
ӘЛЕМНІҢ БӘСЕКЕҚАБІЛЕТТІ 30 ЕЛДЕР ҚАТАРЫНА ҚОСЫЛУ ШЕҢБЕРІНДЕГІ ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ АЙМАҚТАРЫ МЕН САЛАЛАРЫНЫҢ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ДАМУЫНЫҢ МӘСЕЛелЕРІ ПРОБЛЕМЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ И ОТРАСЛЕЙ В СВЕТЕ ВХОЖДЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН В ЧИСЛО 30-ТИ КОНКУРЕНТОСПОСОБНЫХ СТРАН МИРА

УДК 338.24:658.7

Р.С.Каренов

Карагандинский государственный университет им. Е.А.Букетова

Логистический менеджмент — новая дисциплина и наука об управлении материальными и информационными потоками

Рассмотрены история возникновения, значение и место логистического менеджмента. Изложены его концептуальные и понятийно-терминологические основы. Проанализированы основные и обеспечивающие подсистемы в системе логистического менеджмента. Доказано, что ключевой идеей, лежащей в основе логистического подхода к организации и управлению экономической деятельностью, является интеграция. Изучены виды логистических систем в менеджменте. Раскрыта эволюция организационных структур логистической деятельности на предприятиях. Сделан вывод о логистике будущего.

Ключевые слова: концепция, логистика, менеджмент, цель, признак, подсистемы, взаимосвязь, поток, склады, оптимизация, сервисная логистика, логистические системы.

Концепция логистики в общей теории менеджмента

По мере развития казахстанской экономики все большую актуальность приобретают производственные процессы, ориентированные на удовлетворение разнообразных потребностей рынка. Эффективную реализацию этих процессов способны обеспечить логистические методологии, позволяющие оптимизировать всю цепь товарных поставок: от материально-технического обеспечения до распределения продукции и послепродажной поддержки.

Исторически можно проследить две основные трактовки термина «логистика» [1; 8, 9].

Первая связана с применением логистики в военной области. По-видимому, толчком к развитию военной логистики послужили фундаментальные работы известного военного теоретика XIX в. барона А.А.Жомини (1779–1869), 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 и т.п.

В 1884 г. Американский институт военно-морского флота ввел понятие «логистика» для нужд навигации. Широкое развитие принципы логистики получили в годы Второй мировой войны в процессе решения задач материально-технического обеспечения американской армии, дислоцированной в Европе, а также организации взаимодействия между поставщиками вооружения и продовольствия, транспортом и войсками.

Параллельно с практическим применением во многих странах, прежде всего в США и СССР, развивается теория военной логистики, которая определяет логистику как науку о планировании и управлении перемещением и материально-техническим снабжением войск.

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

Указанные основные трактовки понятия «логистика» имеются в настоящее время практически во всех европейских языках.

Сложность и многоступенчатость современного производства требуют четкой взаимосвязи различных элементов (этапов) жизненного цикла продукции в пространстве и во времени. Эту задачу решает логистика, понимаемая как наука управления движением материальных, финансовых и информационных потоков от первичного источника до конечного потребителя на стадиях закупки, складирования, производства и реализации продукции [2; 76].

В концепции же менеджмента под логистикой понимают совокупность способов и методов управления товарными потоками с тем, чтобы, с одной стороны, добиться минимизации издержек, а с другой — повысить уровень организации снабженческой деятельности, эффективности движения товарных потоков. В узком смысле под логистикой понимают организацию деятельности на фирме: а) по доставке требуемого сырья для нужд производства; б) по продвижению (доставке) готовой продукции к потребителю. В целом в концепции логистики основная роль придается транспорту как связующему звену в единой технологической цепочке: снабжение — производство — сбыт [3; 468].

Логистика включает в себя следующие основные понятия (табл. 1).

Т а б л и ц а 1

Основные понятия логистики

Понятия	Содержание
Логистический процесс	Скоординированная во времени и пространстве последовательность логистических операций с целью обеспечения потребителя продукцией нужного ассортимента и качества в необходимом количестве, в заданное время и место
Логистическая операция	Самостоятельная часть логистического процесса, выполняемая на одном этапе жизненного цикла продукции
Логистическая цепочка	Последовательность логистических операций, находящаяся под единым контролем
Материальный поток	Процесс прохождения материальных ресурсов по отдельным этапам логистической цепочки
Финансовый поток	Путь, проходимый финансовыми средствами в целях обеспечения нормального функционирования корпорации
Информационный поток	Упорядоченная во времени и по объему совокупность информации, используемой логистической системой
Логистические издержки	Совокупность затрат на выполнение логистических операций (транспортировка, складирование, хранение, передача данных и т.п.)

Примечание. Использованы данные работы [2; 77].

Логистический процесс протекает при условии так называемых «8 правил логистики»:

- 1) ПРОДУКТ — нужный продукт;
- 2) КАЧЕСТВО — необходимого качества;

- 3) СТОИМОСТЬ — с требуемым уровнем затрат;
- 4) ПОТРЕБИТЕЛЬ — доставлен нужному потребителю;
- 5) КОЛИЧЕСТВО — в необходимом количестве;
- 6) ВРЕМЯ — в нужное время;
- 7) МЕСТО — в нужное место;
- 8) ПЕРСОНИФИЦИРОВАННОСТЬ — система обслуживания разрабатывается для каждого отдельного заказа.

Цель логистической деятельности считается достигнутой, если выполнены перечисленные выше правила, т.е. нужный продукт необходимого качества доставлен с требуемым уровнем затрат нужному потребителю в необходимом количестве, в нужное время и в нужное место [4; 8].

Объектами логистики являются товары, личности, информация, технологии, энергия, финансы. Предметом логистики выступают потоки, создаваемые движением и трансформацией этих объектов в процессе бизнес-предпринимательства. Применение логистики обеспечивает нахождение оптимума между максимально возможным уровнем обеспечения сервиса поставки товара потребителю и необходимыми для этого затратами человеческих, материальных и информационных ресурсов (рис. 1).

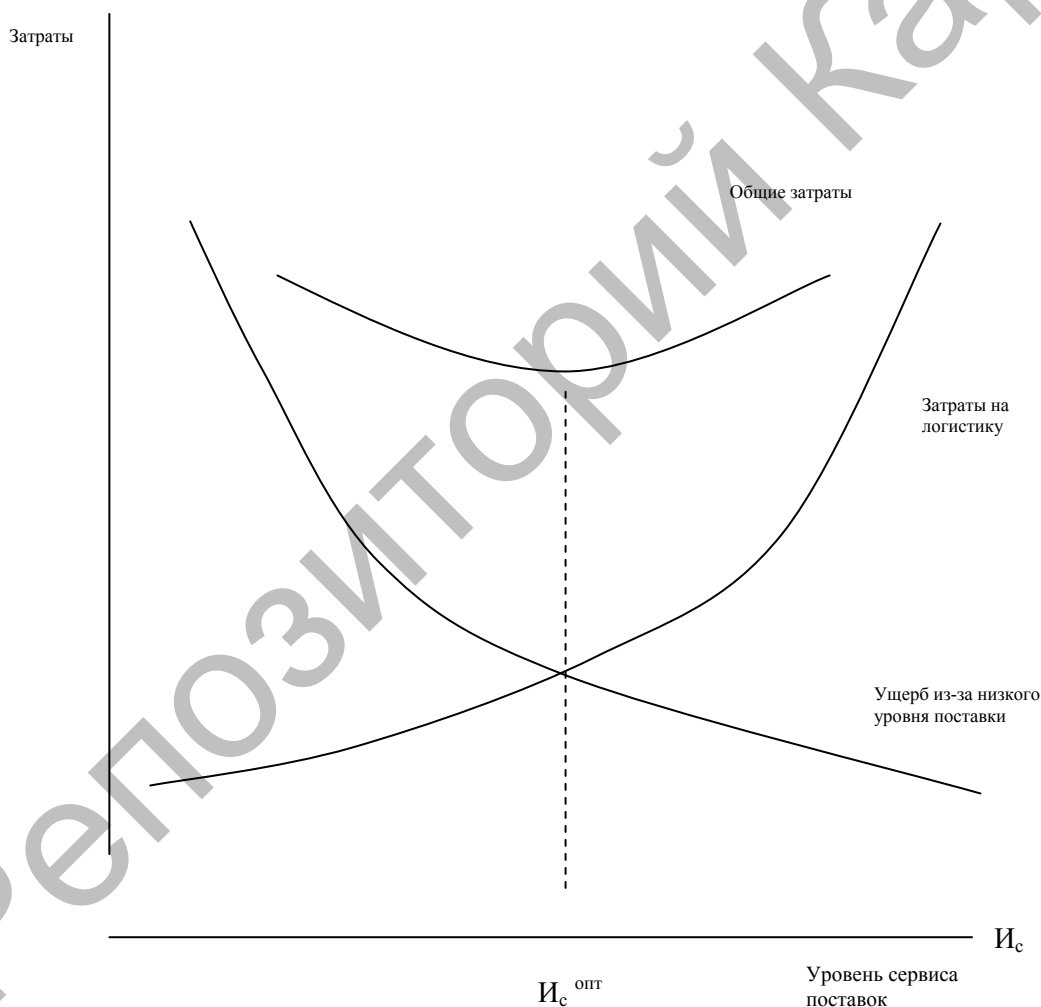


Рисунок 1. Характер зависимости между затратами на логистику и сервисом поставок товаров (данные работы [5; 401])

По производственному признаку различают следующие виды логистики.

Микрологистика охватывает границы одного предприятия. Макрологистика распространяется на народное хозяйство или на экономический район страны. Металогистика — на отдельные региональные образования, их системы снабжения и каналы распределения.

Основные и обеспечивающие подсистемы в системе логистического менеджмента

Развитие теории общего менеджмента подразумевает появление и последующее обособление все большего количества новых научных направлений в этой области, что является вполне объективной тенденцией любого развития. Так появились и успешно функционируют в качестве отдельных научных направлений: маркетинг, функциональный менеджмент, реинжиниринг бизнес-процессов и пр. В настоящее время (а точнее, с конца 70-х – начала 80-х годов XX в. и по настоящее время) особую актуальность имеет и продолжает развиваться более высокими темпами так называемый логистический менеджмент.

Схема взаимосвязи основных и обеспечивающих подсистем в системе логистического менеджмента представлена на рисунке 2.

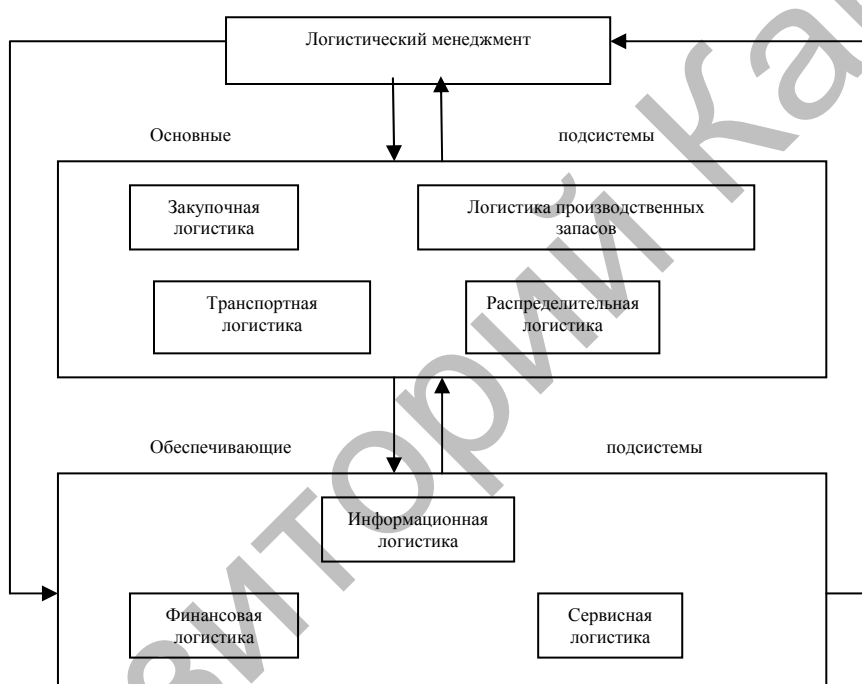


Рисунок 2. Взаимосвязь основных и обеспечивающих подсистем в системе логистического менеджмента (данные работы [6; 16])

Охарактеризуем подробно взаимосвязь основных и обеспечивающих подсистем в системе логистического менеджмента:

1. Заготовительная (закупочная) логистика связана с оптимизацией всех потоков, которые имеют место в процессе закупки и поставки сырья, материалов, топлива и других продуктов, необходимых для производства товаров [5; 403].

На этом этапе выбираются поставщики, заключаются договоры и контролируется их исполнение, принимаются меры в случае нарушения условий поставки. Любое производственное предприятие располагает службой, которая осуществляет перечисленные функции.

Границы деятельности закупочной логистики определяются условиями договора с поставщиками и функциями службы снабжения внутри предприятия (рис. 3, а).

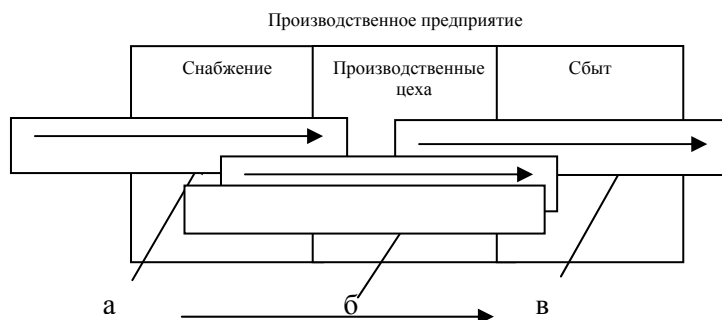


Рисунок 3. Участки материального потока, на которых решаются задачи: а) закупочной; б) производственной; в) распределительной логистики (данные работы [7; 57])

В процессе управления материальным потоком внутри производственного предприятия в основном решаются задачи производственной логистики. Она тесно взаимодействует со сферами закупок материалов и распределения готовой продукции. Однако основной круг задач в этой области — управление материальными потоками в процессе осуществления именно производства (рис. 3, б).

2. При управлении материальными потоками в процессе реализации готовой продукции решаются задачи распределительной логистики. Их решением занимаются как производственные предприятия, так и предприятия, осуществляющие торгово-посредническую деятельность.

Реализация функции распределения на производственном предприятии иначе называется сбытом продукции. В сферу внимания распределительной (сбытовой) логистики материальный поток попадает, еще находясь в производственных цехах (рис. 3, в).

3. Логистика систем передвижения (транспортная логистика). При управлении материальными потоками на транспортных участках решаются специфические задачи транспортной логистики. Совокупный объем транспортной работы, выполняемой в процессе доведения материального потока от первичного источника сырья до конечного потребителя, можно разделить на две большие группы (примерно равные) [7; 57]:

- а) работа, выполняемая транспортом, принадлежащим специальным транспортным организациям (транспорт общего пользования);
- б) работа, выполняемая собственным транспортом всех остальных (нетранспортных) предприятий.

Однако приоритетным объектом изучения в этом разделе является материальный поток, возникающий в процессе перевозок транспортом общего пользования.

4. Логистика складирования (логистика производственных запасов). Перемещение материальных потоков в логистической цепи невозможно без концентрации в определенных местах необходимых запасов, для хранения которых предназначены соответствующие склады.

Склады — это здания, сооружения и разнообразные устройства, предназначенные для приемки, размещения и хранения поступивших на них товаров, подготовки их к потреблению и отпуску потребителю [8; 294].

Для устранения затоваривания складских запасов у покупателя при поставках используются следующие формы договоров [9; 600, 601]:

а) хранение поставляемых товаров на складе поставщика предполагает обязательство поставщика поддерживать на находящихся в его распоряжении складских площадях оговоренный уровень запаса поставляемых товаров. Складируемые товары хранятся либо на территории предприятия поставщика, либо на отдельно оборудованных складских площадях, принадлежащих поставщику или арендованных им для этих целей. Покупатель сообщает поставщику незадолго до наступления даты поставки нужный ему объем товаров. Поставщик осуществляет поставку и пополняет запасы на складе до оговоренного уровня;

б) складские помещения могут также располагаться на территории покупателя или в непосредственной близости от нее. Такой склад называется консигнационным. Покупатель забирает товары со склада в необходимых количествах и в удобные ему сроки. Размер списаний товаров со склада за определенный период суммируется и затем на потребный объем оформляется заказ поставщику. Последний пополняет запас товаров на складе до заранее оговоренного уровня. Как правило, на постав-

щике лежат обязанности по обеспечению сохранности товаров на складе, их страхованию и осуществлению аналогичных складских работ. Поэтому консигнационный склад чаще всего оборудуется отдельно от прочих складских площадей и учет операций на нем ведется обособленно;

в) при поставках по принципу «точно-вовремя» складирование товаров в договоре не фиксируется. Японская система «точно-вовремя» прежде всего нацелена на минимизацию складских помещений и изготовление продукта непосредственно к моменту его продажи. Японские судостроители постарались извлечь из этого максимальную выгоду, сократив производственные запасы стальных изделий с месячной до трехдневной нормы и по существу в десять раз уменьшив нагрузку на склады. Идея была подхвачена другими компаниями — производителями конечной продукции, которые стали предусматривать в договорах со своими поставщиками внедрение системы «точно-вовремя» и именно по этому критерию отбирать себе поставщиков [10; 337].

Следует учитывать, что, работая по системе «точно-вовремя», производитель имеет дело с издержками двух видов: издержки от складирования (нарастающие практически пропорционально величине партии изделий, находящейся в запасе) и издержки выполнения нового заказа, связанные с требуемой для этого переналадкой оборудования (рис. 4).

Оптимальный для производителя размер заказа находится там, где кривая совокупных издержек проходит нижнюю точку.

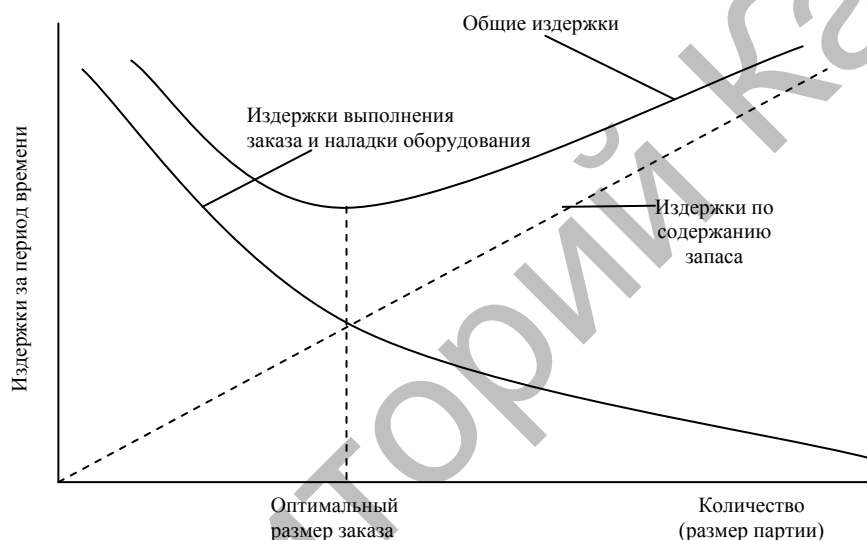


Рисунок 4. Оптимизация размера заказываемой партии товара (данные работы [10; 340])

5. Финансовая логистика призвана обеспечивать финансовыми ресурсами движение товарных потоков. При этом указанное обеспечение должно отвечать следующим требованиям [2; 86]:

- быть требуемого объема;
- осуществлять движение товарных потоков в установленные сроки;
- базироваться на наиболее эффективных источниках финансирования.

Самый простой вариант финансового потока — покупатель перечисляет продавцу денежные средства в качестве оплаты за предоставленную продукцию.

Наряду с этим рыночные условия предоставляют компаниям возможность использовать в качестве источника финансирования ценные бумаги и их производные инструменты (векселя, государственные облигации и др.).

6. Информационная логистика может рассматриваться как функциональная область логистического менеджмента и как самостоятельная область в системе управления организацией. Эти два подхода ни в коей мере не являются противоречивыми и могут трактоваться в качестве определений информационной логистики в широком и узком смысле слова [6; 16, 17].

В первом случае информационная логистика является обеспечивающей функциональной областью логистического менеджмента или общей теории логистики. Объектом ее изучения являются информационные потоки, сопутствующие материальным потокам, а основная цель — обеспечение

логистических систем информацией в нужные сроки, в нужном объеме и в нужном месте. Во втором случае информационная логистика, как ее определили К.Хэссиг и М.Арнольд, является системой, обеспечивающей информацией всю организацию в целом исходя из логистических принципов.

Информационная логистика реализуется в рамках глобальных вычислительных сетей (например, в рамках Интернета).

7. Сервисная логистика. Впервые в сферу интересов логистики сервисные (нематериальные) потоки попали в конце 80-х – начале 90-х годов прошлого столетия. Безусловно, это имело принципиальное значение для развития логистических подходов в индустрии сервисных услуг, так как все предыдущие десятилетия объектом изучения и оптимизации в логистике были только материальные потоки [11; 172].

С точки зрения логистики сервисное обслуживание продукции представляет собой совокупность функций и видов деятельности всех подсистем предприятия, обеспечивающих связь «предприятие-потребитель» в разрезе каждого материального и информационного потока по показателям номенклатуры, качества, количества, цены, места и времени поставляемой продукции в соответствии с требованиями рынка [12; 337].

Ключевой идеей, лежащей в основе логистического подхода к организации и управлению экономической деятельностью, является интеграция. Обусловлено это тем, что потоки материалов, ресурсов, финансов и информации, существующие сами по себе, на технически самостоятельных этапах и стадиях деятельности могут быть взаимосвязаны посредством общей системы управления, что может дать существенный экономический эффект.

Современные логистические системы в менеджменте

Логистическая система (ЛС) — это совокупность элементов (звеньев), находящихся в отношениях и связях между собой и образующих определенную целостность, предназначенную для управления потоками [1; 28].

Звено логистической системы — функционально обособленный объект, не подлежащий дальнейшей декомпозиции в рамках построения логистической системы, выполняющий свою локальную цель, связанную с определенными логистическими функциями и операциями.

Звенья логистической системы могут быть трех основных типов: генерирующие, преобразующие и поглощающие материальные и сопутствующие им информационные и финансовые потоки. Часто встречаются смешанные звенья ЛС, в которых указанные три основных типа звеньев комбинируются в различных сочетаниях. В звеньях логистической системы материальные (информационные, финансовые) потоки могут сходить, разветвляться, дробиться, изменять свое содержание, параметры, интенсивность и т.п. В качестве звеньев ЛС могут выступать предприятия-поставщики материальных ресурсов, производственные предприятия и их подразделения, сбытовые, торговые, посреднические организации разного уровня, транспортные и экспедиционные предприятия, биржи, банки и другие финансовые учреждения, предприятия информационно-компьютерного сервиса и связи и т.д. [1; 28].

Различают следующие виды логистических систем [13; 16]:

1. Гибкая ЛС — это система, в которой доведение материального потока до потребителя осуществляется как по прямым связям, так и с участием посредников.

2. Логистическая система с прямыми связями — система, в которой материальный поток доводится до потребителя без участия посредников, на основе прямых хозяйственных связей.

3. Эшелонированная, многоуровневая ЛС выстраивает материальный поток на пути от производителя к потребителю таким образом, что в нем участвует, по крайней мере, один посредник.

В последние годы разработаны новые ЛС, ориентированные на потребности производства [13; 18, 19]:

1. Система поставки «точно в срок» (just in time) означает, что резервные запасы, создаваемые на стыках процессов, резко сокращаются в целях увеличения производительности и повышения качества (производится и перевозится только то, что необходимо в данный момент времени).

2. Система «канбан» предполагает, что на все производственные участки, включая линию конечной сборки, строго по графику поставляется именно то количество сырья и материалов, которое действительно необходимо для выпуска только запланированного количества продукции.

3. Планируемая программа доставки (SDP — System of Delivery Planning) — усовершенствованная система «точно в срок» — представляет собой систему планирования потребностей в материалах и прогнозирования их количества.

4. Система DRP (Distribution Requirements Planning) — система управления распределением продукции. Главное в ней — контроль состояния запасов, расчет величины заказа, формирование связей производства, снабжения и сбыта, планирование перевозок.

5. Система LRP (Logistic Requirement Planning) — система планирования и контроля входного, внутреннего и выходного материального потока на уровне предприятия.

6. Метод быстрого реагирования (QRM- Quick Response Method) — система планирования и регулирования поставок товаров на предприятия розничной и оптовой торговли.

В своей практической деятельности компании применяют различные сочетания этих систем.

Теория и практика менеджмента в логистической системе

Для эффективного функционирования логистики должна быть создана организация, в которой осуществляется деятельность логистов — менеджеров.

Логистическую организацию (компанию) следует рассматривать как модель, показывающую взаимоотношения внутренних переменных (цели, структура, задания, технология и люди), так и ее взаимосвязь с внешней средой. Последняя разделена на две группы: силы прямого и косвенного воздействия.

Во внутренней среде главной переменной является цель, которая тесно связана с миссией (от латинского — поручение). Миссия логистики — это поручение организации (компании) выполнять логистические цели.

Для того чтобы организация могла успешно работать, ею необходимо управлять. Управление следует рассматривать как циклический процесс, состоящий из конкретных видов управленческих работ, называемых функциями управления:

1. Функция планирования предполагает решение о том, какие должны быть цели логистической организации и что должны делать ее члены, чтобы достичь этих целей. По сути, это подготовка сегодня к определению того, что требуется к завтрашнему дню и как этого добиться. План должен представлять социально-экономическую модель будущего состояния логистической организации.

Основой для разработки логистической системы является оперативное планирование. В оперативных планах разрабатываются стандарты логистической деятельности, описание работ и т.п.; они вписываются в такую систему, при которой каждый направляет свои усилия на достижение общих и главных целей логистической организации.

2. Функция организации состоит в установлении постоянных и временных взаимоотношений между всеми подразделениями логистической организации, определении порядка и условий функционирования. Это процесс объединения людей и средств для достижения поставленных логистической организацией целей.

3. Важной функцией управления логистикой является мотивация. Мотивировать сотрудников — затронуть их важные интересы, дать им шанс реализовать себя в процессе трудовой деятельности. Мотивация — это процесс побуждения себя и других к деятельности для достижения личностных целей и целей организации.

4. Контроль — это процесс соизмерения (сопоставления) фактически достигнутых результатов с запланированными.

В процессе контроля можно получить ответы на следующие вопросы: чему мы научились? Что в следующий раз следует делать? В чем причина отклонений от намеченного? Какое воздействие контроль оказал на принятие решений? Было ли воздействие контроля позитивным или негативным? Какие выводы следует сделать для выработки новых целей?

Эволюция организационных структур логистической деятельности в компаниях (на предприятиях)

Основными задачами логистики являются [2; 77]:

- анализ рынка и оценка спроса и предложений;
- формирование эффективных хозяйственных связей;
- определение потребности в материальных ресурсах;
- определение схемы перевозок, необходимого транспорта и складов;
- выбор поставщиков и потребителей;
- рациональная организация материальных потоков;
- регулирование запасов.

Для успешного решения указанных задач должна существовать определенная организационная структура логистической компании (организационные структуры управления логистическими системами).

Исследования эволюции организационных структур логистической деятельности в компании показали, что они, как правило, проходят в своем развитии три стадии [14; 54].

Первая стадия — это структура традиционного плана. Основная функция логистики на этом этапе — доставка продукции какой-либо компании в розничную сеть. На этой стадии логистические функции расплывлены между различными подразделениями, однако появляются тенденции к объединению логистических функций в организационные подсистемы.

На второй стадии к доставке продукции в розничную сеть добавляются и другие: организация хранения на складах, оптимизация запасов, обслуживание клиентуры и т.д. Вторая стадия характерна не только расширением логистических функций, но и объединением большинства логистических операций и созданием процесса доставки товаров по заказам клиентуры.

Третья стадия — это полный набор логистических действий, включая построение логистических систем; участие в планировании производства и прогнозировании продаж; организация закупок сырья и полуфабрикатов для предприятия; организация поставок товаров за рубеж. Как правило, на этой стадии происходит объединение всех логистических операций, как по доставке сырья и полуфабрикатов, так и поставок готовой продукции в розничную сеть.

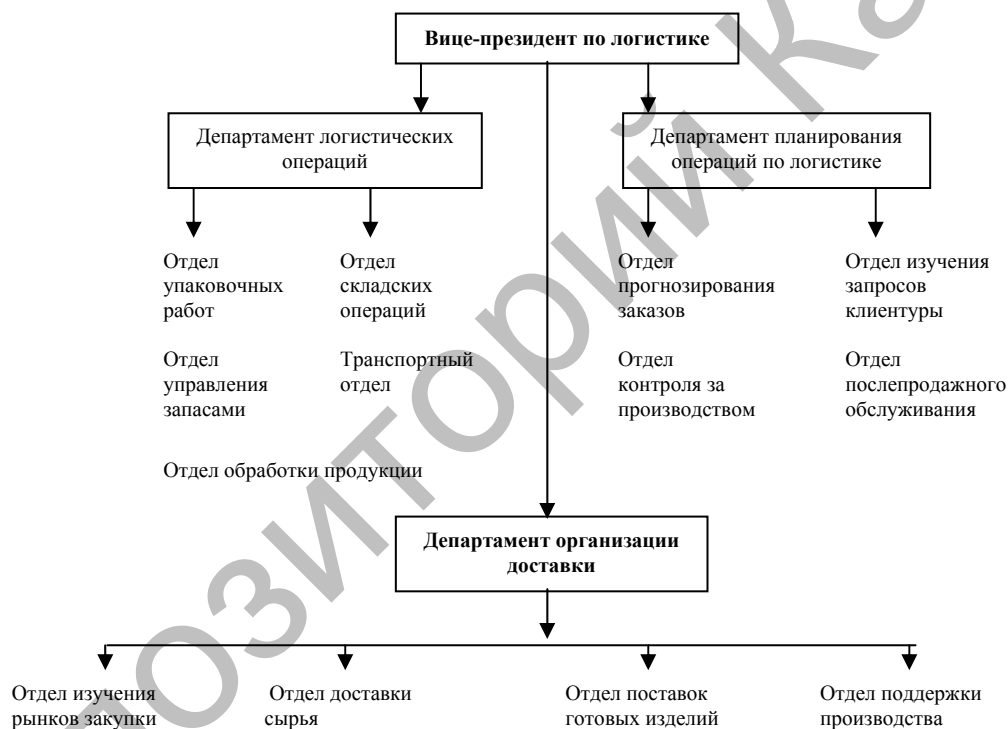


Рисунок 5. Пример организационной структуры логистической компании (данные работы [14; 55])

В настоящее время управление системой логистики осуществляется централизованно или, наоборот, может быть децентрализовано на уровне отделов. Управленческая ответственность может быть разделена между различными организационными подразделениями или может быть сконцентрирована у одного управляющего распределением.

Пример организационной структуры логистической компании представлен на рисунке 5.

Традиционные организационные структуры управления логистическими системами представлены на рисунках 6–8.

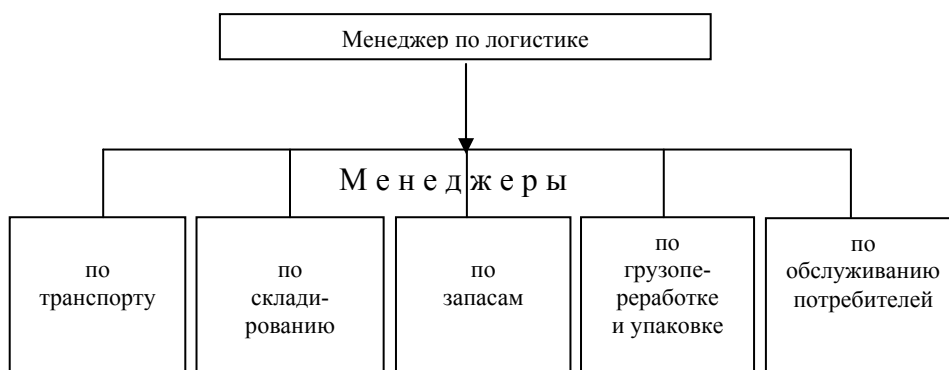


Рисунок 6. Линейная оргструктура управления ЛС (данные работы [2; 78])

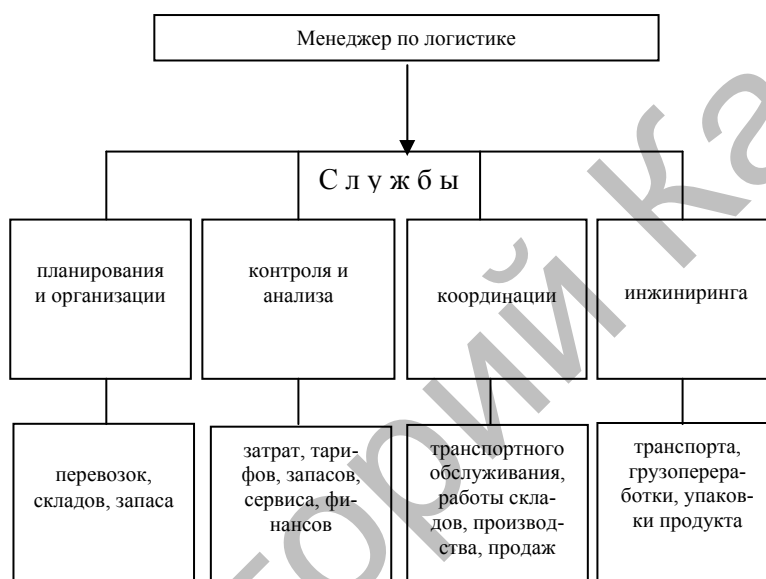


Рисунок 7. Штабная оргструктура управления ЛС (данные работы [2; 78])

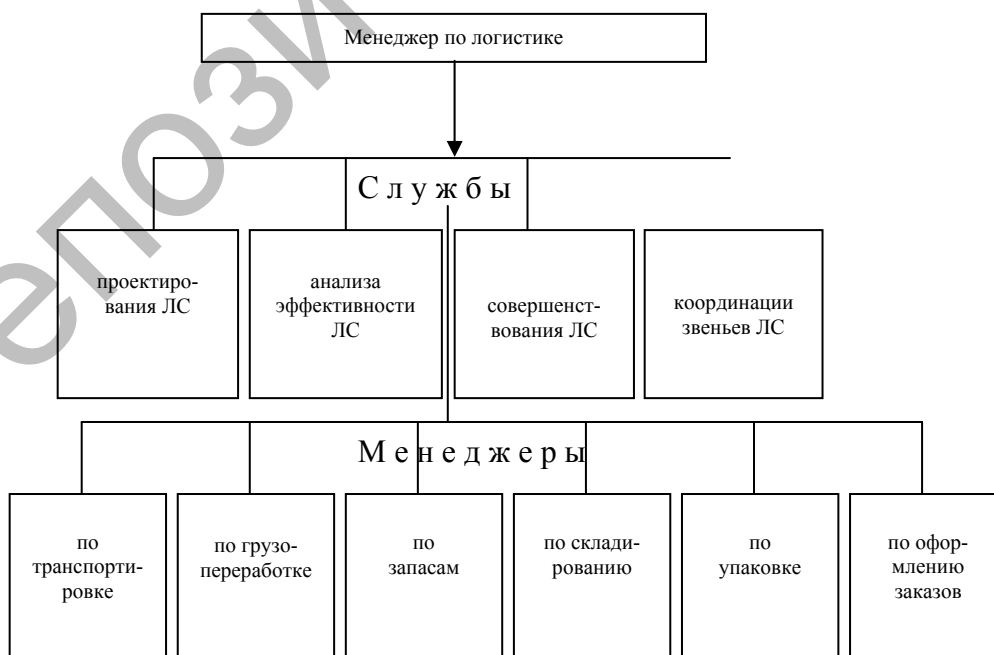


Рисунок 8. Линейно-штабная оргструктура управления ЛС (данные работы [2; 78])

Современный бизнес характеризуется тенденцией постепенного перехода от вертикальных к горизонтальным моделям организационных структур управления логистическими системами (рис. 9).



Рисунок 9. Типовая горизонтальная оргструктура управления ЛС (данные работы [2; 79])

Они отличаются:

- проектной или процессной ориентацией;
- более широкими возможностями использования функционального персонала компании;
- вовлечением потребителей в процесс принятия решений;
- упорядоченной иерархичностью;
- поощрением инициативы персонала.

Логистика будущего

Видение будущего в логистике можно свести к трем основным направлениям; 1) глобальная логистика; 2) логистика «строительного производства»; 3) интеграция предприятий (организаций) Казахстана в мировую логистическую сеть. Первые два направления имеют общемировое значение, третье — это проблема Республики Казахстан.

Под термином «глобальная логистика» понимаются стратегия и тактика создания, как правило, устойчивых макрологистических систем, связывающих бизнес-структуры различных стран мира на основе разделения труда, партнерства и кооперирования в форме договоров, соглашений, общих планов, поддерживаемых на межгосударственном уровне [12; 357].

По мнению Д.Бауэрсокса и Д.Клосса — ведущих западных специалистов в области логистического менеджмента, основными движущими силами его современной глобализации являются: 1) продолжающийся рост мировой экономики; 2) экспансия новейших технологий; 3) развитие и интеграция макрорегиональных хозяйственных структур; 4) новые возможности для формирования глобальных логистических цепей (каналов); 5) реализация процедур дерегулирования, проводимых многими странами для ускорения и удешевления продвижения материальных потоков (рис. 10).

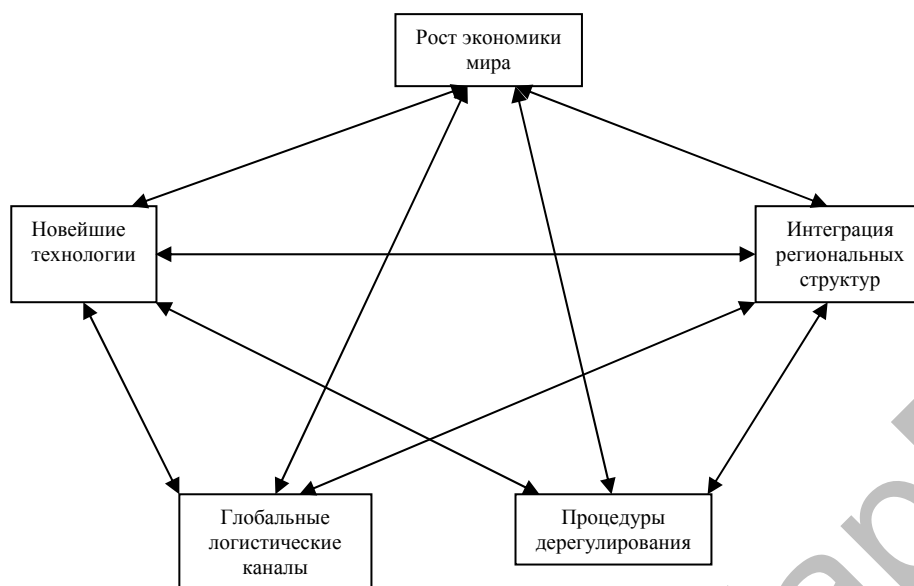


Рисунок 10. Движущие силы глобализации (данные работы [15; 640])

В последние годы стала ярко проявляться концепция гибкого производства. Эта концепция включает четыре взаимосвязанных направления [12; 365]:

- гибкость проектирования — создание многообразия конструкций различного направления и разных потребительских свойств на базе перспективной модели;
- гибкость технологии — использование агрегатного оборудования и переналаживаемой технологической оснастки для быстрого освоения новых технологических процессов;
- гибкость психологии — быстрая перестройка мышления всех участников производства при переходе на выпуск новой продукции;
- гибкость производственной логистики — создание «стройных» производств (англ. *lean production*, нем. *Schlanke Unternehmen*), т.е. производств без излишеств.

Сравнительный анализ принципов, положенных в основу массового и «стройного» производства, приведен в таблице 2.

Т а б л и ц а 2

Сравнительный анализ концепций массового и «стройного» производства

Массовое производство	«Стройное» производство
1. Принципы Форда, Тейлора, Файоля	1. Требования рынка
2. Рост масштабов производства, уровня специализации и стандартизации	2. Увеличение номенклатуры изделий, уменьшение партий выпуска, повышение уровня качества продукции и услуг
3. Люди как продолжение машин	3. Люди и машины дополняют друг друга
4. Люди как средство экономии затрат	4. Люди как ресурсы
5. Сложная схема организации	5. Простая схема организации
6. Авторитарный стиль управления	6. Участие работников в управлении
7. Стремление избежать риска	7. Нововведения
8. Внешний контроль (контролеры)	8. Внутренний контроль (саморегулирование)
9. Возможность частой смены поставщиков	9. Поставщики как партнеры
10. Запасы комплектующих	10. Минимальные запасы комплектующих «на непредвиденный случай»
11. Циклический характер производства	11. Гибкость реагирования на спрос

Примечание. Использованы данные работы [12; 365].

Одним из базовых приоритетов внутренней и внешней политики Казахстана в современных условиях является ускоренная интеграция ее торгового и транспортного комплексов в мировое логистическое пространство, создание благоприятных условий для свободного перемещения товаров, услуг, капитала и рабочей силы. В Стратегии «Казахстан – 2050» отмечается: «Мы ставили задачу развивать инфраструктуру, и это оказалось нам по силам. За прошедшие годы было введено в строй множество крупных стратегических объектов промышленной, транспортной инфраструктуры и инфраструктуры жизнедеятельности. Это — автомобильные и железнодорожные магистрали, трубопроводы, логистические центры, терминалы, аэропорты, вокзалы, порты и так далее...

В настоящее время мы возрождаем Новый Шелковый путь, создавая магистральный транспортный коридор Западная Европа — Западный Китай.

Мы открыли доступ к странам Персидского залива и Большого Востока, построив железнодорожную линию Узень — граница Туркменистана. Построив дорогу Коргас — Жетыген, мы распахнули восточные ворота, проложив путь на рынки Китая и всего Азиатского субконтинента. Мы начали строительство железной дороги Жезказган — Бейнеу» [16; 2].

В прогнозируемой перспективе качественный логистический сервис и упрощение процедуры пересечения границ, предоставление услуг в едином комплексе с развитой системой транспортировки и сети терминалов, практическое применение принципов «5С», включающих скорость, сервис, сохранность, стоимость и стабильность, в состоянии обеспечить исполнение намечаемых задач при условии активного участия казахстанского бизнеса в этих процессах.

Список литературы

- 1 Канке А.А., Кошечая И.П. Логистика: Учебник. — М.: ФОРУМ; ИНФРА - М, 2005. — 352 с.
- 2 Иванов И.Н. Менеджмент корпорации: Учебник. — М.: ИНФРА - М, 2004. — 368 с.
- 3 Бусыгин А.В. Предпринимательство. Основной курс: Учебник. — М.: ИНФРА - М, 1997. — 608 с.
- 4 Миротин Л.Б., Ташибаев Ы.Э., Касенов А.Г. Логистика: обслуживание потребителей: Учебник. — М.: ИНФРА - М, 2002. — 190 с.
- 5 Багиев Г.Л., Тарасевич В.М., Анн Х. Маркетинг: Учебник. — М.: ОАО «Издательство «Экономика», 1999. — 703 с.
- 6 Родкина Т.А. Информационная логистика. — М.: Экзамен, 2001. — 288 с.
- 7 Марусева И.В., Котов В.В., Савченко И.Я. Логистика. — СПб.: Питер, 2008. — 192 с.
- 8 Менеджмент: Экзаменационные ответы. Серия «Сдаем экзамен». — Ростов н/Д.: Феникс, 2002. — 384 с.
- 9 Экономика предприятия: Пер. с нем. / Под ред. Ф.К.Беа, Э.Дихтла, М.Швайтцера. — М.: ИНФРА - М, 2001. — XVI, 928 с.
- 10 Панкрухин А.П. Маркетинг: Учебник. — М.: Ин-т междунар. права и экономики им. А.С.Грибоедова, 1999. — 398 с.
- 11 Кулибанова В.В. Маркетинг: сервисная деятельность. — СПб.: Питер, 2000. — 240 с.
- 12 Логистика: Учебник / Под ред. Б.А.Аникина. — М.: ИНФРА - М, 2005. — 368 с.
- 13 Саркисов С.В. Управление логистикой: Учеб. пособие. — М.: Дело, 2004. — 368 с.
- 14 Неруш Ю.М. Логистика: Учебник. — М.: ЮНИТИ - ДАНА, 2003. — 495 с.
- 15 Бауэрсокс Д.Дж., Клосс Д.Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок: Пер. с англ. — М.: ЗАО «Олимп - Бизнес», 2001. — 640 с.
- 16 Послание Президента Республики Казахстан — Лидера нации Н.А.Назарбаева народу Казахстана «Стратегия «Казахстан – 2050»: новый политический курс состоявшегося государства» // Казахстанская правда. — 2012. — 15 дек. — С. 1–8.

Р.С.Каренов

Логистикалық менеджмент — материалдық және ақпараттық ағындарды басқару туралы жаңа пән және ғылым

Логистикалық менеджменттің пайда болу тарихы, маңызы және орны қарастырылған. Оның тұжырымдамалық және ұғымдық терминологиялық негіздері баяндалған. Логистикалық менеджмент жүйесіндегі негізгі және қамтамасыз етуші кіші жүйелер талданған. Экономикалық қызметті ұйымдастыру мен басқаруға логистикалық тұрғыдан қараудың негізінде жатқан өзекті идея интеграция болып табылатындығы дәлелденген. Менеджменттегі логистикалық жүйелердің түрлері зерттелген. Кәсіпорындардағы логистикалық қызметтің ұйымдық құрылымдарының даму эволюциясы ашылып көрсетілген. Болашақтағы логистика туралы қорытынды жасалған.

R.S.Karenov

Logistic management — new discipline and science about management of material and information streams

The emergence history, value and place of logistic management are considered. Are stated its conceptual and conceptual terminological bases. The main and providing subsystems in system of logistic management are analyzed. It is proved that the key idea underlying logistic approach to the organization and management of economic activity, integration is. Types of logistic systems in management are studied. Evolution of organizational structures of logistic activity at the enterprises reveals. The conclusion about future logistics is drawn.

УДК 338.48 (7/8)

Ж.М.Шаекина, Д.Г.Мамраева, Л.В.Ташенова

*Карагандинский государственный университет им. Е.А.Букетова***Изучение туристско-рекреационного потенциала стран Северной и Южной Америки**

В статье показано туристско-рекреационное районирование Америки. Дана развернутая оценка туристско-рекреационных ресурсов Северной и Южной Америки; проанализированы показатели развития туризма в макрорайонах изучаемого региона; показан уровень конкурентоспособности стран Северной и Южной Америки с учетом таких факторов, как нормативно-правовое регулирование туризма; деловой климат и инфраструктура; человеческие, культурные и природные ресурсы. Определено место стран Северной и Южной Америки в общем рейтинге по уровню конкурентоспособности туристской сферы.

Ключевые слова: туризм, туристско-рекреационное районирование, туристская конкурентоспособность, Северная Америка, Южная Америка, Всемирная туристская организация.

Интерес к странам Северной и Южной Америки существовал всегда, но раньше путешественники ограничивались, как правило, пляжами Акапулько или Канкунам или отправлялись на бразильский карнавал в Рио-де-Жанейро, на аргентинский водопад Игуасу.

Если взглянуть более пристально на Америку, то можно открыть множество интересных географических, исторических и этнических пластов. Достаточно упомянуть, что именно в Северной и Южной частях Америки сохранились традиции индейцев, смешавшихся впоследствии с различными народами и культурами. Именно здесь находятся пирамиды ацтеков, майя и постройки инков.

В таблице 1 приведены туристские центры Северной и Южной Америки [1; 24, 25].