DOI 10.15593/2224-9354/2018.3.24

УДК 658.8:001.895

М.С. Оборин, Л.Н. Старикова

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ КОММЕРЧЕСКИХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ИННОВАЦИЙ

Рассмотрена проблема внедрения логистических инноваций в производственном и управленческом цикле предприятия. Логистические инновации представлены как новшества, способствующие кардинальному или частичному преобразованию процессов управления, маркетинга и товарного распределения.

Проблема внедрения логистических инноваций объективно обусловлена нарастанием положительной динамики экономического роста регионов России, активизации транспортных услуг. Необходимость логистических инноваций в производственном и управленческом цикле связана с постоянным совершенствованием внутренней среды. В первую очередь отметим рост конкуренции и постоянный процесс адаптации субъектов бизнеса к макроэкономическим факторам, что невозможно осуществлять без непрерывного повышения эффективности деятельности. Инновационно-логистическая платформа как основа регулирования объекта управления способствует качественному росту показателей товаропроводящей системы; улучшает информационно-коммуникационные процессы; способствует оптимизации работы сотрудников, формализации целей, задач и функциональных обязанностей. Для объекта управления логистические инновации являются инструментом достижения и контроля стратегических целей. В наибольшей степени эффект проявляется в отраслях строительства, оптово-розничной торговли, транспортно-логистических сетях и снабженческо-заготовительных производствах.

Моделирование основных процессов логистики должно отражать основной вид деятельности как процесс, состоящий из ряда последовательных этапов, каждый из которых завершается результатом, подтвержденным документально.

Организация коммерческих логистических инноваций положительно влияет на деятельность предприятий, имеющих крупную разветвленную структуру, несколько видов деятельности, программно-целевой подход к формированию результатов. Качественный эффект проявляется в снижении количества сбоев и простоев, убытков вследствие «человеческого фактора», экономии ресурсов, их распределения по производственной потребности.

Ключевые слова: *инновация, инновационная деятельность, коммерческая логистика, бизнес-модели, инжиниринг.*

© Оборин М.С., Старикова Л.Н., 2018

Оборин Матвей Сергеевич – д-р экон. наук, профессор кафедры экономического анализа и статистики Пермского института (филиала) ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова»; профессор кафедры мировой и региональной экономики, экономической теории ФГБОУ ВО «Пермский государственный национальный исследовательский университет»; профессор кафедры менеджмента ФГБОУ ВО «Пермский государственный аграрно-технологический университет им. акад. Д.Н. Прянишникова»; профессор кафедры управления и технологий в туризме и сервисе ФГБОУ ВО «Сочинский государственный университет», e-mail: recreachin@rambler.ru.

Старикова Людмила Николаевна – канд. социол. наук, доцент кафедры торгового дела и информационных технологий, Пермский институт (филиал) ФГБОУ ВО «Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова», e-mail: starikovaln2@mail.ru.

Логистика на сегодняшний день является направлением экономической деятельности, значение которой постоянно возрастает. Внедрение логистических инноваций представляется важной научно-теоретической и практической проблемой, которая исследовалась отечественными и зарубежными авторами.

Логистические инновации рассматривались зарубежными авторами с точки зрения рационализаторства производства и устойчивости к изменениям внешней среды [1, 2]. В данном случае автор ввел линейную модель рационализаторства, согласно которой происходит кумулятивный эффект, последующие логистические инновации основаны на предыдущих. Другой аспект связан с измерением эффективности производства на основе логистических систем [3, 4], взаимосвязи с бизнес-моделями и инновациями [5]. Большое внимание уделяется эффективности прямых и обратных связей на примере различных отраслей промышленности, вводится понятие таксономии поставок [6–8]. Заслуживает внимания исследование влияния роста конкуренции от оптимизации логистических цепей, который связан с контролем каждого этапа и поставщика [9, 10].

Отечественными авторами разработаны основные научно-теоретические понятия, согласно которым в широком плане под коммерческой логистикой следует понимать:

- науку о планировании, распределении, контроле, управлении и оптимизации материальных потоков, потоков услуг и связанных с ними информационных и финансовых потоков в определенной микро-, мезо- или макроэкономической системе, возникающих в процессе доведения сырья, полуфабрикатов и готовой продукции от производителя до потребителя [11];

- процесс взаимодействия агентов рынка по поводу организации распределения и обмена товарно-материальных ценностей (ТМЦ) и услуг на возмездной основе с использованием инструментария менеджмента, маркетинга и логистики. Включает в себя торговлю как одну из подсистем. Если торговля представляет собой смену форм собственности, то логистика коммерции охватывает кредитование, страхование и т.д. [12].

Инновация – это процесс научно-технической деятельности, результатом которой являются нововведения технического, технологического, организационного или управленческого характера. В техническом отношении новации проявляются в появлении новой продукции, как производственного, так и потребительского назначения, с более высокими технико-экономическими и эксплуатационными характеристиками – качество, надежность, мощность, производительность, экономичность, экологичность [13].

Инновационная деятельность – это комплекс научных, технологических, организационных, финансовых и коммерческих мероприятий, направленных на коммерциализацию накопленных знаний, технологий и оборудования. Результатом инновационной деятельности являются новые товары/услуги с новыми качествами. Также инновационная деятельность может

быть определена как деятельность по созданию, освоению, распространению и использованию инноваций [14].

Потребность в развитии научно-теоретических и практических основ логистики обусловлена факторами внешней и внутренней среды функционирования коммерческих субъектов.

Значимыми макроэкономическими факторами являются:

1. Цифровизация общественно-экономических отношений, ускорение информационного обмена, влияющего на потоки материальных ценностей, перемещаемых между экономическими агентами.

2. Повышение качества обслуживания и распределения товарно-материальных и информационных потоков, внедрение инновационных технологий, способствующих устойчивому росту оборота коммерческих предприятий.

3. Слабый экономический рост с различной степенью интенсивности в регионах России.

Представим динамику основных показателей деятельности транспорта (табл. 1).

Таблица 1

Показатели грузоперевозок и грузооборота за 2000–2016 годы*

Показатель	2000	2010	2014	2015	2016	Изменения	
						абс.	%
Перевезено грузов, млн т:							
ж/д транспортом	1047	1312	1375	1329	1325	278	126,6
автомобильным	5878	5236	5417	5041	5138	–740	87,4
трубопроводным	318	525	566	578	579	261	182,1
Грузооборот транспорта, млрд т-км:							
железнодорожного	1373	2011	2301	2306	2344	971	170,7
автомобильного	153	199	247	233	234	81	152,9
трубопроводного	745	1123	1220	1268	1308	563	175,6

*Составлено по данным [15].

Можно отметить рост большинства показателей к 2000 году, но снижение в 2014–2016 годах по перевозкам железнодорожным и автомобильным транспортом, что связано с постепенным выходом экономики из кризиса, высокими тарифами на грузоперевозки. Грузооборот рассматриваемых видов транспорта повышается, но пока этот рост неустойчив, подвержен ценовым и структурным колебаниям, зависит от структуры экспорта и импорта субъектов РФ. Проанализируем коммерческие перевозки автомобильным транспортом в структуре Российской Федерации по федеральным округам (табл. 2).

Таблица 2

Структура коммерческих перевозок по федеральным округам
за 2016 год*

Федеральный округ	Перевозки грузов автомобильным транспортom		Грузооборот автомобильного транспорта	
	млн т	%	млн т-км	%
Российская Федерация	5138,2	100,0	234469,0	100,0
Центральный федеральный округ	389,0	7,6	38429,0	16,4
Северо-Западный федеральный округ	173,6	3,4	16881,0	7,2
Южный федеральный округ	170,9	3,3	16616,0	7,1
Северо-Кавказский федеральный округ	52,3	1,0	3378,0	1,4
Приволжский федеральный округ	327,4	6,4	33829,0	14,4
Уральский федеральный округ	367,0	7,1	21592,0	9,2
Сибирский федеральный округ	302,6	5,9	16049,0	6,8
Дальневосточный федеральный округ	138,7	2,7	6338,0	2,7

* Составлено по данным [15].

Самые высокие позиции по грузообороту занимают Центральный и Приволжский федеральные округа (16,4 и 14,4 % соответственно); по перевозке грузов – Центральный и Уральский федеральный округа (7,6 и 7,1 %).

Автомобильные перевозки являются одним из наиболее динамично развивающихся транспортных коммерческих направлений, последовательно занимая первое место в общей структуре всех видов транспорта по объемам транспортированных грузов (рис. 1).

Доля автомобильного транспорта является преобладающей в общей структуре, несмотря на ее снижение с 74,3 % в 2000 году до 66,7 % в 2016 году. Это объясняется более низкими затратами по сравнению с железнодорожным транспортом, возможностью планирования гибкого маршрута в соответствии с целями перевозок и требованиями заказчиков.

Внутренние причины развития логистики являются не менее значимыми, в первую очередь это высокая конкуренция на рынке услуг и грузоперевозок; внедрение логистики во многие функциональные области субъектов бизнеса, связанные с распределением и оптимизацией внутренних ресурсов; необходимость постоянного совершенствования организационных, маркетинговых и управленческих технологий. Для соответствия высоким требованиям рынка и конкурентной среды возникает необходимость разработки, заимствования и внедрения логистических инноваций.

Рис. 1. Структура перевозок по видам транспорта в РФ за 2000–2016 годы
(составлено по данным [15])

Видами логистики как процесса, охватывающего различные функциональные направления деятельности экономических агентов, являются логистика качества и инновационная логистика. В настоящих условиях названные направления деятельности являются универсальными, развиваются во всех отраслях экономической деятельности и на предприятиях крупного бизнеса, имеющих разветвленную организационную структуру и сложный производственный цикл. Связь качества и инноваций представляется очевидной, поскольку второй процесс является необходимым условием достижения результата первого.

Инновационная логистика обеспечивает постоянный процесс стимулирования и внедрения инноваций с целью оптимизации и повышения качества управления и регулирования поточными процессами, высвобождения имеющихся ресурсов и выявления резервов [16]. Логистические инновации как новшества, способствующие кардинальному или частичному преобразованию процессов управления, маркетинга, товарного распределения, должны являться частью стратегии субъекта бизнеса. Следует отметить, что при отсутствии стимулирования инновационного процесса предприятие будет вынуждено всегда следовать за конкурентами, копировать их решения в аналогичной сфере деятельности, что не всегда представляется возможным, так как созданная новация может быть слишком затратной, труднореализуемой в рамках конкретной организационной структуры или технологического процесса. На рис. 2 отражено соотношение базовой и инновационной товаропроводящей системы (ТС).

Процесс взаимоперехода базовой системы в инновационную осуществляется постоянно, их сложно дифференцировать, так как наблюдается зависимость от тех параметров инноваций, которые внедряются в деятельность субъек-

тов отраслей. Логистические инновации могут оказывать длительный или краткосрочный эффект на результативность экономических потоков. В том случае, если инновация является кардинально преобразовывающей управление потоками, сложна для заимствования конкурирующими компаниями, можно говорить о формировании инновационной товаропроводящей системы. Когда внедряемые новшества оказывают временный эффект, легко внедряются отраслевыми субъектами соблюдается баланс между базовой и инновационной системой. Краткосрочный результат наблюдается в случае адаптации информационно-коммуникационных решений и технологий в оптимизацию логистической деятельности, пока конкурентам не удалось достичь аналогичных показателей, сопоставимых по доходам и затратам [17].

Рис. 2. Процесс преобразования базовой ТС в инновационную ТС на основе логистики

Взаимосвязь логистических инноваций в первую очередь с движением товарно-материальных ценностей определяет первоочередные задачи, связанные с управлением и оптимизацией складских запасов, выявлением потерь и расчетом ресурсов, которые могли быть более эффективно применены в финансовом и производственном цикле (табл. 3).

Таблица 3

Классификация логистических инноваций

Классификационный признак	Виды логистических инноваций	Практические решения
Области логистики	– Закупочная деятельность – Складское хозяйство – Транспортное хозяйство – Распределение ресурсов в производстве – Производственные процессы – Управление запасами – Сбытовая деятельность	Немецкая компания DHL разработала собственную технологию управления логистическими процессами, охватывающую все функциональные сферы, остальные процессы являются вспомогательными

Окончание табл. 3

Классификационный признак	Виды логистических инноваций	Практические решения
Группа товародвижения	– Функциональные логистические цепи – Микрологистические цепи – Макрологистические цепи	Европейско-российский центр инжиниринговых компетенций (ЕвРоЦИК) разработал программу автоматизированной погрузки-разгрузки, окупаемой на второй год работы за счет повышения товарооборота и снижения затрат
Масштаб применения	– Локальное отраслевое – Межотраслевое – Общесистемное	Американские компании Google и Amazon внедрили программы логистики для упорядочения и контроля операций по взаимодействию с внешними экономическими агентами
Уровень использования	– Операционный – Процедурный – Функциональный	Британская компания HallmarkCards сократила внутренние транспортные издержки на 25% благодаря внедрению адаптированных программ по логистике
Тип бизнес-процессов	– Технологический – Организационный – Управленческий	Французская компания Savoue полностью автоматизировала некоторые типы бизнес-процессов, связанных с движением товарных групп

Схема поэтапного внедрения логистической инновации в процесс движения материальных потоков и бизнес-процессов торговых организаций с целью разработки логистических стратегий и интеграции участников цепи поставок представлена на рис. 3. Как видно по схеме, логистическая координация и обеспечение качественных параметров потоков и бизнес-процессов представляет собой циклический процесс [18].

Эффективность процесса инжиниринга (реинжиниринга), состоящего из логистических инноваций, зависит не только от характера и масштаба самих инноваций, но и от увеличения потенциальных резервов, подлежащих реализации с помощью инновационной логистики, являющейся, по мнению автора, неотъемлемым элементом инновационной логистики [19].

Инжиниринг инноваций – это комплекс работ и услуг по созданию инновационного проекта, включающий в себя создание, реализацию, продвижение определенной инновации [20]. Для улучшения системы управления субъектом бизнеса были взяты за фундамент теоретические основы реинжиниринга бизнес-процессов и анализ деятельности.

Рис. 3. Схема поэтапного внедрения логистических инноваций материальных потоков и бизнес-процессов торговых организаций

Формирование и поддержание потенциала предприятия-лидера отрасли включает в себя:

1. Тезаурусного потенциала (совокупность всей информации, которой обладает объект управления).
2. Интеллектуальный потенциал (способность решать сложные бизнес-задачи).
3. Имущественный потенциал (все средства предприятия, находящиеся у него в собственности).
4. Организационно-правовой потенциал (правовое положение, закрепленные его права на имущество и полнота самостоятельности в принятии решений).
5. Имидж (образ предприятия на рынке присутствия и потенциальных рынках).

Организация процессов непосредственно связана с основным видом деятельности и представляет собой:

- 1) основной (производственные процессы, в ходе деятельности которых происходит функционирование предприятия);

2) поддерживающий или вспомогательный (процессы, деятельность которых обеспечивает бесперебойное функционирование основных процессов);

3) управление (процессы, цель которых систематизация и обеспечение функционирования развития организации);

4) обеспечивающий (процесс, который представляет собой снабжение функционирования учреждения необходимыми материалами).

В качестве главного бизнес-процесса представлен основной производственный процесс, его доли являются главными звеньями предприятия и неотделимы друг от друга, их деятельность представляет собой важную его функциональную часть производства, несущую выполнение главных задач.

Рассмотрим общую модель бизнес-процессов предприятия (рис. 4), в которой отражены все ранее обозначенные процессы.

Рис. 4. Общая модель бизнес-процесса предприятия-лидера

Применительно к внедрению инновационной логистики объектами реинжиниринга могут быть: организационная структура, организация основных и вспомогательных процессов, методы и формы управления, используемые технические, информационно-коммуникативные средства.

В организационной структуре можно выделить несколько уровней управления, которые выполняют определенные функции: стратегический, тактический, оперативный.

Внедрение логистических инноваций затрагивает весь цикл производства, улучшая качество управленческих решений на каждом этапе.

Список литературы

1. Feldman Maryann P., Massard Nadine. Institutions and Systems in the Geography of Innovation. – Springer, 2002. – No. 30-4. – P. 215–220.
2. Richey R.G., Genchev S.E., Daugherty P.J. The Role of Resource Commitment and Innovation in Reverse Logistics Performance // International Journal of Physical Distribution & Logistics Management. – 2005. – No. 35-4. – P. 233–257.
3. Chapman R.L., Soosay C., Kandampully J. Innovation in Logistics Services and the New Business Model: A Conceptual Framework // International Journal Physical Distribution & Logistics Management. – 2002. – No. 33-7. – P. 630–650.
4. Chopra M., Meindl P. Supply Chain Management, Pearson Prentice Hall, Upper Saddle River. – New Jersey, 2007. – No. 28-2. – P. 201–206.
5. Ertek G. Challenges in Crossdocking: Insights from a 3rd party logistics firm. Lecture Notes for Supply Chain Management Course. – Sabancı University, İstanbul, 2007. – No. 29. – P. 402–412.
6. Clemons E.K., Aron R. Online Distribution: A Taxonomy of Channel Structures, Determinants of Outcome, And Determinants of Strategy // Proceedings of the 35th Hawaii International Conference on System Sciences. – 2002. – No. 38-1. – P. 142–151.
7. Hamber B. Towards a Standard Taxonomy of Tactical Distribution Techniques. Simulation Interoperability Workshop Papers. – Spring, 2000. – 259 p.
8. Harland C.M., Lamming R.C., Zheng J., Johnsen T.E. A Taxonomy of Supply Networks // Journal of Supply Chain Management. – 2001. – No. 37-4. – P. 21–27.
9. Norwell M.A. Flint D.J., Larsson E., Gammelgaard B., Mentzer J., T. Logistics Innovation: A CustomerValue Oriented Social Process // Journal of Business Logistics. – 2005. – No. 26-1. – P. 113–147.
10. Ohba M., Uetake T., Tsubone H. Logistics Innovation in the Film Manufacturing Industry // Integrated Manufacturing Systems. – 2002. – No. 11-2. – P. 121–127.
11. Егорова Н.Р., Николаева Т.И. Экономика отрасли: торговля потребительскими товарами: учеб. пособие. – Екатеринбург: Изд-во УрГЭУ, 2003. – 117 с.
12. Пухова О.И., Саенко О.В. Коммерческая логистика: учеб. пособие. – Хабаровск, 2003. – 112 с.
13. Рыкалина О. А. Теоретико-методические основы логистики инноваций // Логистика. – 2011. – № 1. – С. 85–91.
14. Котлер Ф. Основы маркетинга. Краткий курс. – М.: Вильямс, 2007. – 656 с.
15. Российский статистический ежегодник. 2017 [Электронный ресурс]. – URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1135087342078 (дата обращения: 10.01.2018).

16. Карпова Н.П. Стратегическая логистика снабжения – М.: Креативная экономика, 2011. – 1168 с.
17. Оборин М.С. Трансформация социально-экономических условий развития санаторно-курортной деятельности // Труды вольного экономического общества России. – 2014. – Т. 187-02. – С. 222–229.
18. Оборин М.С. Туристская инфраструктура: социально-экономический анализ основных понятий и определений // Ученые записки Орловского государственного университета. Гуманитарные и социальные науки. – 2014. – № 5 (61). – С. 87–93.
19. Рыбалкина О. Классификация и методическое обеспечение логистических инноваций // Логистика. – 2011. – № 2 (70). – С. 59–64.
20. Вертакова Ю.В., Симоненко Е.С. Управление инновациями: теория и практика: учеб. пособие. – М.: Эксмо, 2008. – 432. с.

References

1. Feldman M., Massard N. Institutions and systems in the geography of innovation. Springer, 2002, 30-4, pp. 215–220.
2. Richey R.G., Genchev S.E., Daugherty P.J. The role of resource commitment and innovation in reverse logistics performance. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 2005, 35-4, pp. 233–257.
3. Chapman R.L., Soosay C., Kandampully J. Innovation in logistics services and the new business model: a conceptual framework. *Int. J. Physical Distribution & Logistics Management*, 2002, 33-7, pp. 630–650.
4. Chopra M., Meindl P. Supply chain management. 3rd ed. Pearson Prentice Hall, Upper Saddle River, New Jersey, 2007, 28-2, pp. 201–206.
5. Ertek G. Challenges in crossdocking: insights from a 3rd party logistics firm. Lecture notes for supply chain management course. Sabanci University, İstanbul, 2007, 29, pp. 402–412.
6. Clemons E.K., Aron R. Online distribution: a taxonomy of channel structures, determinants of outcome, and determinants of strategy. *Proceedings of the 35th Hawaii International Conference on System Sciences*, 2002, 38-1, pp. 142–151.
7. Hamber B. Towards a standard taxonomy of tactical distribution techniques. *Spring 2000 Simulation Interoperability Workshop Workshop Papers*, 2000, 259 p.
8. Harland C.M., Lamming R.C., Zheng J., Johnsen T.E. A taxonomy of supply networks. *Journal of Supply Chain Management*, 2001, 37-4, pp. 21–27.
9. Norwell M.A., Flint D.J., Larsson E., Gammelgaard B., Mentzer J.T. Logistics innovation: a customer value oriented social process. *Journal of Business Logistics*, 2005, 26-1, pp. 113–147.
10. Ohba M., Uetake T., Tsubone H. Logistics innovation in the film manufacturing industry. *Integrated Manufacturing Systems*, 2000, 11-2, pp. 121–127.

11. Egorova N.R., Nikolaeva T.I. *Ekonomika otrasli: trgovlia potrebitel'skimi tovarami* [Industry economy: trading consumer goods]. Ekaterinburg, Ural State University of Economics, 2003, 117 p.
12. Pukhova O.I. *Kommercheskaia logistika* [Commercial logistics]. Khabarovsk, Khabarovsk State University of Economics and Law, 2003, 112 p.
13. Rykalina O.A. *Teoretiko-metodicheskie osnovy logistiki innovatsii* [Theoretical and methodological basis of innovation logistics]. *Logistics*, 2011, no. 1, pp. 85–91.
14. Kotler P. *Marketing Essentials* [Russ ed.: Kotler F. *Osnovy marketinga*. Moscow, Vil'iams, 2007, 656 p.].
15. Rossiiskii statisticheskii ezhegodnik 2017 [Russian statistical yearbook 2017], available at: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1135087342078 (accessed 10 January 2018).
16. Karpova N.P. *Strategicheskaiia logistika snabzheniia* [Strategic logistics of supply]. Moscow, Kreativnaia ekonomika, 2011, 1168 p.
17. Oborin M.S. *Transformatsiia sotsial'no-ekonomicheskikh uslovii razvitiia sanatorno-kurortnoi deiatel'nosti* [Transformation of socio-economic conditions of health resort activities development]. *Scientific Works of the Free Economic Society of Russia*, 2014, vol. 187-02, pp. 222–229.
18. Oborin M.S. *Turistskaia infrastruktura: sotsial'no-ekonomicheskii analiz osnovnykh poniatii i opredelenii* [Tourist infrastructure: social and economic analysis of the basic concepts and definitions]. *Scientific Notes of Orel State University. Series Humanities and Social Sciences*, 2014, no. 5(61), pp. 87–93.
19. Rybalkina O. *Klassifikatsiia i metodicheskoe obespechenie logisticheskikh innovatsii* [Classification and methodological support of logistics innovations]. *Logistics*, 2011, no. 2(70), pp. 59–64.
20. Vertakova Iu.V., Simonenko E.S. *Upravlenie innovatsiiami: teoriia i praktika* [Innovation management: theory and practice]. Moscow, Eksmo, 2008, 432 p.

Оригинальность 77 %

Получено 26.02.2018   Принято 26.03.2018   Опубликовано 28.09.2018

M.S. Oborin, L.N. Starikova

SPECIFICITY OF ORGANIZING COMMERCIAL LOGISTICS INNOVATIONS

The article is devoted to the problem of implementation of logistics innovations in the production and management enterprise cycle. In this regard, the article discusses logistics innovations as innovations that contribute to radical or partial transformation of management processes, marketing and commodity distribution.

The problem of implementing logistics innovations is objectively caused by positive dynamics of Russian regions economic growth, activation of transport services. The need for logistics innovation in the production and management cycle is linked to the continuous improvement of internal environment. First of all, we note the increase in competition and the constant process of business entities adaptation to macroeconomic factors, which cannot be carried out without continuous improvement in activities efficiency. Innovation and logistics platform as a basis for regulation of the management object contributes to the qualitative growth of commodity distribution system, improves information and communication processes, contributes to optimization of employees' work, formalization of goals, objectives and functional responsibilities. Logistic innovation is a tool for achieving and controlling strategic goals for the management object. To the greatest extent, the effect is being manifested in sectors of construction, wholesale and retail trade, transport and logistics networks and procurement industries.

Modeling the main logistics processes should reflect the main activity as a process consisting of successive stages series, each of which is completed by a documentary proved result.

The organization of commercial logistics innovations has a positive impact on enterprises' activities with a large branched structure, several kinds of activities, program-target approach to the formation of results. The qualitative effect is manifested in reducing the number of failures and downtime, losses due to the "human factor", saving resources, their distribution according to production needs.

Keywords: *innovation, innovative activity, commercial logistics, business models, engineering.*

Matvey S. Oborin – Doctor of Economics, Professor of the Department of Economic Analysis and Statistics, Perm Institute (branch) of Plekhanov Russian University of Economics; Professor of the Department of Global and Regional Economics, Economic Theory, Perm State National Research University; Professor of the Department of Management, Perm State Agro-Technological University; Professor of the Department of Management and Technologies in Tourism and Service, Sochi State University, e-mail: recreachin@rambler.ru.

Lyudmila N. Starikova – Candidate of Sociological Sciences, Associate Professor, Department of Commerce and Information Technologies, Perm Institute (branch) of Plekhanov Russian University of Economics, e-mail: starikovaln2@mail.ru.

Received 26.02.2018

Accepted 26.03.2018

Published 28.09.2018