

## ТРАНСФОРМАЦИЯ ИДЕЙ ЛОГИСТИКИ В ЭКОНОМИКО-УПРАВЛЕНЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЯХ

**Введение.** Логистика как наука, как методология управления и оптимизации потоками формировалась на протяжении длительного периода времени. Данному процессу формирования предшествовала большая социальная практика, в первую очередь в военной сфере. Кроме того, становление, развитие и смена взглядов на сущность и содержание логистики прошло достаточно большой путь от первых сделок по обмену продуктов до современных международных договоров купли-продажи.

**Логистика как наука о перемещении материальных и других ценностей** фактически связана с любой человеческой деятельностью. Учитывая примитивность обменных действий первобытнообщинного строя, стоит признать логичным подход Лукинского В. С. о границах временных этапов эволюции логистики [1, с. 23–30]. Используя общепринятую вариацию этих интервалов, в генезисе логистики можно выделить несколько этапов:

I этап – античный период (Древняя Греция, Рим – IV–II вв. до н. э., Великий шелковый путь периода со II в. до н. э. до XV в.) и в Византии (IX–X вв. н. э.). В этот период происходит частичное использование элементов логистики реализуемых при перемещении материальных ценностей, главным образом, в торговле и снабжении войск. Феодальный период развития общества, связанный с развитием сельского хозяйства, завершает этот этап.

II этап – развитие промышленности и укрупнение торговых операций (конец XV века – начало XIX века), первые попытки осмысления практического опыта в логистике. Самым известным исследователем этого периода, рассматривавшим логистику как науку, является французский и русский военный писатель Г. Жомини, написавший в 1837 году научную работу по логистике – «*Precis de l'art de la guerre*» («Очерки военного искусства»). В ней логистика представлялась не просто как процесс материального перемещения, но и как функция управления: планирование, организация и снабжение войск [2].

III этап приходится на середину XIX – начало XX вв. На этом этапе осуществляется процесс интеграции логистики как практической деятельности одного государства в систему государств.

Одним из самых ранних примеров интеграции может служить таможенный союз ряда германских государств (Zollverein), основанный в 1834 г. Он включал в свой состав большинство немецких государств и территорию Пруссии. Им была установлена общая система мер и весов, монетная система. Но самым главным достижением Союза можно считать отмену таможенных преград между участниками и формирование общего дохода из взимаемых пошлин [3].

Кроме того, опыт логистов в военном деле позволил с начала XX в. распространить его на все отрасли экономики, находя применение процессам и операциям, связанным с пространственно-временным перемещением товарно-материальных ресурсов на производстве, их транспортировкой и складированием.

По мнению зарубежных ученых [4, 5, 6, 7], до середины XX века точечное внедрение элементов логистики во всех отраслях экономики связано в первую очередь с малой востребованностью снижения общих затрат в процессе управления материальными потоками.

Дальнейшее развитие промышленности и, как следствие, увеличение материальных и товарных потоков определило необходимость появления в этот период первых организаций, занимающихся вопросами и проблемами логистики. Старейшей организацией, основанной в 1915 г., считается Национальная ассоциация проблем управления закупками, преобразованная в 1967 г. в Национальную ассоциацию агентов снабжения.

Отдельные элементы и принципы логистики применялись при ведении военных действий во времена Второй мировой войны. Большинство производственных предприятий прифронтовой полосы были срочно эвакуированы в первые месяцы войны. Сохранение технологической целостности производств и комплектности оборудования стало главным вопросом процесса эвакуации. Обеспечение потребностей фронта и тыла обуславливало необходимость перевода всей транспортной системы на рельсы военного времени. В связи с тем, что движение составов осуществлялось по однопутному железнодорожному полотну, то для организации быстрого перемещения составов был уточнен «весь наличный парк вагонов и установлено, что эшелоны, осуществившие мобилизационные перевозки на запад, после разгрузки должны были быть немедленно предоставлены для эвакуационных грузов. С этой же целью в прифронтовые районы перебрасывались порожние вагоны и платформы, которых не хватало, а потребность в них постоянно возрастала. Это заставляло осуществлять поиск дополнительных резервов, усилить контроль над правильностью погрузки и заполнения емкости вагонов» [8, с. 171–172]. Таким образом, к середине XX века была сформирована теория военной логистики. Примером наиболее удачной практической апробации разработанных логистических подходов можно считать организацию снабжения американской армии во время открытия второго фронта в годы Второй мировой войны, когда были успешно применены принципы единого управления и координации снабжения, складирования и транспорта. Бесценным является опыт советских военных специалистов по логистической координации работы тыла и транспорта, осуществлявших снабжение и перемещение огромных воинских контингентов.

Постепенно логистика как наука начинает находить свое применение во многих отраслях экономики, а процессы интеграции и логистический подход все чаще используется в сфере обращения. В 1949 году создан Совет Европы, а уже в 1951 г. учреждено Европейское объединение (ФРГ, Бельгия, Нидерланды, Люксембург, Франция и Италия) для упорядочения потоков по перемещению угля и стали [9]. В начале второй половины XX в. в США создается Национальный совет по менеджменту физического распределения, в дальнейшем преобразованный в Совет логистического менеджмента. В это же время создается Европейский центр по логистике (Швейцария).

В Западной Европе возникают и активно развиваются центры по подготовке специалистов для логистики, обучение которых позволяло решить проблемы по следующим направлениям:

- развитие складской инфраструктуры;
- использование мобильного транспорта;
- укрупнение баз данных через применение информационных технологий;
- совершенствование методологии управления материальными потоками.

Развитие логистики как науки в этот период стало следствием воздействия следующих факторов:

- рост запасов и транспортных издержек в системах распределения товаров [10];
- увеличение транспортных тарифов [11];
- появление и быстрое распространение концепции маркетинга [12];
- развитие теории и практики военной логистики [13].

IV этап – конец 50-х и начало 80-х гг. Решающую роль в формировании теории логистики сыграло появление концепции маркетинга

*Куган Светлана Федоровна, к. э. н., доцент, заместитель декана экономического факультета, доцент кафедры менеджмента Брестского государственного технического университета, докторант кафедры организации и управления Белорусского государственного экономического университета  
Беларусь, БрГТУ, 224017, ул. Московская, 267.*

га. В научных исследованиях [14, 15, 16], посвященных этому периоду, доказывается необходимость поворота мировой экономики от рынка производителя к рынку покупателя, что явилось ключевым фактором, объясняющим появление логистики в бизнесе. Особое применение нашла концепция общих затрат в физическом распределении. Данная концепция рассматривала вопрос сокращения общего уровня затрат при движении материального (товарного) потока от производителя к потребителю. Основная идея концепции, выраженная в перераспределении издержек при распределении товаров, легла в основу формирования методологии принятия управленческих решений в логистике [17].

Параллельно с развитием теории логистики происходит углубление экономической интеграции:

- в 1957 г. страны-члены Европейского объединения угля и стали образовали Европейское экономическое сообщество (ЕЭС) и Европейское сообщество по атомной энергии;
- в 1968 г. страны ЕЭС ввели Единый таможенный тариф для третьих стран, отменив их для стран-участниц;
- в 1992 г. подписан Маастрихтский договор о создании Европейского союза (ЕС).

В 70-е годы XX века логистическая методология и ее инструментарий отрывается от военной сферы и смещается в сторону экономики, что в большой мере определялось возросшими требованиями конкуренции на товарном рынке, усложнением рыночной конъюнктуры, стремлением хозяйственников быстрее адаптироваться к быстро меняющимся обстоятельствам. Этот период, названный западными специалистами [18; 19; 20; 21; 22] этапом становления (концептуализации) логистики, отмечен ускоренным и всесторонним развитием теории и практики логистики.

С этого момента логистика существует не только как образ мышления. Происходит интеграция экономических процессов в разных сферах: формирование общей политики торговли и общего рынка товаров, создание шенгенской зоны, ввод в обращение единой валюты. Все эти процессы привели к качественным изменениям рынка покупателей, что, в свою очередь, вызвало возрастание роли сервиса поставок в стратегии компаний. Логистический подход в регулировании бизнес-процессов западных компаний базировался на теории «управления физическим распределением продукции» (physical distribution management). Подобный подход был нацелен преимущественно на регулирование потоков готовой продукции при ее прохождении через длинный ряд звеньев сети распределения. В связи с исчерпанием традиционных резервов увеличения прибыли через снижения затрат на производстве следовало искать новые способы улучшения работы через сферу распределения.

Продолжается развитие транснациональных компаний, что приводит к необходимости создания специальных служб и отделов, отвечающих за логистические операции. Постепенно большинство компаний в своей практической деятельности используют функциональные возможности и законы логистики. К основным решаемым задачам того периода можно отнести:

- 1) объединение обособленно существующих потоков в производстве, хранении и транспортировании через единую систему управления;
- 2) получение экономического эффекта через внедрение отдельных функций логистики в производственную деятельность предприятий.

В это же время на Западе учеными была сформулирована концепция логистики, рассматриваемая как интегральный инструмент управления и представляемая как «менеджмент всех видов деятельности, которые способствуют движению и координации спроса и предложения на товары в определенном месте и в заданное время» [23, с. 19].

В начале 1970-х гг. логистика изучает вопросы управления материальными потоками предприятия. На I Европейском конгрессе (Берлин, март 1974 г.), рассматривая логистику как экономическую категорию, специалисты определяют ее уже как направление науки, изучающее системное планирование и контроль материальных, финансовых, информационных и пассажирских потоков, а также управление ими [24]. Тогда же были сформулированы фундаментальные принципы логистики. Несмотря на заинтересованность ученых и специали-

стов в новом экономическом направлении, позволяющем повысить прибыль, для руководства большинства компаний логистический подход к контролю и уменьшению затрат еще не очевиден.

Конец 1970-х годов: в Ленинграде разрабатывается логистическая технология, описывающая работу транспорта различных видов по методу транспортного узла, осуществлявшего их взаимодействие, а в 1975 году д. ф.-м. н., профессор Леонид Канторович получает Нобелевскую премию по экономике «за вклад в теорию оптимального распределения ресурсов». Концепции советских ученых изучались западными специалистами, и основные научные положения и разработки были положены в основу развития единой Европейской транспортной системы стран ЕС.

Постепенно развитие логистики оказывает все большее влияние на устойчивость экономических процессов в компаниях не только Западной, но и Восточной Европы. Примером решения проблем логистики на государственном уровне является разработка и внедрение в бывшей ГДР в конце 80-х гг. XX в. системы единого комплексного управления транспортом страны (ЛСЕКУТ), в основу которой была положена комплексная оптимизация грузовых перевозок. В Венгрии (Технический университет, г. Будапешт) многие годы достаточно активно проводились исследования по созданию логистических систем, в большей степени связанных с производственными предприятиями.

Этот период отмечен также активным практическим использованием разработанных для микроуровня логистических систем. Внимание исследователей было направлено на создание транспортно-логистических систем. Научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта (г. Москва) выполнялось исследование по оперативному планированию перевозок на автомобильном транспорте. Использование принципов системы «точно-в-срок» (англ. Just-in-Time, JIT) позволило доставлять грузы в заданный срок и сокращать запасы у потребителей. Параллельно проводились работы во Всесоюзном научно-исследовательском институте железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ, г. Москва), которые позволили создать межотраслевую систему «Ритм». Ее успешное внедрение на железных дорогах сыграло определенную роль в снижении объемов запасов сырья и топлива у клиентов [25].

В это же время, в бывшем СССР активно развивалось теоретическое и практическое направление по изучению закономерностей перемещения материальных ресурсов от поставщика к потребителю. Это научное направление, именуемое «рохрематикой», так описывалось С. А. Уваровым: «рохрематика оперирует только материальными потоками, в то время как логистика изучает вопросы по созданию и реализации всей совокупности потоков предприятия, как системы; рохрематика не выходит за рамки системы «производство – сбыт», логистика же ориентирована на значительно больший интервал» [26]. Из данного утверждения следует, что рохрематика является составным элементом логистики и отражает движение ресурсов на микроуровне.

Другими словами, во второй половине двадцатого века происходит активное становление логистики как науки, а практическая ее составляющая приобретает многофункциональную форму по движению материальных потоков с широким привлечением современных информационных систем.

Методологию физического распределения («physical distribution») сменяет комплексный логистический подход, основанный на концепции интегрированной логистики, основная идея которой – управление материальными и сопутствующими потоками в полной цепи поставок, начиная от операций по снабжению необходимым сырьем и материалами (логистика снабжения), производству готовой продукции (логистика производства) и завершая функциями доставки готовых изделий конечному потребителю (логистика распределения). Поэтому логистика, в частности ее потенциал, все чаще рассматриваются как главные факторы национального успеха, его конкурентные преимущества. Логистика становится важным направлением развития как для крупных объединений, так и для средних, а также малых предприятий с небольшими циклическими потоками и широкой номенклатурой грузов. Рационализация работ данного направления в этом периоде достигается путем высокоорганизован-

ного сервиса на основе оптимизации затрат при высоком качестве предлагаемых услуг.

В этап развития логистики ограничивается многими авторами временным интервалом 90-х годов – этап глобализации. Некоторые исследователи [27] считают этот период этапом полной интеграции или этапом развития концепции управления цепями поставок (SCM-концепция). Развитие логистики с середины 80-х до конца 90-х годов прошлого столетия характеризуется оптимизацией хозяйственного управления и применением методов физического распределения. Этот период ознаменован стремительным развитием маркетинговой и логистической концепций в индустриальных развитых странах.

Также в этот период создаются новые экономические союзы:

- 1989 г. – Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество (Asia-Pacific Economic Cooperation, APEC) – сотрудничество 21 государства: Австралия, Бруней, Канада, Индонезия, Япония, Республика Корея, Малайзия, Новая Зеландия, Филиппины, Сингапур, Таиланд, США, Китайский Тайбэй, Гонконг, КНР, Мексика, Папуа-Новая Гвинея, Чили, Перу, Вьетнам, с 1998 г. – Россия);
- 1991 г. – Меркосур – экономический союз Аргентины, Парагвая, Уругвая и Бразилии (Асунсьонский договор);
- 1992 г. – Североамериканские соглашения о свободной торговле – НАФТА (North American Free Trade Agreement, NAFTA) – устранение барьеров торговли между странами-участницами: США, Мексика, Канада.

Создание этих союзов связано не только с расширением торговых отношений, установлением единого таможенного тарифа, но и с единым управлением таможенными службами, отменой таможенного контроля внутри стран-участниц.

На постсоветском пространстве также происходят интеграционные процессы:

- в 1991 году решением двенадцати бывших союзных республик создается Содружество Независимых Государств (СНГ). Спустя некоторое время три страны: Россия, Казахстан и Беларусь предпринимают определенные попытки к созданию таможенного союза (20.01.1995);
- в феврале 1999 г. заключается Договор о таможенном союзе (ТС) и едином экономическом пространстве между Беларусью, Россией, Казахстаном, Кыргызстаном и Таджикистаном (позднее и с Узбекистаном);
- в 2000 г. подписан Договор об учреждении Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС);
- в 2001 году создается Шайнхайская организация сотрудничества (ШОС) – Индия, Казахстан, Киргизия, КНР, Пакистан, Россия, Таджикистан, Узбекистан. Государства этого союза направили свои усилия на укрепление дружественных связей и доверия между собой, содействие экономическому росту, интеграции в мировую экономику, развитию сотрудничества в логистической сфере.

Международные программы и проекты способствовали активному применению инструментов логистики. Логистика, в особенности международная, теперь рассматривается как комплекс, в состав задач которого входят: размещение производства и центров распределения, выбор вида, формы транспортировки, типа сервиса, методов управления запасами, а также проектирование подходящих под ситуацию коммуникационных и информационных систем.

В экономической и научной литературе зарубежными специалистами выделяются два принципиальных направления в определении логистики:

Первое направление – функциональный подход. Исследует управление физическими операциями, связанными с доставкой товара от поставщика к потребителю.

Второе направление – управленческо-экономический подход, характеризуемый более широким диапазоном: помимо управления операциями товародвижения проводится анализ рынка поставщиков и потребителей, координация спроса и предложения на рынке товаров и услуг, а также гармонизация интересов участников процесса товародвижения. В рамках отмеченного подхода появляется множество различных трактовок понятия «логистика». Так, профессор

Г. Павеллек и сотрудники Национального совета США по управлению материальным распределением, определяя сущность логистики, акцентируют внимание на управленческом аспекте. По их мнению, «логистика – это планирование, управление и контроль поступающего на предприятие, обрабатываемого там и покидающего это предприятие потока материальной продукции и соответствующего ему информационного потока» [30]. Многие специалисты в исследуемой области 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» [32, 28]. В справочнике, выпущенном компанией «Данзас» (одна из крупнейших германских транспортно-экспедиторских фирм), логистика определяется «как некая система, выработанная для каждого предприятия с целью оптимального, с точки зрения получения прибыли, ускорения движения материальных ресурсов и товаров внутри и вне предприятия, начиная от закупок сырья и материалов, прохождения их через производство и заканчивая поставками готовых изделий потребителям, включая связывающую эти задачи информационную систему» [28].

В отмеченных трактовках логистика характеризуется односторонне. При этом упускается из виду важная функция логистики – влияние на стратегию предприятия и на создание новых конкурентных преимуществ на рынке. Ряд специалистов по логистике [29, 30] отмечали, что логистика вышла за границы ее традиционного узкого определения и имеет большое значение в стратегическом управлении и планировании фирмы.

Теперь логистика рассматривается как «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» [31, с. 11–12]. Кроме того, «...логистика находится в самом центре осуществляемого компанией в различных областях выбора, в центре предпринимаемых действий и представляет собой важный фактор разработки общей политики фирмы» [22]. Таким образом, логистика охватывает исследование и прогнозирование рынка, планирование производства, закупку сырья, материалов и оборудования, контроль запасов и ряд последовательных товародвиженческих операций, изучение и обслуживание покупателей.

Исследователи М. Кристофер, Доналд Дж. Бауэрсокс и Дэйвид Дж. Клосс отмечают эффективность логистики на отраслевом уровне, где решаются задачи по общеэкономическому процессу развития отрасли, включая вопросы размещения предприятий и складов [32; 33; 34, с. 22].

Другими словами, логистика представляет собой научное направление, изучающее вопросы управления материальными потоками и сопровождающих их вспомогательных потоков от первичного источника до конечного потребителя с минимальными издержками, связанными с товародвижением. Кроме того, это наука о планировании, контроле и управлении всеми логистическими процессами, совершаемыми в процессе доставки сырья до предприятия-изготовителя и готовой продукции до потребителя, о формировании потенциала логистической системы в части возможности использования имеющихся в ее распоряжении ресурсов, а также сборе, передаче, хранении и обработке соответствующей информации.

Несомненно, развитие логистики в практическом направлении повлияло на создание мировых логистических систем. Интенсивное применение методов управления, объединяющих все этапы комплекса «снабжение – производство – хранение – распределение – транспорт – спрос – потребление» предопределило активное использование информационных систем и технологий всеми участниками рынка, особенно в управлении материальными потоками в цепи поставок.

Рост благосостояния общества в начале 2000 г. способствовал изменениям в сфере обращения, а именно – снижению уровня нало-

глобализации, ускорению развития сетевого подхода к организации розничной торговли при отсутствии полного насыщения рынка и отсутствию прямой конкуренции между сетями [35, 36].

Вследствие этого появилась необходимость в формировании первых логистических интеграционных механизмов между предприятиями-производителями товаров и предприятиями розничной торговли. Эти механизмы позволили решить вопросы снижения закупочной цены товара с одновременным увеличением объема закупок и выходом на мировые рынки.

Именно V этап теоретиками и практиками логистики [37, 38] определяется как всемирный, поскольку организация международных перемещений ресурсов становится важным направлением экономики для развитых стран. Кроме того, в этот процесс активно включаются страны с развивающейся и переходной экономикой. Характерная в этом периоде оптимизация в сфере обращения позволяет утверждать, что перестройки отдельных составляющих деятельности компаний явно недостаточно, т. к. рост расходов в одном из видов оказывает влияние на все процессы сферы сопряжения, что приводит к их удорожанию.

Современный, VI этап развития логистики (2000-е годы по настоящее время) отмечен активным развитием информационных систем, как на уровне отдельных предприятий и территорий, так и на международном уровне, что позволяет осуществлять мониторинг всех фаз движения товара.

В 2006 году стремление к сотрудничеству пяти стран: России, Индии, Южно-Африканской Республики, Китая и Бразилии выливается в создание организации с аббревиатурой БРИКС (Brazil, Russia, India, China, South Africa). Участники данной организации представляют собой быстроразвивающиеся страны и, по мнению экспертов, к 2050 г. могут стать доминирующей экономикой в мире. В тот же период Беларусь, Казахстан и Россия в рамках ЕврАзЭС договорились о создании таможенного союза и в октябре 2007 г. заключили ряд соответствующих договоров и соглашений.

С 1 января 2012 г. на территории трех стран-участниц Таможенного союза ЕврАзЭС начинает действовать Единое экономическое пространство (ЕЭП), сформированное для создания условий стабильного и эффективного развития экономик государств-участников, дальнейшего развития логистики и повышения уровня жизни населения. Его отличительными чертами становится согласование налоговой, денежно-кредитной, валютно-финансовой и таможенной политики [39, с. 31].

С 2014–2015 г. осуществляется формирование договора о создании Евразийского экономического союза (декабрь 2014 г. присоединяется Киргизия, январь 2015 – Армения).

В этом периоде логистика выступает надежным инструментом снижения рисков и повышения конкурентоспособности предприятий, регионов, государств. Сегодня во главу угла ставится не продукт, а процесс в форме потока или форма представления потока – цепь поставок. Подобное позиционирование позволяет перейти от дискретного к сквозному управлению по всей логистической цепи, развивая новую идеологию управления процессами и бизнеса в целом – управление цепями поставок [40, с. 22].

Рассмотрев вышеперечисленные этапы развития логистики в рамках интеграции и консолидирования международных организаций, можно сделать вывод о том, что любая интеграционная форма направлена на достижение взаимовыгодных отношений при взаимодействии, повышении экономического роста, достижении и совершенствовании открытой торговли, развитии логистики стран-участниц и повышения ее потенциала, а также улучшение безопасности. При этом, основными факторами дальнейшего развития логистики остаются: возможность снижения себестоимости продукции за счет увязки в единое целое снабжения, производства и сбыта готовой продукции; снижения издержек при перемещении товаров и грузов через государственные границы; развитие научно-технического прогресса в сфере компьютеризации управления логистическими процессами.

По мнению профессора В. С. Лукинского [41, с. 30] эволюция не завершена, в настоящее время происходит постоянное совершенствование интеграционных процессов, которые на фоне развития

международных логистических связей переводят логистику в приоритетное направление экономической политики.

Проведенный анализ истории, практического становления и теоретических исследований позволил оформить трансформацию идей логистики периода середины XX – начала XXI века посредством научных направлений (парадигм). Парадигма включает в себя признанную научным сообществом теорию, правила и стандарты практики, а также общепринятую систему методов [42]:

- аналитическая (1950–1960);
- информационная (1970–1980);
- маркетинговая (1990–2000);
- интегральная (2000–2010);
- инновационная (2010–по наст. время).

В основу аналитической парадигмы был заложен анализ особенностей движения материального потока в производстве и обращении и поиск оптимальных решений. Твердая теоретическая база позволяла использовать при исследованиях сложные экономико-математические модели, отражающие специфику решаемой логистической проблемы. Сложность таких моделей вызвана в первую очередь большими объемами исходной информации, во вторую, обширностью моделей алгоритмов, используемых при принятии управленческих решений. Что при решении задач во внутрипроизводственных системах не только неудобно, но и затратно. Основным результатом этого этапа является формирование основ аналитики, позволивших в дальнейшем осуществлять не только исследование процессов и их моделирование, но и внедрять начальные формы интеграции логистической деятельности.

Информационная парадигма позволила формализовать логистический процесс. Основная идея данной парадигмы заключается в том, что любую проблему управления логистической системой можно решить при помощи программного обеспечения. В основу парадигмы положен системный подход, применяемый как для моделирования самих логистических объектов, так и для синтеза систем информационного обеспечения, что позволяет решать более сложные логистические задачи. Это позволило осуществлять интеграцию логистических функций транспортировки, складирования, грузопереработки и управления запасами.

Построение логистических систем на основе маркетинговой парадигмы дало возможность описать и объяснить отношения между логистической системой и возможностями фирмы в конкурентной борьбе. Научной основой того периода стали теория вероятностей, математическая статистика, что позволяет создавать достаточно абстрактные модели, имеющие большую размерность.

Маркетинговая парадигма (система LRP (logistics requirements planning system)) описывала функционал системы контроля входных, внутренних и выходных материальных потоков на уровне не только предприятия, но и территориально-производственных объединений и макрологистических структур. Система LRP – это концептуальный маркетинговый подход к управлению запасами в распределительных сетях, внутри производственных подразделений объекта, а также прогнозирование потребностей в материальных ресурсах, транспортных средствах, определение оптимального числа звеньев в логистической цепи и т. д.

В начале 2000-х годов распространение получила логистическая парадигма, которую большинство исследователей назвали интегральной [43, с. 18]. Это симбиоз трех вышеуказанных парадигм, учитывающей новые предпосылки развития бизнеса на текущем этапе. Ее реализация осуществлялась через использование различных концепций качественного перемещения материальных потоков: JIT, Lean production, TQM и др. Глобализация мировой экономики и расширение международного сотрудничества способствовали созданию крупных транснациональных корпораций, при этом важнейшим фактором экономического роста стало формирование интегрированных логистических систем как на отраслевом и региональном, так и на межотраслевом, межрегиональном и международном уровнях.

Инновационная парадигма логистики, называемая рядом авторов как предпринимательская [44, с. 73], использует возможно-

сти концепции Supply Chain Management («Управление цепями поставок»). Предпосылками к ее развитию стало новое понимание интегрированной логистики и управление цепями поставок как стратегических элементов и конкурентных преимуществ отдельной компании и цепи в целом, расширение технологических возможностей в области гибких производств и интегрированных информационных компьютерных систем и технологий.

Сопоставляя теоретические и практические подходы к современным интеграционным процессам, хотелось бы отметить тот факт, что современный этап развития мировой экономики представляет расширение территории взаимодействия участников цепи поставок и внедрение интегрированных логистических технологий. Данные технологии включают интегрированное планирование и управление запасами, интеграцию и инновацию логистических бизнес-процессов в цепях поставок, межорганизационную и международную интеграцию, создание единого информационного пространства, контроллинг и аутсорсинг в цепи поставок.

Необходимо отметить еще одну концепцию, которая оказала достаточно большое влияние на трансформацию идей логистики – концепция всеобщего управления качеством (total quality management, TQM). Являясь своего рода философией управления и будучи ориентированной на взаимодействие потребителей и бизнеса, эта концепция нашла свое применение в каждом процессе логистической деятельности.

Каждый этап развития логистики предлагал действенные инструменты, повышающие эффективность деятельности предприятий, становясь постепенно одним из важнейших стратегических инструментов в конкурентной борьбе для многих организаций и фирм [45, с. 17–18].

**Заключение.** Проведенный анализ генезиса логистики позволяет отметить, что этапы фрагментаризации, становления, развития и интеграции логистики протекали весьма интенсивно, при этом сама трансформация идей осуществлялась недостаточно равномерно. Это связано с пересечением интересов специалистов различных направлений: маркетологов, финансистов, менеджеров и логистов. Инертность мышления и узкое видение целей развития не позволяет современным производственным и торговым компаниям в полной мере оценить результаты внедрения логистических подходов и соответственно качественно освоить логистические инструменты, действие которых, как правило, направлено на долгосрочное развитие их бизнеса.

#### СПИСОК ЦИТИРОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Модели и методы теории логистики: учебное пособие / Под ред. В. С. Лукинского. – 2-е изд. – СПб: Питер, 2008. – 448 с.
2. Жомини, Г. Очерки военного искусства; пер. с франц. / Г. Жомини. – М.: Воениздат, 1939. – Т. 2 – 206 с.
3. Правовые вопросы Евразийского таможенного союза = Rechtsfragen der Eurasischen Zollunion; пер. с нем. / [В. Бергманн, пред. сост.]; [общ. науч. ред. Т. Ф. Яковлевой]. – Москва; Берлин: Инфотропик Медиа, 2012. – 368 с.
4. Гордон, М. П. Логистика товародвижения / М. П. Гордон, С. Б. Карнаухов. – М.: Центр экономики и маркетинга, 1998. – 168 с.
5. Иванов, Д. А. Логистика. Стратегическая кооперация / Д. А. Иванов. – М.: Вершина, 2006. – 174 с.
6. Каточков, В. М. Логистическая концепция коммерческой деятельности производственного предприятия: монография / В. М. Каточков. – Челябинск: Изд-во ЮУрГУ, 2001. – 124 с.
7. Кристофер, М. Логистика и управление цепочками поставок; пер. с англ. / Под общ. ред. В. С. Лукинского. – СПб.: Питер, 2005. – 316 с.
8. Батюк, Л. И. Логистика в годы Великой Отечественной войны / Л. И. Батюк, Ф. К. Гадимова // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук: ежемесячный научный журнал. – М., 2015. – № 10-1. – С. 171–173.
9. Зверев, А. В. Политическое значение Евразийского таможенного союза для Германии и Европейского Союза / А. В. Зверев, А. Г. Авдей, А. С. [и др.] // Правовые вопросы Евразийского таможенного союза. – М.: Инфотропик Медиа, 2012. – С. 13–18.

10. Бродецкий, Г. Л. Моделирование логистических систем. Оптимальные решения в условиях риска. – М.: Вершина, 2006. – 376 с.
11. Дыбская, В. В. Логистика: учебник / В. В. Дыбская, Е. И. Зайцев, В. И. Сергеев, А. Н. Стерлигова; под ред. В. И. Сергеева. – М.: Эксмо, 2008. – 944 с.
12. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / Под ред. В. И. Сергеева. – М.: ИНФРА-М, 2004. – 976 с.
13. Лебедев, Ю. Г. Логистика. Теория гармонизированных цепей поставок / Ю. Г. Лебедев. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Изд-во МГТУ им. Н. Э. Баумана, 2007. – 488 с.
14. Канке, А. А. Основы логистики: учеб. пособие / А. А. Канке, И. П. Кошечкина. – М.: Кнорус, 2010. – 576 с.
15. Моисеева, Н. К. Экономические основы логистики: учебник / Под ред. В. И. Сергеева, Н. К. Моисеева. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 528 с.
16. Практикум по логистике: учеб. пособие / Под. ред. Б. А. Аникина. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2006. – 276 с.
17. Основы логистики: учеб. для вузов / Под ред. В. В. Щербакова. – СПб.: Питер, 2009. – 432 с.
18. Бауэрсокс, Д. Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок; пер. с англ. / Д. Дж. Бауэрсокс, Д. Дж. Клосс. – М.: Олимп-Бизнес, 2006. – 640 с.
19. Джонсон, Джеймс. Современная логистика / Джеймс Джонсон, Дональд Ф. Вуд, Дэниел Л. Вордлой, Поль Р. Мерфи-мл. – 7-е изд.; пер. с англ. – М.: Вильямс, 2004. – 624 с.
20. Современная логистика; пер. с англ. / Д. С. Джонсон, Д. Ф. Вуд, Д. Л. Вордлоу [и др.] – 7-е изд. – М.: Вильямс, 2004. – 624 с.
21. Christopher, M. Marketing logistics / M. Christopher, H. Peck. – Second edition. – Elsevier Butterworth-Heinemann: Oxford, 2003.
22. Patil, S. K. A fuzzy AHP-TOPSIS framework for ranking the solutions of Knowledge Management adoption in Supply Chain to overcome its barriers / S. K. Patil, R. Kant, // Expert Systems with Applications. – 2014. – Vol. 41. – Issue 2. – P. 679–693.
23. Таничев, А. В. Логистика / А. В. Таничев. – СПб.: Издательский дом «Нева», 2003. – 192 с., с. 19.
24. Миротин, Л. Б. Логистика для предпринимателя / Л. Б. Миротин, Ы. Э. Ташбаев. – М.: ИНФРА М, 2002. – 251 с.
25. Магомедов, А. М. Логистическая концепция в плановой экономике: ретроспективный анализ / А. М. Магомедов // Современные проблемы науки и образования. – 2015. – № 1 (часть 1) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://science-education.ru/ru/article/view?id=17628>. – Дата доступа: 12.03.2017.
26. Логистика в системе организации предпринимательской деятельности коммерческих структур: дис. ... д-ра экон. наук: 08.00.06 / С. А. Уваров. – СПб., 1997. – 360 с.
27. Модели и методы теории логистики: учеб. пособие / Под ред. В. С. Лукинского. – 2-е изд. – СПб: Питер, 2008. – 448 с.
28. Котлер, Ф. Основы маркетинга / Ф. Котлер; пер. с англ. – М.: Прогресс, 1990. – 736 с.
29. Journal of Business Logistics. – 1986. – Vol. 7, № 2. – P. 3.
30. International Journal of Physical Distribution and Logistics Management. – 1990. – № 7. – P. 53.
31. Мате, Э. Материально-техническое обеспечение деятельности / Э. Мате, Д. Тиксье; пер. с фр. – М.: Изд. группа «Прогресс» - «Универс», 1993. – 158 с.
32. Кристофер, М. Логистика и управление цепочками поставок / Под общ. редакцией В. С. Лукинского. – СПб.: Питер, 2004. – 316 с.
33. Бауэрсокс, Доналд Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Доналд Дж. Бауэрсокс, Дэвид Дж. Клосс; пер. с англ. Н. Н. Барышниковой, Б. С. Пинскера – 2-е изд. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2008. – 640 с.
34. Англо-русский словарь логистических терминов / ECR, Aldata Solution. SeaNews – 2006. – 46 с.
35. Снегирева, В. Розничный магазин. Управление ассортиментом по товарным категориям / В. Снегирева. – СПб.: Питер, 2005. – 416 с.
36. Чкалова, О. В. Торговое предприятие: учеб. пособие / О. В. Чкалова. – М.: Эксмо, 2008. – 320 с.

37. Логистика и управление цепями поставок: монография / Т. Р. Терешкина, Л. Е. Баранова, Л. В. Войнова, Ю. А. Погорельцева, Н. Ю. Шейнер, А. Н. Клунко. – СПб : ГТУРП. – СПб., 2011. – 155 с.
38. Ковалев, М. М. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы : моногр. / М. М. Ковалев, А. А. Королева, А. А. Дутина. – Минск : Изд. центр БГУ, 2017. – 327 с.
39. Родкина, Т. А. Информационно-коммуникационное обеспечение логистики трансграничных перевозок товаров в интегрированном пространстве: научная монография / Т. А. Родкина, Е. М. Комарова. – М. : ВИНТИ РАН, 2017. – 120 с.
40. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика / Под ред. Б. А. Аникина, Т. А. Родкиной. – Москва : Проспект, 2013. – 344 с.
41. Модели и методы теории логистики: учеб. пособие / Под ред. В. С. Лукинского. – 2-е изд. – СПб: Питер, 2008. – 448 с.
42. Никифоров, А. Л. Философия науки: история и методология / А. Л. Никифоров. – М. : Дом интеллектуальной книги, 1998. – 280 с.
43. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика / Под ред. Б. А. Аникина, Т. А. Родкиной. – Москва : Проспект, 2013. – 344 с.
44. Инновационные технологии в логистике и управлении цепями поставок : сборник научных статей / Под общей редакцией В. И. Сергеева – М. : Эс-Си-Эм Консалтинг, 2015. – 156 с.
45. Альбеков, А. У. Логистика коммерции / А. У. Альбеков, В. П. Федько, О. А. Митько – Ростов на Дону : Феникс, 2001. – 512 с.

*Материал поступил в редакцию 24.09.2019*

***KUGAN S. F. Transformation of logistics ideas in economic management researches***

The history of development presented in the article reflects the whole path of the development of logistics from simple exchange operations to multitasking processes on the movement of material flows. The main theoretical principles used in modern logistics were based on centuries-old practical activity. And the intensity of the development of logistics in recent years is directly related to the globalization of the economy.