

**Логистика как уникальное и молодое направление
в институциональной экономике Казахстана**

Модели и выводы экономической науки подвержены институализации так же, как и информационные правила поведения, нормы и стереотипы, лежащие в основе социальных взаимодействий. Эти модели и рекомендации становятся руководящими принципами проводимой экономической политики, модифицируют совершаемые экономическими агентами действия и поэтому сказываются на содержании хозяйственных процессов и решений.

В последнее время неоклассика все больше обращается к достижениям институциональной теории и старается адаптировать их к решению собственных проблем, особенно в области методологии.

Неоклассики постепенно начинают признавать важность исследования формальных и неформальных правил поведения экономических агентов, например, для адекватного понимания закономерностей долгосрочного экономического роста, контрактных взаимодействий, для новой трактовки теории обмена и анализа рыночных взаимодействий, информационных данных – для изучения ценового механизма, движения товаров, для верного понимания эволюции промышленной структуры и процессов капиталлообразования в экономике.

Теория институциональной экономики базируется на интегрированной методологии, на принципах взаимодействия наук. Долгое время в центре внимания экономистов находились проблемы исключительно материального производства. Важной заслугой экономистов-институционалистов стало открытие незаметной, но во многом определяющей роли, которую играет в экономике «мягкая» инфраструктура, особенно ее институциональные компоненты [1].

В последние годы в ряде наиболее промышленно развитых стран произошли существенные преобразования. В хозяйственной практике стали использоваться новые методы и технологии доставки товаров и товарного обращения. Они базируются на концепции самой молодой дисциплины – логистики. Принципиальная новизна логистического подхода – органическая взаимная связь, интеграция управления запасами, складским хозяйством, кадрами, информационных систем.

Логистика учеными и специалистами рассматривается как развивающаяся сфера экономики и современное научное направление. При построении логистики системный подход находит свое выражение в объединении процессов снабжения, производства, транспорта, распределения и потребления. Логистика провозглашает приоритет потребителя перед всеми остальными субъектами логистической системы.

Интерес к проблеме развития логистики в промышленно развитых странах связан прежде всего с экономическими причинами.

В Казахстане логистический бизнес, как и сама наука, находится в начальной стадии развития. Причем на отечественном рынке логистические концепции и системы продвигаются в основном зарубежными фирмами. Казахстанские компании в подавляющем большинстве настороженно и робко относятся к внедрению

логистических инноваций. Некоторые перспективно мыслящие руководители, зачастую интуитивно чувствуя потенциалы логистики, в целях получения конкурентных преимуществ и укрепления экономического положения в бизнесе или основываясь на западном опыте, стремятся внедрить логистические концепции и системы.

Потребность и необходимость обратиться к этой весьма актуальной для казахстанской экономики и бизнеса теме у автора возникла еще при подготовке материалов докторской диссертации. Предметом ее исследования были проблемы институциональной экономики. А вопросы логистики должны были стать одним из составляющих общего плана работы. Предполагаемая статья – это одна из двух тем общей проблемы. Второй материал автор посвятил вопросам информационной и кадровой логистики. Итак, что такое логистика?

Логистика (от греческого слова *logistike*, что означает искусство вычислять, рассуждать) – это наука о планировании, организации, управлении, контроле и регулировании движения материальных и информационных потоков в пространстве и во времени от их первичного источника до конечного потребителя.

Исторически можно проследить две основные трактовки термина, которые дошли до наших дней.

Первая связана с применением логистики в военной области. По-видимому, толчком к развитию военной логистики послужили фундаментальные работы известного военного теоретика XIX века барона А. А. Жомини (1799–1869 гг.), в которых он определял логистику как практическое искусство управления войсками, включающее широкий круг вопросов, связанных с планированием, управлением и снабжением, определением мест дислокации войск, транспортным обслуживанием армии.

В 1884 г. Американский институт военно-морского флота ввел понятие «логистика» для нужд навигации [2].

Логистика стала активно применяться в период Второй мировой войны и, прежде всего, в материально-техническом снабжении армии США на европейском театре военных действий. Четкое взаимодействие военной промышленности, тыловых и фронтовых снабженческих баз и транспорта позволило своевременно и систематически обеспечивать американскую армию поставками вооружения, горючесмазочных материалов и продовольствия в необходимых количествах. Вот почему во многих западных странах логистику поставили на службу эффективности управления материальными потоками в экономике. Как и другие методы прикладной математики (исследование операций, математическая оптимизация, сетевые модели и т. д.), логистика постепенно стала переходить из военной области в сферу хозяйственной практики. Первоначально она оформилась как новый вид теории о реализации управления движением товарно-материальных ресурсов в сфере обращения, а затем и производства. Таким образом, возникшие в странах с рыночной экономикой еще накануне и в период экономического кризиса 30-х годов идеи интеграции снабженческо-производственно-распределительных систем, в которых бы увязывались функции снабжения материалами и сырьем, производства продукции, ее хранения и распределения, трансформировались в самостоятельные направления научных исследований и форму хозяйственной практики – логистику.

Вторая трактовка логистики как математической логики использовалась в работах знаменитого немецкого математика Г. Лейбница (1646–1716 гг.). Это значение термина было закреплено на философском конгрессе в Женеве в 1904 г.

В предпринимательской деятельности, экономической и научной литературе зарубежные специалисты выделяют два принципиальных направления в определении логистики. Одно из них связано с функциональным подходом к товародвижению, т. е. управлением всеми физическими операциями, которые необходимо выполнять при доставке товаров от поставщика к потребителю. Другое направление характеризуется более широким подходом: кроме управления товародвиженческими операциями, оно включает анализ рынка поставщиков и потребителей, координацию спроса и предложения на рынке товаров и услуг, а также осуществляет гармонизацию интересов участников процесса товародвижения. В рамках отмеченного подхода к логистике имеется множество различных трактовок. Анализируя их, нетрудно заметить ряд аспектов, через призму которых рассматривается логистика. Наиболее распространены управленческие, экономические и оперативно-финансовые аспекты. Так, профессор Г. Павеллек и сотрудники Национального совета США по управлению материальным распределением, определяя сущность логистики, акцентируют внимание на управленческом аспекте. Логистика, по их мнению, – это планирование, управление и контроль поступающего на предприятие, обрабатываемого там и покидающего это предприятие потока материальной продукции и соответствующего ему информационного потока. Многие специалисты исследуемой области, в том числе французские, отдают предпочтение экономической стороне логистики и трактуют ее как «...совокупность различных видов деятельности с целью получения с наименьшими затратами необходимого количества продукции в установленное время и в установленном месте, в котором существует конкретная потребность в данной продукции». Некоторые определения логистики отражают как управленческий, так и экономический аспекты. Наиболее типична в этом отношении характеристика логистики, данная профессором Пфолем (ФРГ), который увязывает воедино процессы планирования и контроля движения материальных ценностей с сокращением затрат на их перемещение и информационное обеспечение. В ряде определений логистики подчеркивается ее оперативно-финансовый аспект. В них трактовка логистики исходит из времени расчета партнеров по сделке и деятельности, связанной с движением и хранением сырья, полуфабрикатов и готовых изделий в хозяйственном обороте с момента уплаты денег поставщику до момента получения денег за доставку конечной продукции потребителю. Разумеется, в отмеченных трактовках логистики справедливо выделяются те или иные ее стороны, однако упускается из виду важнейший, по нашему мнению, аспект логистики – возможность влиять на стратегию корпорации и создание новых конкурентных преимуществ для фирмы на рынке, т. е. на ее конечные цели.

Этот аспект, по существу, находит отражение во втором подходе к определению логистики. Первыми практически потенциал логистики предугадали американские специалисты Пол Конверс и Питер Дракер. Они определили ее потенциальные возможности как «последний рубеж экономии затрат» и «неопознанный материк экономики». Впоследствии их точку зрения разделили многие теоретики логистики. Такие американские исследователи, как М. Портер, Д. Сток и некоторые другие, полагают, что логистика вышла за границы ее традиционного узкого определения и имеет большое значение в стратегическом управлении и планировании фирмы. Приверженцами расширительного толкования логистики являются и французские специалисты Э. Мате и Д. Тиксье, которые подразумевают под ней «способы и методы

координации отношений фирмы с партнерами, средство координации предъявляемого рынком спроса и выдвигаемого компанией предложения, ... способ организации деятельности предприятия, позволяющий объединить усилия различных единиц, производящих товары и услуги, с целью оптимизации финансовых, материальных и трудовых ресурсов, используемых фирмой для реализации своих экономических целей». Э. Мате и Д. Тиксье считают, что «...логистика находится в самом сердце осуществляемого компанией в различных областях выбора, в центре предпринимаемых действий; несомненно, она представляет собой важный фактор разработки общей политики фирмы». К сторонникам расширительной трактовки логистики относятся также английские ученые Д. Бенсон и Дж. Уайтхэд. По их мнению, логистика охватывает исследование и прогнозирование рынка, планирование производства, закупку сырья, материалов и оборудования, включает контроль за запасами и ряд последовательных товародвиженческих операций, изучение обслуживания покупателей.

Из приведенных иностранными специалистами определений логистики следует, что она представляет собой более широкую категорию, чем маркетинг, многие из основных функций которого перешли к логистике. Одним из подтверждений этого может служить создание на ряде фирм логистических структур, поглотивших ранее функционировавшие подразделения маркетинга. Более того, такие английские исследователи, как М. Кристофер и Г. Уилс, считают, что логистика эффективна не только на уровне фирм, но и на отраслевом уровне. Ей, полагают они, должны принадлежать решения по общеэкономическому процессу отрасли, включая вопросы размещения предприятий и складов. В современных условиях западные специалисты выделяют несколько видов логистики: логистика, связанная с обеспечением производства материалами (закупочная логистика), производственная логистика, сбытовая (маркетинговая, или распределительная, логистика), транспортная логистика (которая, в сущности, является составной частью каждого из трех видов логистики).

Неотъемлемой частью всех видов логистики является также обязательное наличие логистического информационного потока, включающего в себя сбор данных о товарном потоке, их передачу, обработку и систематизацию с последующей выдачей готовой информации. Эту подсистему логистики часто называют компьютерной логистикой. Логистика является системой, содержащей функциональные области. Между областями логистики существуют связь и взаимозависимость. Например, если в основном производстве используется технология, не требующая наличия существенных промежуточных запасов материалов и сырья, то в соответствии с логистикой поставки предусматривается осуществлять в строго определенное время через короткие интервалы. Для выполнения нерегулярных заказов в минимальные сроки, когда для основного производства характерно пространственное сосредоточение оборудования, создание резервов производственных мощностей (так называемых систем «островов производства»), в области закупок используются соответствующие способы, позволяющие приобрести разнообразные материальные ресурсы с тем, чтобы выполнить индивидуальные заказы. В логистической цепи, т. е. цепи, по которой проходят товарный и информационный потоки от поставщика до потребителя, выделяются следующие главные звенья:

логистика, связанная с обеспечением производства материалами (закупочная логистика);

производственная логистика;
сбытовая (маркетинговая или распределительная) логистика;
транспортная логистика [3].

Технической базой логистики являются современная информатика и вычислительная техника. В реализации принципов логистики скрыты огромные потенциальные возможности повышения эффективности экономики.

Примечателен пример, размещенный на сайте „Транспорт и логистика“. Голландия находится на территории, частично отвоеванной у моря. Ресурсной базы не имеет, может похвастаться только сельским хозяйством и туризмом. Но там вовремя максимально использовали открытый выход к морю: начали развивать логистическую инфраструктуру, и благодаря этому небольшое государство сегодня входит в десятку наиболее богатых стран мира. Германия одна из первых начала создавать так называемые товарные поселения за счет финансирования из государственного и местных бюджетов, а также привлеченных средств заинтересованных частных компаний. В начале 70-х транспортные компании Западной Европы стали заниматься складской деятельностью. Через 10 лет сформировалась система соответствующего менеджмента. Логистика наравне с остальными факторами начала определять стоимость товара. В 90-х компании, для того чтобы уменьшить эту стоимость, акцентировали внимание на качестве услуг: сокращали сроки хранения продукции на складах, увеличивали оборот товаров. Бурно развивались новые технологии, методы управления материальными ресурсами, планирование дистрибуции. Производители продукции переориентировались на конечных потребителей.

Сегодня актуальным является умение управлять всей цепочкой поставок товаров. Небольшие склады объединяются, укрупняются и превращаются в большие распределительные центры, как, например, в Голландии. Умелое управление транспортными потоками сегодня преобладает в работе операторов. Торговые сети становятся более централизованными [4].

Принципиальное отличие логистического подхода к управлению материальными потоками от традиционного заключается в выделении единой функции управления прежде разрозненными материальными потоками, технической, экономической и методологической интеграции отдельных звеньев в единую систему, обеспечивающую эффективное управление.

Таким образом, логистика предполагает иную логику управления совокупными (материальными, финансовыми и др.) ресурсами и позволяет обеспечить тесную координацию собственно логистической организации и производственной стратегии. Логистика проявляет себя как современная конкурентная стратегия хозяйствующих субъектов, как системный подход, обуславливающий движение и развитие материальных, информационных, финансовых и трудовых ресурсов.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Башмаков А.А.* Экономика и общественная среда Республики Казахстан: теория и механизм взаимовлияния: Дис. 2007. С. 28.
2. *Канке А.А., Кошечая И.П.* Логистика. М., 2007. С. 9.
3. <http://www.znaj.ru/html/6165.html>
4. <http://www.translog.com.ua/articles/618/>