Новый взгляд на логистику в XXI веке

Новиков Д.Т.,
д.э.н., профессор,
начальник отдела иновационной логистики, институт ИТКОР

Аннотация. *В статье автор исследует понятийный аппарат и логистические концепции на обобщенном фундаментальном понятии логистики как управление потоковыми процессами, в которое подчас вкладывается неоднозначный смысл.*

Summary. *The author explores the conceptual apparatus and logistics concepts for generalized fundamental concept of logistics management of flow processes, in which sometimes embedded ambiguous meaning.*

Ключевые слова: *логистика, потоковые процессы, инновационный потенциал, распределительная логистика, сбытовая логистика*

Keywords: *logistics, stream processes, innovative capacity, distribution logistics, sales logistics*

В настоящее время имеется множество определений логистики как сферы общественной деятельности и как науки об этой деятельности. Однако, несмотря на обилие содержательных определений логистики и вытекающей отсюда достаточно обширной классификации ее видов по различным признакам, все авторы понятийного аппарата и логистических концепций сходятся на обобщенном фундаментальном понятии логистики как управление потоковыми процессами, в которое подчас вкладывается неоднозначный смысл.

К потоковому процессу, по нашему мнению, может быть отнесен такой процесс, при котором элементы, составляющие основное содержание любого потока, обязательно осуществляют пространственно-временное перемещение для преодоления определенного расстояния от точки А к точке Б.

Потоковые процессы могут быть двух основных видов: 1) природных процессов в виде потоков солнечной энергии, ветра, магнитных бурь, движения небесных тел, движения рек, морских течений, вулканических извержений, воздушных масс, миграционных потоков представителей фауны и др.; 2) процессов, возникающих в результате человеческой деятельности:

а) материально-вещественных потоков сырья, материалов, полуфабрикатов, комплектующих материалов, различных видов энергии, готовой продукции.

б) потоков материальных и нематериальных услуг, трансформируемых преимущественно в информационные и финансовые потоки.

в) человеческих (людских) потоков.

Первая группа природных потоковых процессов может быть вовсе неуправляемой человеком, частично управляемой, а чаще всего просто частично используемой. Так, например, человек пока не в состоянии управлять движением планет и других небесных тел, поскольку такие природные потоковые процессы не являются результатом его жизнедеятельности, но он может частично управлять движением рек, сооружая гидроэлектростанции, направляя потоки сравнительно небольших рек на мелкие каналы оросительной системы. Человек может также

использовать солнечные потоки и потоки воздушных масс (ветра, например) для собственных нужд, хотя и не в состоянии воздействовать ни на источники возникновения этих потоков, ни на характер их движения. Что же касается потоков, возникающих в результате человеческой жизнедеятельности, то под контролем людей остается не только сама названная деятельность, инициирующая первичные схемы тех или иных потоков, но и сам процесс реализации этих схем с учетом целесообразности их корректировок.

Таким образом, в понятие любых видов логистики следует включать не только управление ранее возникшими потоками в результате той или иной деятельности для достижения намеченной цели их движения и запрограммированных издержек этого движения (или их снижения), но и прямое вмешательство во все виды общественной деятельности, которая так или иначе влияет на совокупность инициируемых потоков (их содержательные характеристики, первично намеченные схемы, режимы, методы реализации, величины издержек, эффективность обслуживания клиентов и др.).

Это целесообразно сделать по следующим причинам:

Во-первых, вся последующая классификация разновидностей логистики по различным признакам органически связана со способами организации той или иной деятельности, элементы и составляющие которой так или иначе влияют на характер управления различными потоками и его конечный результат. Так, например, закупочная логистика и ее эффективность тесно коррелирует с характером производства, способом определения его потребности в материальных ресурсах, выбором поставщиков, определения режимов и партий поставки, установления уровня текущих и страховых запасов, определения эффективности материальных потоков, величиной дефицита, компенсируемых и некомпенсируемых потерь от дефицита, величиной сверхнормативных и излишних запасов, величиной закупочных цен и издержек, выбора транспорта и др.

Эффективность сбытовой и распределительной логистики во многом зависит от заявок предприятий-смежников (клиентов), отпускных цен, методов прикрепления к ним выбранных каналов распределения и поставок, схем и режимов поставки, уровня сбытовых запасов, складских площадей и т.д. То же самое относится к информационной и финансовой логистике, где таким же образом степень рациональности (оптимальности) той или иной деятельности, связанной с продуцированием информационных или финансовых потоков, определяет и степень эффективности логистических информационных систем (ЛИС) и эффективность финансовых потоков. Этот же принцип сохраняется при управлении людскими потоками с той лишь разницей, что природа и причины возникновения такого рода потоков существенно отличается от всех других потоков (материально-вещественных, информационных, финансовых, денежных).

Во-вторых, организация управления теми или иными потоками как бы разделяется на две относительно самостоятельные стадии:

а) на формирование первичной схемы установления потоковых процессов, вытекающей из характера управления той или иной сферой общественной деятельности (отраслей, регионов, компаний, холдингов, отдельных бизнес-структур, инициирующих потоковые процессы);

б) на выбор форм и методов логистики для реализации этих первичных схем, обеспечивающих требуемое качество обслуживания и сохранение величины запланированных издержек (а еще лучше их снижение).

Однако, если первичная схема потоков изначально оказывается нерациональна, т.е. допускает неиспользованные резервы (недостатки или упущенные возможности), то вторая стадия управления, т.е. реализация этой схемы, какой бы рациональной она не была, не в состоянии устранить ущербность первичной схемы потоков и обеспечить максимально возможную эффективность логистики на том или ином участке народного хозяйства.[1]

Так, например, при достаточно большом количестве поставщиков и потребителей однородной продукции даже при общей сбалансированности поставщиков этой продукции и заявленной потребности в них эффективность поставки (минимум тоннакилометровой работы, а следовательно и общие издержки) будут зависеть от выбранной схемы прикрепления. Она может формироваться с помощью метода нормальных направлений грузопотоков, широко используемого в прошлом транспортными организациями или с помощью оптимизации поставок (прикрепления поставщиков к потребителям) с использованием экономико-математических моделей и методов, а также вычислительной техники.

Разница в эффективности этих двух методов организации поставок в случае их полной реализации достаточно ощутима, хотя сама реализация оптимальных поставок требует создания целого ряда дополнительных условий и выполнения определенных требований (ограничений). К их числу относится, например, сохранение устойчивости ранее установленных ресурсов в разрезе поставщиков и потребности в разрезе потребителей, без чего возникает необходимость постоянного пересмотра оптимальных планов поставки и перевозки.

Именно для стадии составления первичной схемы потоков, обуславливающей основную часть эффективности того или другого вида логистики, используется ее инновационный потенциал в форме как организационно-управленческих, так и технико-технологических новаций. К ним относится IT-технологии, система управления цепями поставок (SCM), логистический аутсорсинг, инсорсинг, маркетинг взаимоотношений (SRM), рекрутмент, информационно-компьютерные технологии (ИКТ), CALS-процедуры, инжиниринг процессы (BPI), ИКТ-проекты, управление бизнес-сервисами (BSM), а также целый ряд прогрессивных моделей и методов, составляющих инновационный логистический фонд.

Общей причиной всех потоков, возникающих в результате человеческой жизнедеятельности, является несовпадение мест производства продукции и услуг с местом их потребления (пользования), т.е. территориальная удаленность продуцентов продукции и услуг от их пользователей. К тому же на характеристики

---

1 Конечно, на практике эти схемы могут корректироваться, т.е. деформироваться и даже частично улучшаться в процессе реализации. Однако это в лучшем случае достигается на эмпирическом уровне представлений и не может гарантировать компенсацию недостатков первичной схемы потоков.

этих потоков влияет степень несовпадения объемов и режимов производства продукции и оказания услуг с режимами их потребления и использования. В результате возникает объективная необходимость либо своевременно доставлять продукцию и передавать общественно-полезные услуги их потребителям (пользователям) от продуцентов этой продукции и услуг, либо доставлять последних к местам их продуцирования.

В первом случае возникают материально-вещественные, финансовые, информационные, энергетические и другие потоки, элементы которых допускают их передачу на расстояние (сырье, материалы, полуфабрикаты, комплектующие изделия, готовая продукция, почтовые посылки, письма, информация, финансы и денежные средства).

Во втором случае, когда необходимые потребителям и пользователям услуги пока не поддаются передаче на расстояние и могут быть реализованы только в местах их продуцирования, возникают людские потоки самих клиентов (потребителей и пользователей) в места продуцирования этой продукции и услуг. К ним относятся пассажирские перевозки различных видов транспорта в рекреационный сектор, на спортивные соревнования, поездки на дачные участки, потоки туристов, поездки и походы в культурные учреждения, поездки на учебу, на работу, в медицинские центры и др.

В чем же заключается управление этими потоками? Если опустить все философские трактовки управления, как например, снижение уровня энтропии, то наиболее конструктивное понятие управления сводится к воздействию субъектов (людей) на какие-либо объекты с целью изменения состояния, поведения этих объектов или их пространственно временного перемещения.

Функция логистики в отличие от управления другими сферами деятельности, связанными с реальным продуцированием продукции и разнообразных услуг направлена исключительно на пространственно временные перемещения продукции и передачу услуг всех других сфер деятельности, сохраняя в большинстве случаев достигнутое, т.е. потребительную стоимость, качество этих видов продукции и услуг. Для выполнения этого требования, т.е. названную функцию логистики, необходим как минимум субъект и объект управления, а также механизм воздействия первого на второго, с целью перемещения этого объекта.

Однако, непосредственное воздействие субъекта управления (человека) на объект управления – конкретные элементы потока возможно по крайней мере при существовании двух условий:

а) наличии у объекта управления блока распознавания и адекватного реагирования на решения, приказы и команды управляющего субъекта. Но подобный блок имеется только у немногих объектов, а именно у людей, высших животных и человекоподобных роботов.

б) во-вторых, даже распознавание решений и команд управляющего субъекта далеко не гарантирует их выполнение. Для этого требуется готовность объекта управления делать это (его стремление, необходимые знания и навыки и особенно ресурсные возможности).

За редким исключением [2] такие свойства у объектов логистического управления отсутствуют. Поэтому для реализации рассмотренного принципа управления потоками требуется дополнительный элемент управления – управляемая подсистема. Последняя состоит из персонала непосредственных исполнителей решений сигналов и команд управляющих подсистем (субъектов управления) и комплекса средств труда, необходимых для реального движения объектов управления – материальных элементов различных потоков (продукции, услуг, информации, финансов, людей и др).

Существует несколько типов логистических систем управления: а) системы при общественных структурах – продуцентах и потребителях (пользователях) продукции и

услуг со своими управляемыми подсистемами или без них; б) экономически и юридически самостоятельные логистические структуры (системы) с управляющими и управляемыми подсистемами, специализированными, как правило на организации управления определенными видами потоков. Они могут получать заказы от других общественных структур, которые либо не имеют адекватную подсистему управления для реализации своих проектов и решений по управлению потоками в сфере их деятельности, либо полностью передать этим логистическим структурам все свои логистические функции, в том числе в форме аутсорсинга. К тому же специализированные логистические системы организуют управление стохастическими потоками, не связанными напрямую с деятельностью общественных структур (пассажиропотоками, миграционными и эмиграционными потоками, потоками автотранспорта в крупных городах, демонстрациями, потоками информации, финансов, почтовыми отправлениями и др.).

В любой форме логистика как организация управления потоковыми процессами относится к категории инфраструктурных услуг, которые не создают непосредственно потребительные стоимости в виде продукции и конечных услуг, но обеспечивают необходимые условия для эффективного продуцирования и потребления (использования) обществом этих потребительных стоимостей.

Сказанное позволяет дать обобщенное определение логистики.

Логистика – это комплекс инфраструктурных услуг по организации управления потоковыми процессами, обслуживающий общественно-необходимые цели движения элементов потока (объектов управления) с минимальными или допустимыми издержками.

Литература.

1. Адамов, Н.А. Модели финансового управления холдинга / Адамов Н.А., Савоталова Ю.С. // Все о налогах.— 2009. —№ 1.

---

2 Эти исключения касаются самих людей, которые могут перемещаться по приказам и командам на демонстрациях, митингах, в туристических походах; высших животных, передвигающихся по командам людей и различных механизмов с кибернетической системой управления на расстоянии.

2. Брынцев, А.Н. Понятие логистического поля / А.Н. Брынцев // РИСК. — 2010. — №.3. — С.106—108.

3. Брынцев, А.Н. Фрагментация и барьеры в логистике / А.Н. Брынцев — Москва: Экономика и жизнь,2011.—105с.

4. Брынцев, А.Н. Логистический фрагмент - энтропия в потоке / А.Н. Брынцев // РИСК. — 2012. — № 2. — С.27—33.

5. Быкова, М.А. Управление устойчивым развитием бизнес-структур/М.А. Быкова, Н.Н.Семёнов // Монография.- М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2011.- 366с.

6. Гарнов,А.П Особенности и задачи регионального управления отечественной бизнес-сферой с учетом рациональных зарубежных подходов / А.П.Гарнов, Н.Н.Семёнов //РИСК, 2012, №1, с. 249-253.

7. Моргунов, В.И. Маркетинг. Логистика. Транспортно-складские логистические комплексы /В.И.Моргунов, А.М.Джабраилов// М. - Издательско-торговая корп. «Дашков и К»,- 2010.-388с.

8. Новиков,Д.Т. Формирование логистической поддержки продвижения научно-технических разработок /Д.Т.Новиков// РИСК- 2012. № 4.- С. 24-29.

9. Одесс, В.И. От снабжения и сбыта через оптовую торговлю к логистике / В.И.Одесс, Н.Н.Семёнов //РИСК, -2012, №1, - С. 647-651.

10. Семёнов, Н.Н. Особенности управления промышленным предприятием в транзитивной экономике/Н.Н.Семенов//Вестник самарского государственного экономического университета. -2006.- № 24.- С. 111-115.

11. Семёнов, Н.Н. Если друг пригодится вдруг… повышение эффективности бизнес-связей /Семенов Н.Н// Российское предпринимательство. -2007.- № 2.- С. 11-14.