



Дмитрий Новиков,
Институт исследования товародвижения и
конъюнктуры оптового рынка, начальник отдела
инновационной логистики, д.э.н., профессор

КОГДА СТОИТ ПОСПОРИТЬ О ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ТЕОРИИ (В ПОРЯДКЕ ДИСКУССИИ)

Аннотация. В порядке дискуссии в статье рассмотрены понятийный аппарат логистики и ее исходные постулативные выражения на предмет некорректностей и неточностей. По мнению автора, это в значительной степени мешает использовать реальные возможности логистики и осуществлять ее развитие в новых условиях. И прежде всего это относится к объектам логистического управления и обслуживания.

Ключевые слова. Понятийный аппарат логистики, определение логистики, потоковые процессы, виды логистики, методология логистики.

ANNOTATION. In order of discussion the article considers the conceptual apparatus of logistics and its source postulate expressions related to incorrectness and inaccuracies. According to the author, it largely prevents from using the real possibilities of logistics and implementing its development under new conditions. And above all, it refers to the objects of logistics management and service.

KEY WORDS. The conceptual apparatus of logistics, definition of logistics, flow processes, types of logistics, logistics methodology.

В последнее время отечественные ученые – представители различных школ логистики посылают в разные журналы статьи дискуссионного характера, в которых пытаются пересмотреть или уточнить понятийный аппарат логистики как науки и сферы деятельности и ее фундаментальные, концептуальные основы. В свою очередь оппоненты подобных публикаций упрекают авторов в неактуальности и несвоевременности такой ревизии отечественной логистики, особенно в условиях ее очевидного отставания от экономически развитых стран (США, Германии, Франции, Японии и др.) по целому ряду практически значимых критериев. В связи с этим хотелось бы выразить нашу позицию в этом споре.

Стремительное развитие логистики – этой сравнительно молодой науки и сферы деятельности, обновление ее парадигм, радикальное преобразование форм и методов управления перемещаемыми объектами и потоками особенно в постиндустриальных периодах, а также усложнение ее задач и функций, безусловно, требует периодического пересмотра или хотя бы уточнения ее фундаментальных основ, методологии и инструментов для повышения ее эффективности. Однако это оправданно лишь в том случае, если развитие теоретических и методологических положений логистики и ее понятийного аппарата дополняют научное представление о новых возможностях существующей логистики, выявляют ее неиспользованные резервы (очевидные недостатки и упущенные возможности) и намечают конкретные пути ее реализации. Недаром говорят, что нет ничего более продуктивного и полезного, чем хорошая теория.

На наш взгляд, если оставить в покое философскую трактовку управления как снижение энтропии, а взять за основу более земное определение управления, данное Норбертом Винером, то последнее означает воздействие субъектов управления (юридических и физических лиц) на объекты управления с целью изменения их состояния, поведения или других параметров, например местоположения. Изменение состояния объектов под влиянием управленческих, главным образом технологических воздействий, относится преимущественно к производственной деятельности, где происходит целенаправленное изменение объективных свойств сырья, промежуточных и конечных продуктов переработки для формирования новых потребительских свойств. Хотя подобные же изменения в объектах управления (их состояния и поведения) могут происходить и в результате непроизводственной деятель-

ности, т.е. в сфере услуг (улучшение здоровья, повышение квалификации, улучшение поведения людей в пенитенциарных организациях).

Изменение же местоположения объектов управления происходит с помощью только логистических услуг и всегда означает управление движением (перемещением объектов управления в пространстве и времени) без изменения их состояния и поведения.

К числу таких объектов управления относятся материально-вещественные элементы, люди, информация, финансы, природные и другие потоки, которые в силу своей природы поддаются управляющим воздействиям субъектов управления.

Необходимость такого перемещения в общественных, особенно в экономических, системах обуславливается историческим разделением труда, в результате которого названные объекты (материально-вещественные, людские, финансовые, культурные и природные ресурсы) не могут быть потреблены или использованы по назначению в силу их территориальной отдаленности. Логистика же превращает потенциальную полезность перечисленных ресурсов в реальную путем их перемещения, которое реализуется в трех основных формах:

- результаты деятельности производителей продукции и услуг физи-

“ На наш взгляд, уточнение уже существующих постулативных положений логистики можно и нужно осуществлять исходя из общей теории управления и макроэкономических исследований.

чески могут перемещаться от источников их продуцирования в места их потребления или использования;

- результаты деятельности производителей продукции и услуг не могут перемещаться к потребителям или пользователям (объекты строительства, недвижимость, рекреационные ресурсы, зрелищные мероприятия, культурные ценности, услуги крупных центров и стационаров здравоохранения, услуги престижных образовательных учреждений, крупных банков и др.). В этих случаях потребители или пользователи сами перемещаются для потребления (пользования) этими ресурсами, образуя людские потоки, которые также управляются с помощью логистики;
- смешанные формы перемещения, когда часть продуктов и услуг одних и тех же отраслей, сфер деятельности и даже отдельных

структур могут потребляться (использоваться) только в местах их продуцирования и требуют тем самым перемещения самих потребителей или пользователей этой продукции и услуг, а другая часть может быть получена в местах нахождения этих потребителей. Чаще всего это достигается либо за счет перемещения результатов продуцирования по адресу заказчиков (торговля и доставка продукции через Интернет, трансляция спортивных и зрелищных мероприятий, дистанционное обучение, почтовые отправления, доставка пенсий и пособий), либо путем перемещения самих производителей (поезда здоровья, оказание медицинской помощи на дому, передвижные выставки, театральные гастроли, передвижные магазины в отдаленных пунктах).

Пространственно-временное перемещение перечисленных и других объ-





ектов также может быть направлено на реализацию целей и задач физических и юридических лиц, непосредственно не связанных с потреблением продукции и услуг. К таким формам перемещения относятся военные учения и операции, доставка рабочей силы к местам ее использования, организация движения космических объектов, перемещение миграционных потоков, пешеходное движение и др.

Все эти формы перемещения названных объектов представляют различные логистические процессы, которые в той или иной степени требуют управления и без которого это перемещение может не достигать своих целей или достигать недопустимой для общества ценой (с неоправданными издержками, нарушением безопасности движения, экономических требований и других необходимых ограничений). Специфика самих перемещаемых объектов и целей перемещения обуславливает многие разнообразные формы управления этими объектами, которые отражаются в различных аспектах теории и практики отечественной логистики, создают основы для формулировки неоднозначных и часто довольно противоречивых определений логистики и формирования ее различных школ и непрекращающихся дискуссий, в том числе и в журнале «ЛОГИСТИКА». Тем не менее можно попытаться дать самое общее определение логистики.

Логистика – это комплекс услуг по управлению движением (пространственно-временным перемещением) любых объектов, способных подвергаться управляющим воздействиям людей, для достижения общественных целей этого движения в виде экономического и социального эффекта при минимальных или хотя бы сопоставимых затратах. Особенности самих перемещаемых объектов и целей этого движения позволяют классифицировать различные виды логистики по целому ряду актуальных для теории и практики признаков [7] и одновременно более глубоко и обстоятельно раскрывать сущность и содержание основных процессов каждого вида логистики и последовательность их осуществления.

Если согласиться с таким обобщенным определением логистики как особой управленческой услуги, можно обнаружить ряд некорректностей и неточностей как в понятийном аппарате логистики, так и в ряде ее исходных постулативных положений, что в значительной степени мешает использовать реальные возможности логистики и осуществлять ее развитие в новых условиях. И прежде всего это относится к объектам логистического управления и обслуживания [6].

При всем разнообразии определения логистики (свыше 200 определений) большинство исследователей так или иначе выражают согласие с ее первоначальной общепринятой трактовкой, в соответствии с которой логистика

рассматривается как управление потоковыми процессами или материализованными потоками (материально-вещественными, людскими, финансовыми, информационными, природными).

Между тем это фундаментальное традиционное определение современной логистики является не только некорректным, но и неполным. Если потоковый процесс означает пространственно-временное перемещение (движение) определенных объектов, то такое движение может осуществляться не только в виде потоков, которые объединяют множество этих объектов более или менее общими характеристиками и параметрами движения этих потоков (направленностью, мощностью, интенсивностью, скоростью, периодичностью), но и в виде процессов движения любых объектов, в том числе одиночных и перемещаемых эпизодически. Ведь для нормального осуществления общественно-полезной деятельности, особенно для достижения важных системных целей страны, объективно необходимо перемещение не только массовых объектов в виде различных потоков, но и отдельных объектов, актуальных для благополучия и развития страны, даже если такое перемещение носит эпизодический характер, обусловленный конкретной ситуацией.

Речь идет о космических объектах (ракетах, спутниках), военных объектах, уникальных экземплярах оборудования, грузов и других ресурсов при разных гуманитарных акциях, отдельных экспедициях и делегациях, ценных музейных и выставочных экспонатах и др. И хотя все они не подпадают под категорию потоков, а следовательно, потоковых процессов, их перемещение в пространстве и времени также, а в ряде случаев и в большей степени, нуждается в эффективном управлении с помощью логистики и поэтому входит в сферу логистической деятельности.

Однако согласно классическому определению логистики, движение таких одиночных, эпизодически перемещаемых объектов априори исключается из сферы логистической деятельности, поскольку оно не отвечает условию управления *именно потоковыми процессами*.

Некорректность обозначения потоков как объектов логистического управления становится очевидна с

Таблица 1.
Сравнительные особенности социально ориентированной логистики

Социально ориентированная логистика	Преимущественно государственные структуры, реже структуры с государственно-частной собственностью	То же	1. Социальный эффект в виде общественно значимых последствий 2. Экономический эффект в виде доходов	1. Получение социального эффекта в виде общественно значимых последствий 2. Частичная окупаемость затрат за счет рыночного спроса логистических услуг	1. Государственное финансирование 2. Частичная окупаемость затрат за счет рыночного спроса	1. Соотношение социального эффекта в балльном исчислении и затрат 2. Оценка степени экономической окупаемости произведенных затрат
-------------------------------------	---	-------	--	--	---	---

позиции общей теории управления, согласно которой любой объект управления сохраняет свое независимое существование вне управления как до применения к нему управляющих воздействий, так и после их прекращения. Это относится к скоплению материально-вещественных ресурсов в виде различных запасов, людей в пунктах отправления, финансов, информации и других объектов, подготовленных к перемещению к природным и стихийным общественным процессам, протекающим без управляющих воздействий субъектов управления к ранее организованным процессам движения различных объектов, подлежащих рационализации (оптимизации) с помощью, например, инновационной логистики. Все они – потенциальные объекты логистического управления с целью реального перемещения или его преобразования с помощью управляющих воздействий логистических структур.

Однако большинство потоков, состоящих из объектов – продуктов человеческой жизнедеятельности, так или иначе уже является результатом управления и служит скорее средством, чем объектом управления [7].

Другими неиспользованными резервами современной логистики, в том числе в нашей стране, являются недостаточное исследование и развитие, а зачастую даже сознательное игнорирование других видов логистики, кроме логистики в виде управления движением материально-вещественных объектов. Между тем объективная необходимость перемещения в современных условиях множества других объектов (людей, финансов, информации, природных ресурсов) как в потоковом оформлении, так и в качестве единичных экземпляров требует логистического управления

или логистической поддержки практически во всех сферах общественной деятельности, где логистические процессы в большинстве случаев осуществляются работниками этих сфер не на научном, а на эмпирическом уровне знаний, т.е. неспециалистами в области логистики. Это относится к финансовой, информационной логистике, к логистике по управлению перемещением людей, к инновационной логистике.

Для использования этих резервов необходимы специальные научные исследования, в которых современные достижения в области фундаментальной и особенно инновационной логистики должны органически сочетаться со спецификой перемещения тех или иных объектов логистического управления в каждой сфере общественной деятельности.

Особого внимания заслуживает социально ориентированная логистика, результативность которой проявляется в позитивных последствиях для всей общественной системы (социума), и поэтому не может быть адекватно оценена экономическим эффектом, а следовательно, и окупаемостью произведенных затрат на услуги этого вида логистики (табл. 1). Эффективность услуг социально ориентированной логистики измеряется такими показателями, как безопасность страны и ее имидж, инвестиционная привлекательность, здоровье населения и продолжительность жизни, уровень развития науки, образования, культуры, достижения в политике. Одновременно социально ориентированная логистика за счет улучшения перечисленных и других общественно значимых (социальных) показателей создает объективные условия для будущего (отложенного) экономического эффекта в различных сферах деятельности, которые ис-

пытывают позитивное влияние этого вида логистики.

Однако для правильного определения социального и экономического эффекта, а также для целесообразности произведенных затрат требуются более глубокие исследования услуг этого вида логистики и оценки ее последствий для нашей страны.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Управление цепями поставок: учебник / Под ред. Б.А. Аникина и Т.А. Родкиной. – М.: Проспект, 2013 – 216 с.
2. Актуальные проблемы управления – 2013: материалы 18-й международной научно-практической конференции. Вып. 3, Государственный университет управления. Секция «Логистика, аутсорсинг, аутстаффинг». – М.: ГУУ, 2013.
3. Афанасенко И.Д., Борисова В.Б. Логистика в системе совокупного знания. – СПбГЭУ, 2013 – 395 с.
4. Курбатов О.Н., Новиков Д.Т., Скоробогатова Т.Н. Логистика в сфере услуг населению // РИСК. – 2009. – № 2. – С. 170–176.
5. Новиков Д.Т. Зачем нужна социально-ориентированная логистика // Логистика. – 2014. – № 9. – С. 62–65.
6. Кейванова Е.В. Нетрадиционный взгляд на логистику, ее объекты управления и обслуживания // РИСК. – 2015. – № 1. – С. 36–40.
7. Новиков Д.Т., Хаиров Б.Г. Уточнение сущности и возможности современной логистики // Логистика. – 2015. – № 9. – С. 46–49.