

История развития логистики.

Основные понятия и определения.

Организация товародвижения.

Понятие логистики имеет свою давнюю историю. Слово "Логистика" является греческим по происхождению. В Древних Афинах была специальная должность — "логист", на которую ежегодно назначались путем жеребьевки и в их обязанности входила проверка отчетов др. чиновников. В Древнем Риме логистами назывались чиновники, выполняющие административные и религиозные функции. Во времена византийского императора Льва VI (866-912 гг.) логистика определялась как искусство снабжения армии и управления ее перемещениями. Немецкий исследователь, профессор Г. Павеллек отмечал, что назначением логистики в Византийской империи было «платить жалованье армии, должным образом вооружать и распределять ее, своевременно и в полной мере заботиться о ее потребностях, т.е., руководить движением и распределением собственных вооруженных сил».

Слово "Логистика" существует во всех основных европейских языках, но имеет различные значения. Термином " Логистика " пользовались в своих работах известные ученые, философы, военачальники. Так выдающийся немецкий математик Г.В. Лейбниц (1646—1716) использовал этот термин в значении «математической логики». В XIX в. этот термин использовал в своих работах Антуан-Анри Жомини - военный теоретик и историк, швейцарец по происхождению (1779—1869), он с 1813 г. работал в России, состоял в штабе Александра I. Был военным советником Николая I и явился одним из основателей военной академии в Санкт-Петербурге (1828). Жомини определил логистику, как практическое искусство управления войсками, включающее широкий круг вопросов, связанных с планированием, управлением и снабжением, определением мест дислокации войск, транспортным обслуживанием армии и т.п.

В 1884 г. американский институт военно-морского флота ввел понятие «логистика» для нужд навигации.

В 1904 г. на философском конгрессе в Женеве было утверждено определение логистики как математическая логика.

Широкое развитие принципы логистики получили в годы второй мировой войны в области материально-технического обеспечения американской армии. Четкое взаимодействие военной промышленности, тыловых и

фронтовых снабженческих баз, транспорта позволило своевременно и в необходимых количествах обеспечивать армию оружием, горюче-смазочных материалов и продовольствия, также в снабженческо-сбытовой деятельности гражданских предприятий.

Поэтому, во многих западных странах логистика постепенно стала переходить из военной области в сферу хозяйственной практики. Первоначально она оформилась как новое направление об управлении материальными потоками сначала в сфере обращения, а затем и в производстве. Таким образом, возникшие в странах с рыночной экономикой - накануне и в период экономического кризиса 1930-х годов в США, идеи интеграции снабженческо-производственно-распределительных систем, в которых бы увязывались функции снабжения материалами и сырьем, производства продукции, ее хранения и распределения трансформировались в самостоятельные научные направления.

Большое развитие логистика получила в 60-70-ые годы в Японии, где ее методы использовались при разработке и реализации сложных производственных систем, а к 1980г. стали оптимизироваться методы физического распределения материальных потоков.

В конце 20-го века логистическая наука выступает как экономическое направление, включающее в себя закупочную, производственную, сбытовую, транспортную, информационную логистику и т.д. Каждая из этих областей деятельности человека достаточно изучена, однако новизна логистического подхода заключается в интеграции перечисленных сфер деятельности для достижения желаемого результата с минимальными затратами времени, материальных ресурсов и финансовых средств путем формирования наиболее оптимального сквозного управления всеми видами потоков. Таким образом, логистика призвана максимально удовлетворять запросы потребителей.

В 1992 г. на Международном симпозиуме Европейской ассоциации логистики в Стокгольме, было отмечено, что общепринятого определения термина логистики пока нет.

Поскольку, логистика объединяет такие сферы экономической деятельности как: логистика снабжения, производства, сбыта, транспорта и т.д., в связи с этим, под логистикой мы будем рассматривать: науку о планировании, контроле и управлении транспортированием, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и материалов до производственного предприятия, внутрипроизводственной переработки сырья, материалов и полуфабрикатов и доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также передача, хранение и обработка

соответствующей информации. (Родников А.Н. Терминологический словарь. 2000г.).

Предпосылки развития логистики. Необходимым условием для развития отечественной логистики явилась ликвидация экономических предпосылок для воспроизводства монополистических тенденций. Отметим главные причины, по которым, начиная с середины 60-х гг., в экономически развитых странах наблюдается резкое возрастание интереса к логистической идее.

Первая причина- развитие конкуренции, вызванное переходом от рынка продавца к рынку покупателя. Конкурентоспособность применяющих логистику субъектов обеспечивалась за счет резкого снижения себестоимости товара, повышения надежности и качества поставок (регламентированные сроки, отсутствие брака, возможность дробления партий и т. п.).

Вторая причина, объясняющая необходимость применения логистики в экономике, - энергетический кризис 70-х гг. Повышение стоимости энергоносителей вынудило предпринимателей искать методы повышения экономичности перевозок. Причем эффективно решить эту задачу лишь за счет рационализации работы транспорта невозможно. Здесь необходимы согласованные действия всех участников совокупного логистического процесса.

Возможность применения логистики в экономике обусловлена современными достижениями научно-технического прогресса (НТП) в сферах производства и обращения. В результате НТП создаются и начинают применяться разнообразные средства труда для работы с материальными и информационными потоками. Появляется возможность использовать оборудование, соответствующее конкретным условиям логистических процессов. При этом ключевое значение для развития логистики имеет компьютеризация управления логистическими процессами.

Создание и массовое использование средств вычислительной техники, появление стандартов для передачи информации обеспечили мощное развитие информационных систем, как на уровне отдельных предприятий, так и охватывающих большие территории. Стало возможным осуществление мониторинга всех фаз движения продукта - от первичного источника сырья через все промежуточные производственные, складские и транспортные процессы вплоть до конечного потребителя.

Таким образом, логистика является относительно молодой и бурно развивающейся наукой. Многие вопросы, относящиеся к ее понятийному аппарату и терминологии, постоянно уточняются и изменяются, наполняясь новым содержанием.

Логистика- это особая сфера деятельности, изучающая совокупность материальных, транспортных, финансовых, денежных, трудовых, информационных и прочих потоков, посредством которых осуществляется взаимодействие между объектами данной системы.

Необходимость поиска новых источников повышения конкурентоспособности фирм и относительная исчерпанность их в рамках самой фирмы привели к расширению зоны изыскания резервов, их поиску не только в подразделениях фирмы (как производственных, так и непроизводственных), но и за ее пределами. Кроме того, возникла идея оптимизировать не отдельные компоненты производственно-коммерческого процесса, а их совокупность. Речь идет об оптимальном использовании всего ресурсного потенциала фирмы.

Логистика позволяет экономическим субъектам формировать стратегию эффективной политики по обеспечению своего конкурентного преимущества исходя не из абстрактной ориентации на рынке, а нацеливаясь на конкретного потребителя. При этом логическое мышление включает гораздо более широкий спектр вопросов, чем просто управление физическим распределением продукции. Для принятия квалифицированного решения, повышающего конкурентоспособность фирмы в условиях рыночного противостояния, необходимо на уровне исследования операций, представляющих расчетный базис принимаемого решения, формализовать как можно больше информации, адекватно описывающей как саму фирму, так и окружающую ее внешнюю среду. Достижению этих целей и служит логистика, которая знаменует переход от описательно-эмпирического к абстрактно-теоретическому уровню исследования.

Логистика тесно связана с экономической кибернетикой и эконометрикой. Впервые найдя применение в военном деле, она широко используется в промышленности, материально-техническом обеспечении, торговле, на транспорте, в банковском деле, сфере услуг, коммунальном хозяйстве и других областях рыночной экономики.

Главная идея логистики заключается в том, чтобы все стадии производства (добыча сырья, получение материалов, изделий, изготовление конечной продукции), транспортировки и сбыта рассматривать как единый и непрерывный процесс трансформации и движения продукта труда и связанной с ним информации.

С точки зрения логистики особое значение имеют такие направления совершенствования производственного процесса, как разделение труда, углубление специализации и кооперирования производства, его роботизация, внедрение гибких производственных систем, появление ресурсосберегающих технологий, развитие современных средств передачи информации.

Факторы, повлиявшие на развитие логистики. Объективное развитие рыночных экономических систем в XX веке привело к необходимости появления логистического подхода к управлению предприятиями. Рассмотрим основные факторы (предпосылки), обусловившие появление и развитие логистики.

I. Развитие конкуренции, вызванное переходом от рынка продавца к рынку покупателя.

До начала 60-х годов XX века страны с развитой рыночной экономикой имели быстрорастущий рынок. Например, в США он характеризовался внедрением новых производственных технологий, высоким уровнем специализации, изобилием природных ресурсов, минимальным государственным регулированием экономики. Спрос покупателей на товары в основном превышал предложение продавцов, т.е. имел место рынок продавца. В этих условиях основное внимание менеджмента было направлено на то, как насытить рынок, т.е. на поиск резервов в производстве продукции.

Выпущенные товары, так или иначе, попадали в конечное потребление, производство, оптовая и розничная торговля работали без тесной увязки друг с другом. Поэтому производители стремились увеличить свою конкурентоспособность в первую очередь за счет выпуска новых товаров, расширения и совершенствования производства. А такие операции, как транспортировка и хранение товаров, организация различных форм сервиса для потребителя, послереализационное обслуживание, рассматривались как технические и не заслуживающие большого внимания.

Но к началу 60-х годов начал формироваться **рынок покупателя**, характеризующийся избыточным предложением, при котором продавцы испытывают трудности со сбытом своей продукции по предполагавшимся ценам. Потребители стали более разборчивыми, требовали более высокого качества, низких цен, удобного и разнообразного обслуживания. Это привело к необходимости поиска новых путей создания конкурентных преимуществ.

Предприниматели стали уделять все больше внимания не самому товару, а качеству его поставки. Улучшение работы в сфере распределения товаров не требовало таких больших дополнительных капиталовложений, как, например, освоение выпуска нового товара, и при этом обеспечивало высокую конкурентоспособность поставщика за счет снижения себестоимости, сокращения времени выполнения заказа, соблюдения согласованного графика поставок. Денежные средства, вложенные в сферу распределения, стали влиять на положение поставщика на рынке гораздо сильнее, чем те же средства, вложенные в сферу производства. В этих условиях высокая конкурентоспособность

зависела не от величины капитальных вложений, а от умения правильно организовать логистический процесс.

Таким образом, поставщики, уделяющие особое внимание эффективной организации распределения товаров, добивались снижения себестоимости и времени выполнения заказа и при этом гарантировали потребителю поставку товара точно в срок, необходимого количества, качества и ассортимента, что являлось значительным преимуществом в конкурентной борьбе.

II. Усложнение системы рыночных отношений и повышение требований к качеству процессов распределения продукции. Повышение требований к качеству процессов реализации ГП (качество товаров, сроки выполнения заказов, графики поставок, ассортимент, себестоимость и др.), вызванное жесткой конкуренцией, обусловило такие же требования со стороны производителей к поставщикам сырья, материалов, комплектующих, полуфабрикатов. В итоге образовалась сложная система связей между различными субъектами рынка, которая потребовала усовершенствования существующих моделей организации снабжения и сбыта. Благодаря этому начали активно разрабатываться методы и модели оптимального размещения складов, определения оптимальных партий поставок, оптимальных схем маршрутов перевозок и т.д.

III. Энергетический кризис 70-х годов XX века. Повышение стоимости энергоносителей вынудило предпринимателей искать новые методы повышения экономичности перевозок. Традиционный подход заключался в рациональной организации транспорта, но этого было недостаточно в условиях энергетического кризиса. Большей эффективности решения этой задачи можно было достичь за счет согласования действий всех участников логистического процесса, что явилось новым шагом в практике управления МП на предприятиях.

IV. Научно-технический прогресс в создании гибких автоматизированных производств. Замена традиционных конвейеров автоматизированными производственными линиями привела к созданию гибких производственных структур, сделавших рентабельным производство продукции мелкими партиями. Работа по принципу «малых партий» повлекла соответствующие изменения в системе обеспечения производства МР и сбыта ГП. В связи с этим отпала необходимость иметь большие складские емкости на предприятиях, возникла потребность в поставке грузов небольшими партиями, но в более жесткие сроки. Все это привлекло внимание к методам решения проблемы эффективной организации логистического процесса.

V. Научно-технический прогресс в области средств связи и информатики. К важнейшим достижениям НТП в области средств связи и информатики,

позволившим реализовать идеи логистического управления на практике, относятся:

1) компьютеризации управления логистическими процессами, а именно:

- создание и массовое использование ЭВМ;
- создание прикладных программных систем, автоматизирующих процессы планирования, прогнозирования, принятия решений, ведения баз данных, решение оптимизационных задач и т.п.;

2) развитие средств передачи данных:

- разработка стандартов передачи информации;
- создание средств передачи информации (факс-аппараты, EDI - электронный обмен данными, компьютерные сети и т.д.), в том числе и быстросредств (спутниковые телекоммуникационные системы и т.п.).

Это дало возможность отслеживать все этапы движения сырья, деталей, ГП, что позволило четко выявить огромные потери в существующих схемах управления МП. Поэтому появилась необходимость разработки новых, эффективных способов организации и управления всеми видами потоков на предприятиях. Кроме того, появились принципиально новые возможности:

- автоматического отслеживания наличия полуфабрикатов, выпуска ГП, состояния производственных запасов, объемов поставок МР, места нахождения грузов на пути от производителя до потребителя;
- оперативной передачи информации о реквизитах транспортируемых грузов (особенно в международном сообщении);
- осуществления мониторинга и управления в режиме реального времени всеми фазами движения продукта - от первичного источника сырья через промежуточные производственные, складские и транспортные процессы вплоть до конечного потребителя;
- оперативного получения, обработки и анализа информации о рынках сбыта, о деятельности фирмы, оценки ее конкурентного положения;
- использования «безбумажных» технологий: электронной подписи, электронных платежных систем, передачи электронной сопроводительной документации при оформлении банковских счетов, заключении договоров, транспортировки грузов и т.д.;
- создания систем электронной коммерции.

Использование информационных технологий позволило поднять эффективность управления МП на принципиально новый уровень. Для этого на предприятиях стали создаваться информационные системы (как на уровне отдельных предприятий, так и охватывающих большие территории) и информационные службы, оперирующие всеми информационными потоками (ИП) и отвечающие за деятельность информационных систем предприятия.

VI. Разработка теории систем и теории компромиссов. Теория систем позволила с научной точки зрения рассматривать проблему товародвижения как комплексную, а различные предприятия, участвующие в товародвижении, представлять в виде единой системы. Это привело к пониманию необходимости учета и согласования особенностей, интересов, внутренних и внешних взаимосвязей всех участников ЛЦ.

Теория компромиссов позволила выбирать решения, сокращающие общие затраты или повышающие суммарную прибыль, несмотря на ущерб деятельности отдельных подразделений фирмы или отдельных предприятий-участников общего логистического процесса.

VII. Унификация правил и норм внешнеэкономической деятельности, стандартизация параметров технических средств в различных странах.

До 1980-х международное товародвижение усложнялось следующими факторами: различия в национальных стандартах на продукцию, чрезмерно разросшийся объем документации по международным операциям с товарами и финансовым расчетам, наличие импортных квот и экспортных ограничений, жесткие требования к упаковке и этикетированию грузов, разнообразие в технических параметрах транспортных средств и путей сообщения и т.д. Поэтому были приняты меры по унификации правил внешнеэкономической деятельности, по упрощению прохождения таможенных барьеров, контроля и технологических процедур на пограничных переходах. Создавались международные распределительные центры (РЦ), происходила концентрация перегрузочно-складских пунктов в условиях интеграции экономик стран Западной Европы, были унифицированы тара, подвижной состав и технические параметры путей сообщения, внедрялись новые технологии перевозок (например, интермодальные) и обработки информации, стали использоваться автоматические системы считывания и адресования грузов.

Этапы развития логистики. Логистика является относительно молодой и развивающейся наукой, и поэтому многие вопросы, относящиеся к ее понятийному аппарату и терминологии, постоянно уточняются и изменяются. Логистика рассматривает управление материальными и сопутствующими информационными и финансовыми потоками, т. е. охватывает весь комплекс вопросов, связанных с процессами обращения

сырья, материалов и готовой продукции, доведением их от поставщиков до предприятий-производителей и до конечных потребителей в соответствии с их требованиями.

Существует несколько подходов к выделению исторических этапов развития логистики в XX веке, рассмотрим два основных.

I. Некоторые ученые выделяют четыре периода развития логистики:

1. **Период "фрагментаризации"** (1920—1950), характеризуется формированием принципов логистики в области управления материальными потоками и снижения общих затрат. Однако, эти принципы не были востребованы в полной мере, и применялись лишь отдельные логистические функции позволяющие снизить только некоторые составляющие затрат, например в производстве, транспортировке или складировании.

(Показательным в этом отношении является этап развития экономики США. В рассматриваемый период США имели быстро растущий рынок, характеризующийся внедрением новых производственных технологий (например, в автомобилестроении), высоким уровнем специализации, изобилием природных ресурсов, минимальным государственным регулированием экономики, т.е. имелась типичная ситуация рынка продавцов. В этих условиях основное внимание менеджмента было направлено на то, как насытить рынок, т.е. на поиск резервов в производстве продукции.

В данный период были сформулированы предпосылки будущего внедрения логистической концепции. К ним можно отнести такие факторы как: возрастание запасов и транспортных издержек в системах дистрибьюции товаров; рост транспортных тарифов; появление и быстрое распространение концепции маркетинга; развитие теории и практики военной логистики.

В течение этого периода вышел ряд работ по маркетингу, в которых была раскрыта природа физического распределения как составной части маркетинга, указана его особая роль в организации и повышении эффективности сбыта товаров. Становление концепции маркетинга, как следствие постепенного перехода мировой экономики от рынка продавца к рынку покупателя, явилось ключевым фактором, объясняющим появление логистики в бизнесе.)

2. **Период становления концепции физического распределения** как составной части маркетинга (1950—1970), характеризуется формированием теории и практики логистики, поиском новых путей снижения затрат в производстве и распределении, развитием компьютерных информационных технологий.

Философия маркетинга широко распространилась за рубежом. В то же время пришло понимание того, что нельзя больше пренебрегать возможностями улучшения физического распределения, прежде всего с позиций снижения затрат.

Одним из ключевых факторов развития логистики явилось возникновение концепции общих затрат в физическом распределении. Смысл этой концепции заключался в том, что можно так перегруппировать затраты в дистрибьюции, что их общий уровень при продвижении товаров от производителя к потребителю уменьшится. Эта концепция явилась основой развития принципов логистики.

(Например, переключая перевозки товаров с автомобильного на воздушный транспорт, можно избежать необходимости создания промежуточных складов, т. е. исключить затраты на складирование, хранение и управление запасами. И хотя затраты на собственно транспортировку возрастут, общий уровень затрат в распределительной сети уменьшится. Данный пример подчеркивает внутренние взаимоотношения между двумя важнейшими логистическими функциями: управлением запасами и транспортировкой.)

Вместе с этим существовал еще ряд объективных экономических и технологических факторов, объясняющих ускоренное развитие логистики в этот период. К основным из них можно отнести: увеличение роли сервисных услуг,

Это наиболее ярко проявилось в 1960-х годах в США. Основными тенденциями на рынке стали: усиление внимания к покупателям (в частности, увеличение доли сервисных услуг) и появление большого количества разнообразных товаров, удовлетворяющих одинаковые потребности (конкурентных товаров), что заставило искать новые пути координации спроса и предложения, а так же методов лучшего обслуживания потребителей. Возникли новые логистические подходы к сокращению циклов заказа и производства продукции. Повышение разнообразия товаров почти автоматически привело к значительному возрастанию затрат на создание и поддержание запасов в системах дистрибьюции. Что потребовало находить новые пути совершенствования товаропроводящих структур и снижения затрат в процессах физического распределения.

а также применение в бизнесе вычислительной техники и информационных технологий, способствовавших развитию логистического направления.

Научно-технический прогресс в экономике индустриально развитых стран привел к необходимости решения многоальтернативных и оптимизационных задач, таких, например, как выбор вида транспорта, оптимизация размещения производства и складов, оптимальная маршрутизация, управление

многоассортиментными запасами продукции, прогнозирование спроса и потребностей в ресурсах т. п. Эти задачи не могли остаться без внимания развивающихся компьютерных технологий, которые начали активно внедряться бизнес с середины 1950-х годов.

3. Период развития (1970—1980) характеризуется поиском новых путей снижения затрат в производстве и распределении.

Однако для большинства фирм применение логистического подхода для уменьшения затрат не стал очевидным. Попытки внедрить логистические принципы, встретили во многих фирмах противодействие. Менеджеры, которые в течение длительного времени привыкли выполнять традиционные функции (например закупок, транспортировки, грузопереработки) часто препятствовали внедрению организационных изменений, необходимых для реализации сквозного управления материальными потоками на основе концепции снижения общих затрат.

Отличительной чертой 1970-х годов стало усиление конкуренции, в связи с чем, основной задачей большинства фирм стало снижение себестоимости продукции и рациональное использование сырья, материалов, полуфабрикатов и комплектующих изделий.

В этот период руководители фирм вплотную занялись поиском путей снижения затрат в производстве и дистрибуции на основе концепции бизнес-логистики. Ресурсный фактор (снижение энергоемкости и материалоемкости продукции) стал одним из основных в конкурентной борьбе. Акцент в логистике несколько сместился на производство, чему в немалой степени способствовало появление компьютерных систем контроля и управления производством, внедрение и развитие АСУ.

К концу 1970-х годов на Западе большое развитие получило производство транспортно-складского оборудования, новых видов тары и упаковки.

Стали формироваться современные автоматизированные складские комплексы, активно начала внедряться контейнерная перевозка грузов. Значительный экономический эффект дало применение в распределительных логистических системах стандартизации тары и упаковки.

4. Период интеграции (1980—1990), характеризуется объединением логистических функций фирмы и ее партнеров в так называемую логистическую цепь (т.е.: закупка — производство — распределение и продажа).

В рассматриваемый период произошло усиление интереса к логистическому направлению. К основным факторам ставшими причинами данных

изменений можно отнести: усиление внимания к уровню качества производимой продукции, структурные изменения в организациях бизнеса, но главная причина произошедших изменений связана с революцией в информационных технологиях и внедрение персональных компьютеров (ПК).

Современное программное обеспечение позволило использовать ПК начиная от процесса закупок материалов до распределения и продаж готовой продукции.

Определяющую роль в становлении логистики сыграла возможность постоянного контроля за материальными потоками в реальном масштабе времени в режимах удаленного доступа через информационные системы связи (например, через спутниковые телекоммуникационные системы). Таким образом, революция в информационных технологиях усилила понимание того, что наряду с материальными, необходимо управлять сопутствующими информационными и финансовыми потоками.

II. *Подход к рассмотрению исторических этапов развития логистики:*

Многие зарубежные и отечественные ученые придерживаются иного подхода к рассмотрению этапов развития логистики, выделяют три периода развития систем товародвижения:

1) ***дологистический период (до 50-х годов)***, когда управление материальным распределением носило частичный характер, и координация действий различных подразделений фирм была недостаточной;

2) ***период классической логистики (начало 60-х — конец 70-х годов)***, характеризуется созданием на фирмах логистических систем, и управлением процессом товародвижения на основе комплексного подхода;

3) ***период неологистики, или логистики второго поколения (начало 80-х годов)***, для которого характерно преобладание комплексного подхода к развитию систем логистики, на основе всего предприятия исходя из общей цели — достижения максимальной эффективности работы всей фирмы.

Эволюция логистики за рубежом показывает, что она становится одним из важнейших стратегических инструментов в конкурентной борьбе для многих организаций и фирм, и те, кто использовал концепции интегрированной логистики, смогли укрепить свои позиции на рынке.

Уровни развития логистики. Сейчас системы логистики различных промышленных предприятий по некоторым аспектам находятся на разных уровнях роста. В понятие логистики включены разные ступени, через

которые обязательно должны пройти функции логистики фирмы, перед тем как достигнуть высокого развития.

Если задаться целью и проанализировать преуспевающие промышленные организации, то можно обнаружить 4-е основные стадии развития систем. Подобные задачи систематизировано выполняет мастер логистики для выявления эффективности и развития логистики организации.

Уровни развития логистики, как отмечалось выше состоят из 4 этапов, изучим детально каждый из них.

Первый уровень развития логистики преимущественно характеризуется определенными значимыми моментами: такого рода предприятия работают по суточно-сменному заданию и наделены наименее совершенной системой управления логистикой; логистические процессы достаточно немногочисленны, ими охватывается перевозка и система складирования предприятия. Эта система в большей мере работает по принципу ежедневного колебания спроса, от чего нередко отклонения в системе перераспределения продукции. Надежность логистической системы определяется в большинстве случаев, суммируя необходимые транспортные расходы и различные другие операции.

Для организаций другого уровня, развитие логистики характеризуется управлением потока произведенных товаров от конечного пункта линии производства до конечного покупателя товаров. Зона логистики в этой ситуации включает в себя такие функции как обслуживание заказчика, складирование продукции, обработка информации заказов и планирование работ. Эффективность системы оценивается обычно по предоставленным расходам предприятия.

На третьем этапе контроль операций осуществляется, начиная прямо с приобретения сырья, и заканчивая обслуживанием потребителя. На этом этапе используются и предусмотрены разные виды логистики. Но есть одна сфера, не входящая в юрисдикцию специалиста, которому знакомы правовые основы закупок, которая называется каждодневное управление организацией. Деятельность специалиста по логистике в большинстве случаев производится на основании данных двенадцатимесячного плана. Следует отметить, что работа системы оценивается не сравнением расходов, а сопоставлением со стандартами обслуживания.

Самый последний уровень был дополнен сравнительно недавно в конце 90-х его функция такая, как и на третьем этапе развития, но есть одно исключение. На таких предприятиях планирование и наблюдение за операциями логистики интегрируют в финансовые, маркетинговые операции и т.д., таким образом, маркетинг и логистика на этом этапе сильно связаны.

Регулирование подобной системой производится с помощью долгосрочного планирования, а оценка полезности работы данной системой производится за счет требований стандартов.

Основные понятия и определения.

1. **Логистика** – это управление потоками материальных и информационных ресурсов в процессе их перемещения от места их возникновения до места потребления, с целью удовлетворения потребностей клиента.
2. **Снабжение** – это комплекс мероприятий по обеспечению предприятия материальными и информационными ресурсами с целью обеспечения бесперебойного производства и достижения поставленных целей.
3. **Транспортировка** – это процесс перемещения грузов или товаров с одного места на другое с использованием различных видов транспорта.
4. **Хранение** – это процесс временного или длительного сохранения грузов или товаров на складе или другом специальном объекте до момента их использования или реализации.
5. **Доставка** – это процесс передачи грузов или товаров от поставщика к покупателю с помощью транспортных средств и организационных мероприятий.
6. **Интегрированная логистика** – это системный подход к управлению логистическими процессами и ресурсами, включающий взаимодействие всех участников цепи поставок с целью достижения наилучших результатов.
7. **Дистрибуция** – это процесс распределения товаров от производителя к различным точкам продажи или использования.
8. **Закупки** – это процесс покупки необходимых товаров и услуг для деятельности предприятия.
9. **Инвентаризация** – процесс учета и подсчета товарных запасов на складе.
10. **Кросс-докинг** – метод организации складской логистики, при котором товар не хранится на складе, а сразу пересылается на следующий пункт назначения.
11. **Перевозчик** – организация или лицо, предоставляющее услуги по перевозке грузов или пассажиров.
12. **Грузовладелец** – лицо или организация, которая является владельцем груза и заказчиком перевозки.

- 13. Управление запасами** – определение оптимальной величины и состава товаров на складе, чтобы удовлетворить потребности предприятия и минимизировать издержки.
- 14. Услуги доставки** – услуги по доставке товаров и грузов от отправителя до получателя, которые предоставляются логистическими компаниями.
- 15. Трекинг** – процесс отслеживания перемещения товаров или грузов с помощью специальных систем.
- 16. Упаковка** – процесс упаковки товаров для обеспечения их защиты и удобства транспортировки.

Организация товародвижения.

Товародвижение — это совокупность мероприятий, направленных на физическое перемещение товаров от производителя к конечному потребителю.

Этот процесс включает не только транспортировку, но и складирование, обработку грузов, управление запасами, выполнение заказов.

Основная цель товародвижения — обеспечить доступность продукции в нужном месте, в нужное время, с минимальными затратами.

