

Неклюдов Р.Н.
аспирант, Иркутский государственный
университет путей сообщения, Иркутск, Россия
Сольская Ирина Юрьевна,
профессор, Иркутский государственный университет путей
сообщения, 664074, г. Иркутск, ул. Чернышевского, д. 15
e-mail: irina_solskya_@mail.ru

**ГЕНЕЗИС ПРЕДСТАВЛЕНИЯ О СОДЕРЖАНИИ
ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ
THE GENESIS OF THE CONCEPT OF THE CONTENT OF THE
TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM**

Аннотация: В статье проводится аналитическое исследование генезиса представления о содержании транспортно-логистической системы. Рассмотрена этимология термина «логистика», а так же выделено поэтапное историческое развитие транспортно-логистической системы с древности до настоящего момента с определением специфики условий (переход от рынка продавца к рынку покупателя, усложнение системы рыночных отношений, энергетический кризис, научно-технический прогресс, глобализация и пр.), влияющих на содержательный характер этой системы. Отмечены ключевые моменты, которые позволили осуществить управление логистическими процессами с помощью информационных технологий, передачи данных на современном уровне с помощью новых стандартов и средств передачи информации. Отмечено значительное усложнение содержания понятия транспортно-логистической системы, которое подразумевает не только своевременную транспортировку, хранение и распределение товаров, но и различные виды коммуникаций взаимодействующих субъектов, использование цифрового управления, а так же информационное и правовое консультирование.

Ключевые слова: логистика, транспортно-логистическая система, транспортировка, логистические технологии, эволюция транспортной логистики, транспортная инфраструктура, транспортный коридор, транспортно-логистическая революция.

Annotation. The article provides an analytical study of the genesis of the concept of the content of the transport and logistics system. The etymology of the term "logistics" is considered, as well as the gradual historical development of the transport and logistics system from antiquity to the present moment is highlighted, with the definition of the specifics of the conditions (transition from the seller's market to the buyer's market, the complexity of the market relations system, the

energy crisis, scientific and technological progress, globalization, etc.) affecting the meaningful nature of this system. The key points that made it possible to manage logistics processes using information technology, data transmission at a modern level using new standards and means of information transmission are noted. A significant complication of the content of the concept of a transport and logistics system is noted, which implies not only timely transportation, storage and distribution of goods, but also various types of communications between interacting entities, the use of digital management, as well as information and legal advice.

Keywords: logistics, transport and logistics system, transportation, logistics technologies, evolution of transport logistics, transport infrastructure, transport corridor, transport and logistics revolution.

Введение

В современном обществе происходит постоянное развитие и совершенствование транспортной отрасли, благодаря чему растет роль и распространение данной отрасли логистики, представляющей собой услуги по качественной и быстрой доставке грузов. Сегодня наблюдается тенденция к усилению роли подобных услуг. Расширение сферы применения логистики является одной из характерных тенденций современной экономики. Транспорт принимает участие на всех стадиях логистики – снабжении, производстве, распределении. Задачи транспортной логистики могут быть распространены на процесс любого перемещения груза. При этом рынок транспортных услуг усложняется, все элементы транспортного процесса интегрируются на базе применения концепции логистики и современных логистических технологий.

В геополитическом масштабе на современном этапе наблюдается серьезная борьба не только за ресурсы, но и за контроль над транспортно-логистическими системами. В связи с этим необходимо проанализировать генезис представления о содержании транспортно-логистической системы в исторической ретроспективе.

Материалы и методы

Этимология термина «логистика» означает «мышление, расчет, целесообразность». Исторически логистика, как практическая деятельность, развивалась с древности как необходимая составляющая военного дела: управление перевозками, активное и своевременное вооружение армии, планирование и снабжение войск материальными ресурсами, содержание запасов и пр. В целом еще начале XX в. логистика считалась военной наукой. Логистические принципы и модели широко использовались в мировых войнах XX в. В период Второй мировой войны логистика активно применялась в материально-техническом снабжении многих армий, что

позволило обеспечить четкое взаимодействие военной промышленности, тыловых и фронтовых снабженческих баз и транспорта.

Подобно исследованию операций, математической оптимизации, сетевым моделям и другим методам прикладной математики, показавшим свою эффективность в военной области, логистика постепенно перешла в сферу хозяйственной практики и стала широко использоваться в экономике в 60-70-е гг. XX в. В эти годы развитие транспортной логистики обуславливалась многими факторами. Например, развитием конкуренции и переходом от рынка продавца к рынку покупателя. Теперь транспортировка и хранение товаров, организация различных форм сервиса для потребителя вышли на главенствующие позиции и определяли преимущество в конкурентной борьбе. С усложнением системы рыночных отношений и повышением требований к качеству распределения продукции образовалась сложная система связей между различными субъектами рынка, что, в свою очередь, требовало разработки новых методов и моделей размещения складов, определений оптимальных размеров поставок, схем маршрутов перевозок и пр. Энергетический кризис 1970-х гг. потребовал не только рациональной организации транспортных перевозок, но и предельной согласованности действий всех участников логистического процесса.

В конце XX – начале XXI вв. научно-технический прогресс, создав гибкие автоматизированные производства, изменил кардинально требования к складским помещениям, объемам грузоперевозок и их срокам. Так же научно-технический прогресс позволил впервые реализовать, используя новейшие средства связи и информатики, управление логистическими процессами с помощью информационных технологий, передачи данных на современном уровне (новые стандарты и средства передачи информации). Все это резко усложнило содержание транспортно-логистических систем, позволив при этом, контролировать все этапы движения сырья и готовой продукции, выявлять потери в существующих схемах управления товарными потоками и получать иную информацию в режиме он-лайн. Данные процессы повлекли за собой разработку теории систем и теории компромиссов. Теория систем позволила с научной точки зрения рассматривать проблему товародвижения как комплексную, а различные предприятия, участвующие в товародвижении, представлять в виде единой системы. Это привело к пониманию необходимости учета и согласования особенностей, интересов, внутренних и внешних взаимосвязей всех участников логистической цепи. Теория компромиссов позволила выбирать решения, сокращающие общие затраты или повышающие общую прибыль, несмотря на ущерб деятельности отдельных подразделений компании или отдельных предприятий-участников общего логистического процесса.[8, С.7]

На этапе глобализационных процессов в мировой экономике можно было также наблюдать принятие ряда мер по унификации правил

внешнеэкономической деятельности, в том числе по упрощению прохождения таможенных процедур на пограничных переходах. Создавались международные распределительные центры, происходила концентрация грузо-складских пунктов в условиях интеграции экономик стран Западной Европы, были унифицированы тара, подвижной состав и технические параметры путей сообщения, внедрялись новые технологии перевозок (например, интермодальные) и обработки информации, стали использоваться автоматические системы считывания и адресования грузов [8, С.8].

На современном этапе в исследованиях Королевой А.А. предложена новая периодизация эволюции транспортной логистики: Logistics 1.0 – обслуживание ранней торговли выючными животными, простыми гребными и парусными судами вдоль складывающихся торговых путей, таких как Транссахарский, Шелковый пути и Путь из варяг в греки; Logistics 2.0 – от средневековой торгово-ремесленной и почтовой логистики до трансокеанского колумбова обмена; Logistics 3.0 – транспортная логистика промышленных революций с пароходными, железнодорожными и автомобильными перевозками и последующим использованием авиационного транспорта; Logistics 4.0 – интеграция транспортной и производственной логистики с цифровым управлением транспортом в распределенных цепях добавленной стоимости, что дало синергический эффект совместного применения сетевых и информационных технологий, названных в XXI в. цифровой транспортной логистикой.[7, С.5,] Отсюда видно, что именно четвертая транспортно-логистическая революция значительно повысила роль транспортно-логистической системы для развития экономик государств, став важным конкурентным преимуществом стран. Особенно это важно для России, где наблюдается высокая транспортная емкость экономики: так, если для производства 1 долл. ВВП в странах Европейского Союза требуется 0,3 т км грузоперевозок, то в России – 5,5 т км.[7, С.2,]

Результаты

На основании изученных исследований следует дать следующее определение транспортно-логистической системы. Это совокупность различных субъектов, а так же объектов инфраструктуры как логистической, так и транспортной в совокупности с материальными, финансовыми и информационными потоками между ними, которые призваны выполнять транспортировку, хранение и распределение товаров.[2, С.34,] Помимо этого многие исследователи в понятие транспортно-логистическая система включают информационное и правовое консультирование. При этом транспортно-логистические системы делятся на макро-(государственные, региональные и пр.) и микрологистические системы (транспортно-логистические комплексы). А так же транспортно-

логистическая система имеет ряд подсистем: зоны хранения, приемоотправочные парки, сортировочные парки и грузовые фронты.

Сегодня исторические условия, определяющие содержание транспортно-логистической системы, кардинально изменились. Так называемый «логистический шторм», наблюдаемый на транспортном рынке при разрыве и переориентации логистических цепей, выступает основанием для создания новых альтернативных путей, активным использованием автоматизированных систем и пр. «Высокая неопределенность транспортно-логистического рынка, связанная с геополитической обстановкой и волатильностью экономических условий в целом, а так же форс-мажорный характер введенных санкций против РФ требуют от транспортно-логистических систем не только быстрой реакции, но и разрушают традиционные логистические схемы, меняют парадигму и архитектуру транспортного бизнеса, стирают границы между контрагентами, находящимися в он-лайн взаимодействии, по сути, превращая транспортно-логистический рынок в рынок электронных продаж товаров и услуг».[9, С.146]

Исторические вызовы на современном этапе требуют не только четкого осознания содержательной глубины в понимании транспортно-логистической системы, но проработки её стратегического развития. Это можно увидеть в разработанной Министерством транспорта РФ Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, где отмечается учет специфики транспортно-логистической системы регионов, принципы национальных транспортных коридоров, выделяется приоритет структурных проектов, обеспечивающих единство транспортно-логистической системы и ликвидацию её диспропорций.[10]

Выводы

Таким образом, понятие транспортно-логистической системы уходит корнями в древность, как часть военного дела, постепенно превратившись в большей степени в военную науку. Однако вторая половина XX в. изменила ситуацию, сделав транспортно-логистическую систему необходимым атрибутом экономической жизни, а в геополитическом масштабе – ключевым преимуществом каждого государства наравне с обладанием природными ресурсами. Соответственно содержание понятия транспортно-логистической системы значительно усложнилось, включив в себя не только своевременную транспортировку, хранение и распределение товаров, но и использование цифрового управления, различные виды коммуникаций взаимодействующих субъектов и пр.

Библиографический список

1. Грищенко А.И., Федотенков Д.Г., Лобановский А.М. Основные принципы формирования транспортно-логистической системы

региона/ Вестник Брянского государственного университета. – 2015 (2).- С. 325-330

2. Зеленков Г.А., Шеченко В.Н. Сущность транспортно-логистической системы, структура и принципы построения/ Экономический вектор. – 2017. - №4 (11). – С. 34-37

3. Ивуть Р.Б. Логистические системы на транспорте: учебно-методическое пособие / Р. Б. Ивуть, Т. Р. Кисель, В. С. Холупов. – Минск: БНТУ, 2014. – 76 с.

4. Кизим А.А. Формирование и развитие транспортно-логистической системы региона: теория, методология, практика: дисс. 08.00.05. Ростов- на-Дону. – 2005

5. Королева А.А., Дутина А.А. Международная транспортная логистика. Монография. – Минск: изд-во центр БГУ. – 2020. – 144 с.

6. Кородюк И.С. Научно-методические основы создания транспортно-логистических систем в регионах Сибири и Дальнего Востока: автореф. диссертации на соискание ученой степени доктора экономических наук. СПб. – 2004. – 36с.

7. Королева А.А. Концептуальное развитие математических методов и моделей анализа и прогнозирования систем транспортной логистики: автореф. диссертации на соискание ученой степени доктора экономических наук. Минск. – 2023. – 48с.

8. Лавриков, И. Н. Транспортная логистика: учебное пособие / И. Н. Лавриков, Н. В. Пеньшин. – Тамбов: Изд-во ФГБОУ ВО «ТГТУ», 2016 – 92 с.

9. Покровская О.Д. Генезис логистических транспортных систем уровня 5-рl в свете новых антироссийских санкций/ Бюллетень результатов научных исследований. – 2022 .- Вып. 2. – С. 141-163

10. Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р)/ <https://rosavtodor.gov.ru/docs/transportnaya-strategiya-rf-na-period-do-2030-goda-s-prognozom-na-period-do-2035-goda>