей логистической системы.

Каждая логистическая функция представляет собой достаточно однородную (с точки зрения цели) совокупность

действий. Например, конечной целью всех мероприятий по формированию хозяйственных связей является установление отношений делового партнерства между различными участниками логистического процесса, то есть формирование связей между элементами макрологистических систем.

Таблица 2.1. Основные логистические функции и их примерное распределение между различными участниками логистического процесса

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.