

РЕАЛИЗАЦИЯ КОНЦЕПЦИЙ ЛОГИСТИКИ – ПРОРЫВ ДЛЯ РЕЗКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА

УДК 658.716 (075.8)

УМЕТАЛИЕВ А.С.,
заведующий кафедрой Логистика
Кыргызско-Германского технического института
КГТУ имени И.Раззакова

Аннотация: В статье автор предлагает пути реализации современных концепций логистики для резкого роста экономики и повышения ее конкурентоспособности.

С момента приобретения независимости в Кыргызской Республике разработаны и реализованы 260 различных программ и национальных стратегий для экономического развития страны. Структурные сдвиги в экономике не обеспечили ее эффективность, так свыше 50% государственного бюджета расходуется на социальные обязательства правительства и оставшуюся часть тратит само правительство для государственных нужд. Кроме того, объем внешнего долга страны составляет более половины объема ВВП. В Глобальном Индексе Конкурентоспособности за 2007-2008 г.г. Кыргызская Республика занимала лишь 119-место. Достигнутое качество экономического роста предопределило уровень качества жизни населения страны, которая никак не устраивала большинство из них, выразившиеся в протестах и революциях. Следовательно, требуется качественный прорыв экономического роста. Прорыв означает переход от достигнутого уровня жизни, оказавшимся порочным кругом протестов, подобно теории порочный круг бедности, на более высокий уровень жизни.

Для разработки концепций резкого экономического роста на основе «инновационных волн» пятого и шестого уровней требуется огромные ресурсы – человеческие и финансовые, которыми наша страна не обладает. Начиная с 1960 года, развитые страны разработали и реализовали концепции логистики, в первую очередь, в экономике и удерживают первые позиции в мире. Поэтому Правительство Кыргызской Республики должно реализовать программу по применению уже апробированных и адаптированных инструментов современной логистики в бизнесе, являющимся ядром или фундаментом экономики. И это позволит в краткосрочном периоде одновременно модернизировать экономику, повысить ее эффективность и конкурентоспособность. Как точно отметил Дональд Дж.Бауэрсокс, видный ученый и крупный специалист в области логистики: «Логистике принадлежит стратегически важная роль в современном бизнесе, она вектор, связывающий все службы преуспевающей компании естественный путь на вершину административной иерархии». Основная цель логистики – обеспечение конкурентоспособных позиций организации бизнеса на рынке. Этого логистика добивается решением и соблюдением семи задач или семи правил логистики (от английского слова sevenright, сокращенно 7R):

1. Нужный потребителю товар
2. Требуемого качества
3. Необходимого количества
4. Конкретному потребителю
5. В указанное место
6. В указанное время
7. С минимальными издержками.

Очевидные и беспрецедентные преимущества логистики опираются, прежде всего, на ее экономическом эффекте для бизнеса. В современном бизнесе эффективность измеряется двумя индикаторами - издержками и временем на производство товаров, услуг и на доставку их конечным потребителям.



1. Стоимость материального потока в виде товаров и услуг, который перемещается от первичного источника сырья или материального ресурса через цепь производственных и посреднических звеньев к конечному потребителю постоянно увеличивается. По данным исследований, в стоимости товаров и услуг, приобретенные конечным потребителем, более 70% составляют расходы, связанные с посредниками. Посредники, продвигающие материальный поток, образуют логистическую цепь, состоящие из звеньев по транспортировке, хранению, упаковке и выполнению других операций. Высокая доля расходов на логистику в конечной стоимости товаров и услуг показывает на резервы по улучшению экономических показателей. Инструментами логистики можно вовлекать данные резервы для снижения общих издержек.

2. Второй индикатор экономического эффекта от применения логистики – это время прохождения товаров и услуг от производителя до потребителя. Затраты времени на производство составляет в среднем 2-5% от общего времени или свыше 95% времени оборота приходится на логистические операции посредников: транспортировка, хранение, упаковка, сервисная поддержка и другие. Поэтому сокращение времени доставки потребителю является также логистической задачей.

Совокупный экономический эффект от использования логистики превышает сумму эффекта от улучшения перечисленных показателей. Это объясняется возникновением у логистических систем, так называемых интегративных свойств или качеств, которые присущи всей системе в целом, но не свойственны ни одному из элементов в отдельности.

Современный период интеграции логистики характеризуется статусом «образ мышления» или концептуальной стратегией, основанной на глубокой интеграции всех видов экономической деятельности в единую систему для продвижения товаров и услуг. В ней главным является не товар или услуга, а процесс материального потока в виде товаров и услуг. Следуя этой концепции бизнес нашей страны должен интегрироваться не только в производство товаров и услуг, но и самое важное полностью в процесс. Обзор структуры объема валового внутреннего продукта страны за предыдущие периоды показывают об увеличении доли услуг (более 50%), включающий торговлю, транспорт, сервис, туризм и других посредников. Другими словами, бизнес может эффективно работать в других звеньях процесса - транспортировка, дизайн, логистические центры хранения и упаковки, кроме производства. Последние 20 лет промышленные предприятия сбрасывают с себя все лишнее, как деревья листву. Пример компании без производства – Nike, лидер по выпуску современной спортивной одежды. С момента образования фирма постепенно передавала производственные функции на контрактной основе подрядчикам из развивающихся стран. В настоящее время фирма полностью отказалась от собственного производства. Она позиционирует себя, прежде всего как исследовательскую, дизайнерскую и логистическую организацию. Данный пример доказывает необходимость безотлагательной реализации программ по развитию посредников между производителем и потребителем - логистических провайдеров 2 и 3 уровня в бизнесе. Сейчас наблюдается тенденция привлечения логистических провайдеров различного уровня самими производителями товаров и услуг на принципах аутсорсинга. В такой важной для нашей страны отрасли - автомобильный транспорт, нет полноценных логистических провайдеров даже 3 уровня, уровень применения логистики в транспорте находится на стадии фрагментации или обособленной функциональной деятельности, которую США прошла в середине прошлого века. Результаты такой деятельности очевидны, крупные проблемы при внутренних перевозках (аварии,

загрязнение, убыточность), а внешние автомобильные перевозки практически заняты зарубежными фирмами.

Для выработки рекомендаций по реализации концепций логистики важно установить, на какие основы она базируется. Как видно из рисунка она опирается на три столпа.



Первая и самая важная задача – создание новой инфраструктуры, перестройка или реорганизация существующей инфраструктуры, интегрированные как процесс или как единая сквозная система для продвижения товаров и услуг от производителя до потребителя.

Вторая задача выполнима только на базе применения информационных технологий для всего процесса, чтобы обеспечить равновесие во всех звеньях логистической цепи. Основными движущими силами расцвета логистики явились внедрение микропроцессорной коммерции и информационных технологий в логистике.

Третий столп включают предприятия или организации и персонал для логистического администрирования логистической системой. Функционирование этой основы возможно при внедрении новых образовательных программ и при поддержке компетенции персонала. На данном этапе нужна масштабная и массовая подготовка логистов бакалавров, магистров и переподготовка практиков-логистов из категории других специальностей. При реализации этой задачи необходимо интегрироваться в образовательные системы Европы и США.

Список использованной литературы:

1. Основы логистики / Под редакцией В.В. Щербакова. СПб.: Питер, 2009.
2. Логистика: Учебное пособие / Под ред. Б.А.Аникина, Т.А.Родкиной. – М.: Проспект, 2008.
3. Родкина Т.А. Информационная логистика. - М.: Экзамен,2001.
4. Аутсорсинг: создание высокоэффективных и конкурентоспособных организаций: Учебное пособие / Под ред. Б.А.Аникина. - М.: ИНФРА-М,2003.
5. Бауэрсокс Д., Клосс Д. Логистика: Интегрированная цепь поставок / Перевод с англ. -М.: Олимп-Бизнес, 2001.
6. Гаджинский А.М. Логистика: Учеб. - 3-е изд., перераб. и доп. - М.: Маркетинг,2000.
7. Peter Van den Bossche (2005), “The Law and Policy of the World Trade Organization”
8. Tom G.Palmer (2009), “Realizing freedom”
9. Making It (2009), “Factor Five”, No.1, pp. 33-35