# Факторы развития логистики в условиях глобализации рыночных отношений

Сегодня неоспорим факт обращения специалистов и ученых, бизнесменов и хозяйственников к логистике для решения в основном проблем экономического характера. Что послужило толчком для широкого развития логистики в конце ХХ века? Какие движущие силы спровоцировали этот процесс? Для ответа на этот вопрос рассмотрим факторы развития логистики.

По масштабности эти факторы следует классифицировать на глобальные и субглобальные.

Рассмотрим глобальные факторы.

1. Международная экспансия промышленности. Этот фактор побуждает фактически все крупные компании к участию в бизнесе за пределами своей страны. В связи с этим организации теперь находятся в постоянном поиске, в пределах суши и воды земного шара, лучших вариантов доставки, хранения, распределения и сбыта своей продукции. И в этом им помогает логистика.

2. Рост международной торговли. Данный факт зафиксирован Программой действий «Повестка дня на ХХI век (AGENDA 21)», одобренной Конвенцией ООН по окружающей среде и развитию в Рио-де-Жанейро (Саммит «Планета Земля», 1992 г.). В данном документе указано, что «за последние годы мировая торговля продолжала расти более интенсивно, чем мировое производство. Открытая, справедливая, надежная, недискриминационная многосторонняя система торговли, согласующаяся с целями постоянного развития, ведет к оптимальному распределению глобального производства в соответствии с конкурентоспособностью и является выгодной для всех торговых партнеров». Указанная выгода сегодня во многом усиливается благодаря логистике, интегрирующей деятельность международных фирм и компаний для достижения наиболее высоких результатов.

3. Международное разделение труда и кооперация. На мировом рыночном пространстве сегодня идет интенсивный процесс образования новых транснациональных компаний, которые вынуждены использовать в бизнесе глобальные логистические каналы и цепи, что связано с возможностями повышения отдачи на вложенный капитал, использованием логистическим посредником в других странах более низких тарифов, а также благоприятными финансовыми условиями.

4. Необходимость обеспечения конкурентных преимуществ на мировом рынке сбыта продукции. В Программе действий «Повестка дня на XXI век (AGENDA 21)» указано, что «…все большее внимание уделяется повышению роли предприятий и собственно конкурентоспособности рынков на основе внедрения политики, предусматривающей конкуренцию». Это может быть достигнуто, прежде всего, за счет быстрой адаптации товаропроизводителей к постоянно изменяющимся условиям рыночной среды и спросу на продукцию. Успех в достижении сильной конкурентной позиции на рынке возможен при условии использования логистики.

5. Изменение философии рынка. Сегодня мировая экономика переживает следующую фазу трансформации рынка, а именно переход от «рынка продавца» к «рынку покупателя». Это влечет за собой:

усложнение системы рыночных отношений и повышение требований к качественным характеристикам процесса распределения;

рост «диктата потребителя» по отношению к производителям и их партнерам по бизнесу.

6. Растущая экономическая мощь регионов. Этот процесс представляет более широкие возможности перемещения материалов ввиду увеличения потребления продуктов. Более сильная экономика имеет и более эффективную логистику благодаря более совершенной инфраструктуре. Это было отмечено еще в 1776 г. Адамом Смитом: «Дороги, каналы и судоходные реки – это самые сильные факторы, способствующие улучшениям».

7. Возрастающий дефицит ресурсов. Это проблема глобального характера номер один. Результаты ее обсуждения нашли отражение в Программе действий «Повестка дня на XXI век (AGENDA 21)»: «…увеличивается использование человечеством энергии, воды и других ресурсов как в валовом объеме, так и на душу населения, и их недостаток может возникнуть во многих частях света…». В этом же документе подчеркнуто, что международное содружество должно стремиться:

к обеспечению лучшего управления природными ресурсами, при котором учитываются потребности развития;

внедрению более эффективных производственных процессов, ведущих к отсутствию отходов или сведению их объема к минимуму;

совершенствованию производственных систем путем внедрения таких технологий и процессов, при которых ресурсы используются более эффективно и, в то же время, создается меньше отходов, то есть получение большего эффекта при меньших затратах является одним из важнейших путей достижения постоянства в сфере бизнеса и промышленности;

развитию науки: она должна продолжать играть все более важную роль в повышении эффективности использования ресурсов, в поиске новых методов и альтернатив развития. Она должна постоянно заниматься переоценкой и благоприятствовать развитию менее интенсивных тенденций в области использования ресурсов, включая интенсивное использование энергоресурсов в промышленности, сельском хозяйстве и на транспорте.

Указанным документом странам рекомендовано по необходимости с помощью международных организаций «разрабатывать, применять и внедрять экономические подходы и новые и усовершенствованные структуры, которые стимулируют более рациональное использование ресурсов».

Как видно, логистика фигурирует, по крайней мере, в неявном виде, практически в каждом указанном пункте. Сегодня уже неоспоримым является тот факт, что в области экономии ресурсов логистика имеет достаточно широкие возможности, реализовать которые призваны именно «новые и усовершенствованные структуры» – службы и отделы логистики.

К субглобальным факторам развития логистики относится рост объемов производства и связанное с этим увеличение издержек сферы обращения.

Прокомментируем данный фактор, используя материалы экономического и социального Совета ООН, опубликованные Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, а также результаты исследований известных американских (А. Кирни и Дональда Уотерса) и российских ученых (А. Гаджинского и др.).

Получение продуктов и услуг связано с огромными материальными затратами. Так, в промышленности они в среднем составляют до 50 % всех расходов, а в некоторых отраслях удельный вес материальных затрат увеличивается до 80 – 90 %. Издержки, связанные с хранением сырья, материалов, полуфабрикатов, готовой продукции на складах, составляют в среднем 10 – 15 % для стран Западной Европы и 20 – 28 % для государств СНГ. А, к примеру, в Украине, согласно результатам расчета специалистов, в большинстве отраслей экономики в середине 90-х гг. ХХ в. удельные затраты на производство продуктов и услуг были выше, чем в Японии, в 2,8 раза, чем в США – в 2,7 и чем в Германии – в 2,3 раза. Одной из основных причин такого превышения стало игнорирование принципов логистики.

В западных странах около 93 % времени движения товара от источника сырья до конечного потребителя расходуется на его прохождение по различным каналам снабжения, сбыта и, главным образом, на хранение, то есть на логистические операции. Сокращение этой составляющей позволяет ускорить оборачиваемость капитала, соответственно увеличить прибыль, получаемую в единицу времени, снизить себестоимость продукции. А собственно производство товаров, как свидетельствует статистика, занимает лишь 2 % от суммарного времени цикла процесса производственно-коммерческой деятельности. На внешнюю транспортировку уходит до 5 % от суммарных затрат времени. В этих же странах доля производства валового внутреннего продукта отраслями, осуществляющими товародвижение, составляет около 20 %. При этом в структуре расходов этих отраслей на издержки по содержанию запасов сырья, полуфабрикатов и готовой продукции приходится примерно 44 %, на складирование и экспедирование – 16, магистральные и технологические перевозки грузов – соответственно, 23 и 9 %. Оставшиеся 8 % приходятся на расходы по обеспечению сбыта готовой продукции.

Операции по перемещению товаров в рамках мирового рынка являются более дорогими и сложными, чем на национальных рынках. Затраты на мировых рынках составляют 25 – 35 % от стоимости продаж экспортно-импортной продукции, по сравнению с 8 – 10 % от стоимости товаров, предназначенных для потребления на внутреннем рынке.

Проведенные в Великобритании исследования производственного цикла материального потока, включая его доставку конечному потребителю, показали, что в стоимости продукта, попавшего к потребителю, более 70 % составляют расходы, связанные с хранением, транспортированием, упаковкой и другими операциями, обеспечивающими продвижение материального потока.

Весьма высокая доля расходов на логистику в конечной цене товара показывает, какие резервы улучшения экономических показателей субъектов хозяйствования содержит оптимизация управления материальными потоками путем совершенствования конкретных логистических операций. Данный инструментарий является весьма эффективным в конкурентной борьбе за устойчивые позиции на рынке. (Источник: Сумец А.М. Логистика: теория, ситуации, практические задания: учебн. пособие. – Киев: Хай-Тек Пресс, 2008. – 320 с.).