

ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НА ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЯХ РАЗЛИЧНОГО МАСШТАБА

*Екатерина Валерьевна Лепетухина, бакалавр факультета
государственного и муниципального управления,
e-mail: lepetukhinae@mail.ru,*

*Волгоградский филиал ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ»,
http://vlgr.ranepa.ru,*

*Валерия Михайловна Лановая, бакалавр факультета
государственного и муниципального управления,
e-mail: leralanovaia@mail.ru,*

*Волгоградский филиал ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ»,
http://vlgr.ranepa.ru*

В статье представлен ретроспективный взгляд на формирование логистики в экономических системах различного уровня. Рассмотрены логистические структуры с точки зрения системного подхода. Работы в области логистики города предлагают решения, связанные с общественной инфраструктурой, землепользованием, управлением транспортом и перевозками, экологией региона, а также оптимизацией государственного управления.

Ключевые слова: логистика, логистическая система, микрологистическая система, макрологистическая система, логистика города, city logistics.

DOI: 10.21777/2307-6135-2016-2-84-90

Введение

В современном мире, в мире рыночной экономики, предпринимательская деятельность является основным звеном. И на сегодняшний день уже не секрет, что успех современной компании, ее эффективная деятельность, высокие темпы развития и повышение конкурентоспособности зависят во многом от логистического управления, которое и осуществляет практическую деятельность по управлению совокупностью материальных, финансовых, информационных, кадровых и иных ресурсов в сфере производства и обращения.

Существует множество операционализаций понятия «логистика». Во многом это объясняется тем, что логистика включает множество направлений и акцентирование внимания на одном из них существенно меняет смысл и содержание самого определения. Так, например, М. Н. Григорьев и С. А. Уваров определяют логистику как научное и практическое направление деятельности по интеграции управления процессами движения совокупности материальных, информационных, финансовых, трудовых и правовых потоков в экономических системах [1, с. 10]. А. А. Кузнецова понимает под логистикой науку об управлении и оптимизации материальных и иных связанных с ними потоков в бизнес-системах [2, с. 189]. Б. А. Аникин предлагает рассматривать данное понятие как интегральный инструмент менеджмента, способствующий достижению стратегических, тактических или оперативных целей организации бизнеса за счет эффективного (с точки зрения снижения общих затрат и удовлетворения требований конечных потребителей к качеству продуктов и услуг) управления материальными и (или) сервисными, а также сопутствующими им потоками (финансовыми, информационными и т. п., например [3, 4]) [5, с. 21].



Е.В. Лепетухина



В.М. Лановая

Современная трактовка понятия «логистика»

В связи с глубоким проникновением логистики во все сферы хозяйственной деятельности (как в области коммерции, так и в управлении государством [6–8]) в научной литературе стали складываться национальные видения содержания понятия «логистика». Основные подходы к определению отображены на рис. 1.

В отечественной экономической литературе при определении понятия логистики акцентируются научные аспекты термина. Одним из наиболее емких, на наш взгляд, определений является «Логистика – это научная дисциплина об управлении потоками в системах» [9].

Представленные выше определения трактуют логистику как науку. Однако встречаются и другие трактовки, в которых логистика рассматривается с точки зрения управленческих, экономических, оперативно-финансовых и творческих аспектов, которые представлены на рис. 2.

В завершении рассмотрения определений логистики остановимся на определении, которое наиболее полно, по мнению авторов, отражает на сегодняшний день то, чем занимается данная наука. Таким образом, логистика – это интегральный инструмент менеджмента, способствующий достижению стратегических, тактических или оперативных целей организации бизнеса за счет эффективного управления материальными или сервисными, а также сопутствующими им потоками.

Историческое происхождение термина «логистика»

Но чтобы понять сущность логистики, необходимо обратиться к ее истории. Сам термин «логистика» имеет как древнегреческие корни:

- 1) «logos» – разум;
- 2) «log» – мышление;
- 3) «logismos» – расчет;
- 4) «logo» – думать;
- 5) «logistea» – искусство;

так и французские: «loger» – делать постой. Последняя трактовка объясняется тем, что возникновение и развитие практической логистики связывают с военным делом. Немецкий математик, физик и философ Г. Лейбниц употреблял термины «logistica» и «logica miatematica» как синоним для разрабатываемого им «calculus rati- osinator» – исчисления умозаключений, идеи которого получили впоследствии более полное воплощение в современной математической логике.

Но большинство исследователей сходятся на том, что происхождение слова «логистика» восходит к Древней Греции. Для древних греков логистика представляла собой «счетное искусство» или «искусство рассуждения», а высших государственных чиновников, которые осуществляли контроль за хозяйственной, торговой и финансовой

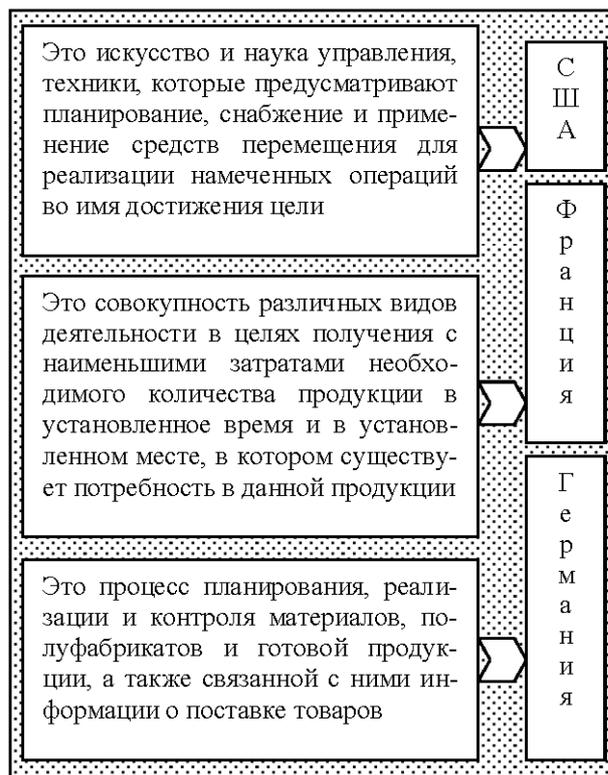


Рис. 1. Зарубежные трактовки понятия «логистика»

деятельностью, называли логистами.

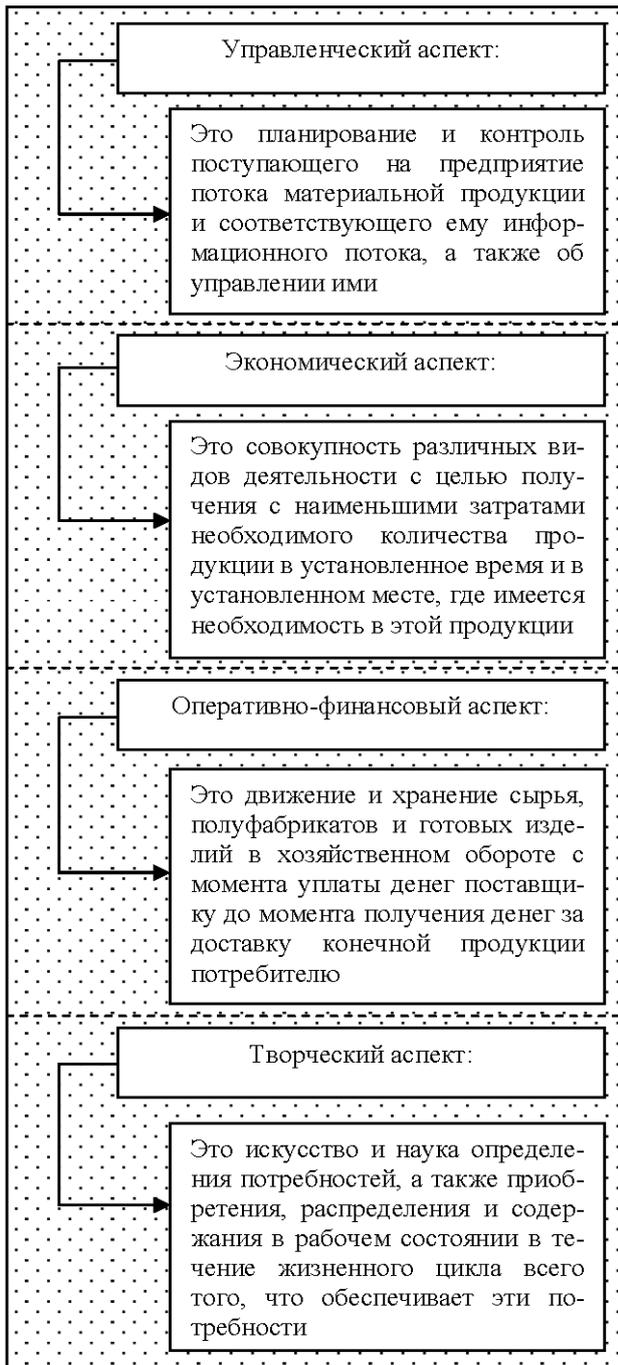


Рис. 2 Логистика в различных аспектах

ранее, вмененность в обязанность управленцам другой сферы, дальнейшее обособление и легитимация в качестве самостоятельного вида функционального менеджмента;

2) развитие данного функционального менеджмента как самостоятельного вида управления. В этом аспекте логистика как искусство комплексного управления материальными и информационными потоками на пути от источника сырья до конечного потребителя применяется в экономике около 50 лет, пройдя в своем развитии четыре этапа.

Особенно важно выделить четвертый – современный этап развития логистики, начало которого совпало с началом XXI века. Это период глобализации, так как именно она является одной из основных тенденций развития всей экономики, выступая стимулятором всех современных инновационных процессов. Глобализация определяет перспективу дальнейшего развития логистики в мировой экономике. Для этого этапа ха-

Имело место применение термина «логистика» и в Римской империи. Здесь он использовался в качестве обозначения правил распределения продовольствия, а служители, которые занимались распределением продуктов питания, носили титул «логисты» или «логистики».

Логистика использовалась и в военном направлении, основоположником которого стал А. А. Жомини. Он утверждал, что логистика занимается не только перевозками, но и широким кругом вопросов, включающих планирование, управление и снабжение, определение мест дислокации войск, а также строительство коммуникаций [10, с. 7].

Эволюция логистики

Развитие логистики прошло несколько этапов, или периодов: становление, формирование, собственно развитие. В каждом периоде на ее направление деятельности влияли соответствующие факторы, характеризующие в большей степени экономическое положение и функционирование бизнеса. На рис. 3 представлены обобщенные периоды развития логистики, факторы, повлиявшие на ее развитие, и основные направления деятельности в эти периоды.

Следует заметить, что эволюцию любого вида функционального менеджмента, и логистики в том числе, следует рассматривать в двух аспектах:

1) востребованность в рамках форм управления, существовавших

рактрно усложнение рыночных отношений, усиление и усложнение конкуренции, поэтому логистическая политика, так же как производственная, финансовая, кадровая и прочие, стала важной составляющей корпоративной стратегии фирм.

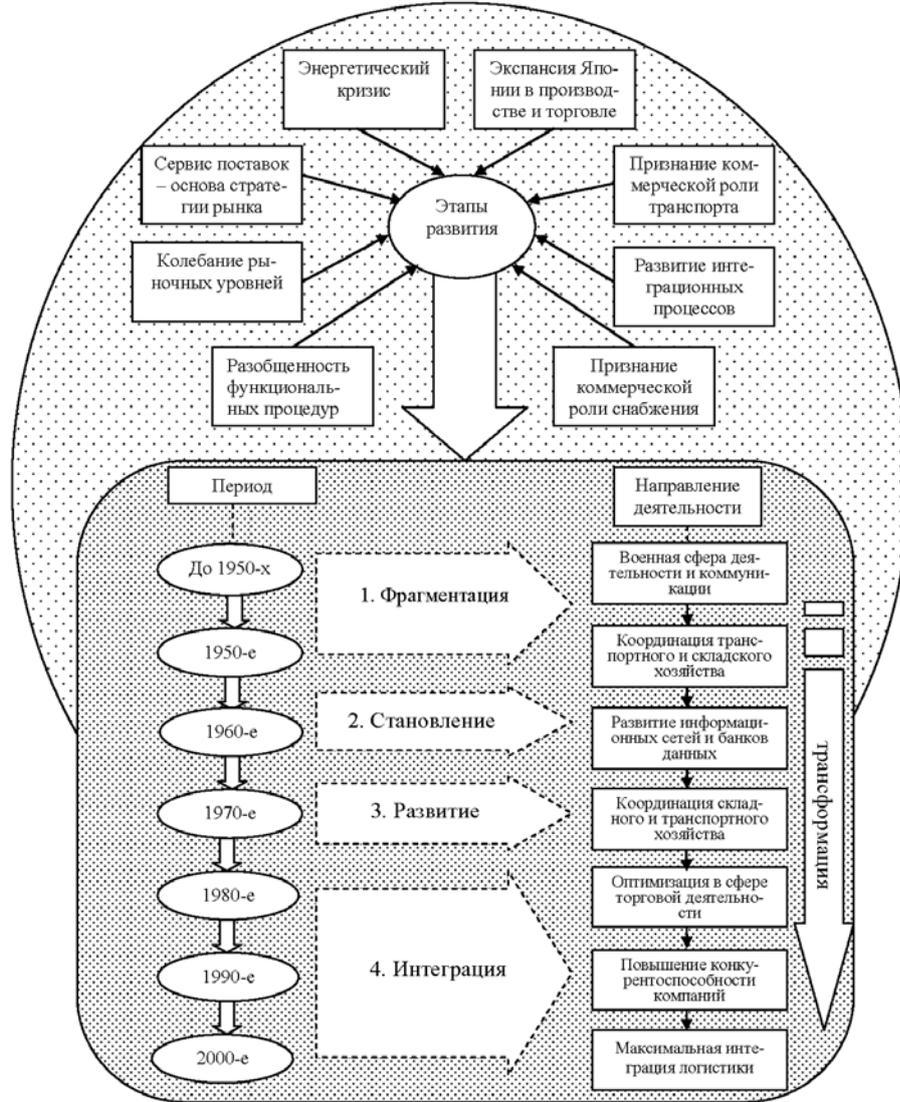


Рис. 3. Этапы эволюции логистики

Развитие логистики в зарубежных странах эволюционировало под действием определенных экономических и технологических факторов. Это было вызвано поиском новых конкурентных преимуществ в усиливающейся конкурентной борьбе [11, с. 93]. Российские же фирмы с самого начала становления рыночных отношений должны были принять современные логистические принципы. Сложность текущего момента развития логистики в России состоит в том, что на каждом конкретном российском предприятии логистика находится на своем этапе развития, поэтому следует говорить о неравномерности развития российской логистики. А генеральный директор компании Optim Consult Е. Колесов видит проблему современного логистического рынка в том, что «рынок логистических компаний стал похож «на авгиевы конюшни», а Геракла для их чистки в России пока нет» [12, с. 46].

Системный подход к логистике

Рассмотрим логистические структуры с точки зрения системного подхода. Сама система представляет собой созданную с определенной целью природой или человеком самодостаточную структуру, состоящую из взаимодействующих и взаимосвязанных элементов, которая существует относительно самостоятельно и устойчиво, постоянно

развивается и совершенствуется в зависимости от взаимодействия с окружающей средой. Любая система не существует сама по себе, она не только относится к определенному виду, но и занимает конкретную ступень в иерархической ранжировке систем. Чем выше уровень, тем сложнее и сильнее система, тем выше ее живучесть. На рис. 4 представлена иерархия уровней организации в производственно-хозяйственной системе.



Рис. 4. Иерархия уровней организации в производственно-хозяйственной системе

Логистическая система, в свою очередь, представляет собой упорядоченную структуру, в которой осуществляются планирование и реализация движения и развития совокупного ресурсного потенциала, организованного в виде логистического потока, начиная с отчуждения ресурсов у окружающей среды вплоть до реализации конечной продукции [13, с. 70].

По масштабу сферы деятельности логистические системы подразделяются на макро- и микрологистические системы, а также мезологистические системы, в которых интегрируются в одну систему несколько компаний одной отрасли или компании, образующие международные системы.

Логистические системы, понимаемые как эколого-социально-экономические системы, – одни из наиболее сложных искусственных систем, которые создал человек в процессе своего развития. В этой связи хотелось бы отметить еще один подход к классификации этих систем. Вышеназванные системы с организационной точки зрения разделяют на унинодальные и мультинодальные, а с управленческой – на гомогенные и гетерогенные.

Унинодальная организационная система имеет иерархическую структуру, во главе которой стоит индивид, мультинодальная организационная система, в свою очередь, такой структуры не имеет, а потому требует соглашения между двумя или несколькими автономными ответственными лицами.

Гомогенная система управляет своими подразделениями в большей степени, чем они могут управлять системой; в этой организации существует тенденция к уменьшению разнообразия. Гетерогенная система характеризуется тем, что ее подразделения управляют этой организацией в большей степени, чем она ими; здесь налицо тенденция к увеличению разнообразия.

Исходя из приведенной типологии логистических систем, сформулируем выводы для логистических систем, классифицирующихся по масштабу сферы деятельности.

Микрологистическая система является унинодальной, гомогенной, пространственно концентрированной, объектно-ориентированной производственно-коммерческой структурой. Она строится с позиций стратегических целей фирм и оптимизации основных оперативных процессов.

Мезологистическая система представляет собой унинодальную, гетерогенную, пространственно распределенную, целеориентированную, производственно-коммерческую структуру.

Наконец, макрологистическая система – мультинодальная, гетерогенная, пространственно распределенная, функционально-ориентированная экономическая структура. Включает в себя предприятия и организации различных отраслей, инфраструктуру, расположенные в различных регионах. Формирование макрологистических систем носит многоаспектный характер и имеет приоритетное значение для построения и обеспечения функционирования как мезо-, так и микрологистических систем.

О. В. Компанийцева говорит о том, что в организации инфрасистем наблюдается иерархия: организация макроуровня должна работать с госзаказами и государственными заказчиками, мезоэкономического уровня – системы региональные – должны работать с корпоративными заказчиками, системы микроэкономической инфраструктуры должны работать во внутрифирменной организации. В результате взаимодействия систем и их совместного стратегического развития регион, например, представляется как участник интегрированной системы. В процессе слияния систем в национальном масштабе образуются глобальные логистические сети и транснациональные корпорации [14, с. 231].

Заключение

Таким образом, логистика высоко значима в области организации деятельности на территориальных образованиях разного масштаба (предприятия, города, региона, международного уровня). Она позволяет оптимизировать процесс за счет рационального использования ресурсов и сведения к минимуму издержек, что в конечном счете приносит предприятию эффект в виде экономической прибыли, уровня и качества жизни, а также позволяет повышать качество производимой продукции или предлагаемых услуг.

Литература

1. Григорьев М.Н., Уваров С.А. Логистика: учеб. для бакалавров. – М.: Юрайт, 2012. 825 с.
2. Кузнецова А.А. Финансовая логистика: актуальное направление управленческой науки и практики // Менеджмент и бизнес-администрирование. 2014. № 4. С. 189–191.
3. Астафурова О.А., Сальникова Н.А. Моделирование системы управления муниципальными финансами // Известия Волгоградского государственного технического университета. 2014. Т. 21. № 12 (139). С. 80–83.
4. Астафурова О.А., Лопухов Н.В., Сальникова Н.А. Моделирование профессиональной деятельности в образовательном процессе на примере системы исполнения местных бюджетов Волгоградской области // Социально-гуманитарный вестник Прикаспия. 2014. № 1. С. 60–63.
5. Аникин Б.А. Логистика: учеб. для бакалавров. – М.: Проспект, 2014. 408 с.
6. Лопухов Н.В., Сальникова Н.А. Обоснование необходимости создания и использования имитационной модели логистики города // Известия Волгоградского государственного технического университета. 2013. Т. 10. № 13 (116). С. 85–87.
7. Лопухов Н.В., Сальникова Н.А. Логистический паспорт региона // Известия Волгоградского государственного технического университета. 2014. Т. 11. № 14 (141). С. 82–84.
8. Астафурова О.А., Сальникова Н.А., Лопухов Н.В. Имитационное моделирование логистики города // Научные труды SWorld. 2014. Т. 6. № 2. С. 77–81.
9. Портер М. Конкурентное преимущество. Как достичь высокого результата и обеспечить его устойчивость / пер. с англ. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2005. 262 с.
10. Степанов В.И. Логистика: учебник. – М.: Проспект, 2013. 488 с.
11. Кархова И.Ю. Современные тенденции и проблемы развития международной логистики в России и за рубежом // Российский внешнеэкономический вестник. 2013. № 6. С. 90–108.
12. Колесов Е. Кто расчислит «авгиевы конюшни»? // Таможенное регулирование. Таможенный контроль. 2014. № 4. С. 44–50.
13. Григорьев М.Н. Логистика. Продвинутый курс: учеб. для магистров. – М.: Юрайт, 2011. 734 с.
14. Компанийцева О.В. Логистическая интеграция системы управления проектом и инфраструктуры региона // Аудит и финансовый анализ. 2014. № 4. С. 230–233.

Logistics Activities at Territorial Entities of Different Scales

Ekaterina Valeryevna Lepetukhina, bachelor of faculty of the public and municipal administration, Volgograd branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Volgograd, Russia

Valeria Mihaylovna Lanovaya, bachelor of faculty of the public and municipal administration, Volgograd branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Volgograd, Russia, <http://vlgr.ranepa.ru>

The article presents a retrospective look at the formation of logistics in the economic systems of different levels. We consider logistics structure with a systems perspective. Works in the field of city logistics offers solutions related to public infrastructure, land use, transportation and it's management, the environment of the region, as well as the optimization of public administration.

Keywords: Logistics, the logistics system, micrologistical system, macrologistical system, city logistics, city logistics.

УДК 330

**ПОВЫШЕНИЕ ИНФРАСТРУКТУРНОЙ ОБЕСПЕЧЕННОСТИ
СОЧИ КАК МИРОВОГО СПОРТИВНОГО ЦЕНТРА**

*Анастасия Александровна Маркова, магистрант
кафедры менеджмента и маркетинга
e-mail: a.markova2007@mail.ru
Московский университет им. С. Ю. Витте
<https://www.muiv.ru>*

*Андрей Сергеевич Марков, магистрант кафедры экономики
городского хозяйства и сферы обслуживания, руководитель,
e-mail: markov@loc2018.com*

*Управление по подготовке объектов и организации
мероприятий в городе-кандидате (город-организатор) Сочи*

В статье обоснована необходимость и возможность развития г. Сочи как мирового спортивного центра, выделены основные направления повышения инфраструктурной обеспеченности, в рамках которых приоритетными становятся формирование совокупности ключевых компетенций, поддержка институционального состава и опережающее развитие секторов инфраструктуры города за счет концентрации интеллектуальных, информационных, финансовых и иных ресурсов.

Ключевые слова: инфраструктура, спортивная индустрия, институциональный механизм, спортивный менеджмент, г. Сочи

DOI: 10.21777/2307-6135-2016-2-90-97



А.А. Маркова

Согласно «Стратегии развития физической культуры и спорта в Российской Федерации до 2020 года», развитие физической культуры и спорта является одним из приоритетных направлений социальной политики государства [2]. Более того, спорт становится важной отраслью экономики, оказывает огромное влияние на такие ключевые отрасли экономики, как транспорт и связь, строительство, сельское хозяйство, производство то-



А.С. Марков