УДК 338.242

JEL L71, L72, Q48

DOI: 10.17213/2312-6469-2020-1-257-265

О РАСШИРЕНИИ КЛАССИФИКАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ ЛОГИСТИКИ

© Т.Н. Скоробогатова 2020

*Институт экономики и управления Крымского федерального
университета имени В.И. Вернадского, г. Севастополь, Россия*

Расширена классификационная система логистики за счет новых группировок, разделяющих логистику на прямую и обратную, деловую и бытовую. Уточнены имеющиеся классификационные группировки. Рассмотрена классификация логистической инфраструктуры, и показано место социально-логистической инфраструктуры в ее составе.

Ключевые слова: классификационная система логистики, деловая и бытовая логистика, логистическая инфраструктура, социально-логистическая инфраструктура.

ON THE EXPANSION OF THE CLASSIFICATION SYSTEM OF LOGISTICS

© T.N. Skorobogatova 2020

*Institute of Economics and management of the Crimean Federal University
University named after V. I. Vernadsky University, Sevastopol, Russia*

The classification system of logistics was expanded for the accounts of a new groups that divide logistics into direct and reverse, business and household. Clarified existing classification groups. The classification of logistics infrastructure is considered, and the place of social and logistics infrastructure in its composition is shown.

Keywords: classification system of logistics, business and household logistics, logistics infrastructure, social-logistics infrastructure.

В современных экономических условиях все большее развитие получает логистика, концептуальные положения которой постоянно модернизируются и дополняются новыми знаниями. Развитие логистики происходит как постепенно, так и скачкообразно, когда научные исследования и практическая деятельность определяют переход на более высокий уровень.

Появление и расширение имеющихся положений логистики вызвало необходимость создания четкой классификационной системы. Ранее нами

уже была предложена классификационная система логистики, включающая 10 соответствующих группировок. Согласно данной системе, логистика разделяется по следующим признакам: изначальным направлениям, функциональности, ресурсной (ресурсно-поточной) субстанции, предпринимательской направленности, используемым методам управления, приложению к хозяйственной сфере, приоритетности потоков, масштабу, управляющему субъекту, применению в определенном виде экономической деятельности [1, 2]. Добавим, что указанные классификационные группировки не изолированы и могут накладываться друг на друга, что подтверждают приведенные далее результаты исследований.

Конечно, настоящая система не является исчерпывающей, предполагая расширение и уточнение. В частности, при разделении логистики по ресурсной (ресурсно-поточной) субстанции, где выделяются кадровые, материальные, финансовые и информационные потоки, возможно обособление из материальных водных и энергетических ресурсов. Это обуславливает индивидуализацию, наряду с чисто материальной, водной и энергетической ресурсно-логистических ветвей, что актуально для регионов, где данные ресурсы ограничены, в частности для Крыма.

Касательно разделения логистики по функциональности, хотелось бы внести соответствующие дополнения. В данном ракурсе общепринято выделение снабженческой (закупочной), внутрипроизводственной и распределительной (сбытовой) составляющих. В ракурсе снабженческой логистики интерес представляет соотношение понятий «закупки» и «снабжение». Как указывают М.Н. Григорьев и С.А. Уваров, данные термины используются нередко как синонимы, хотя имеют различия касательно областей применения [3, с. 240]. Относительно сферы производства примем во внимание мнение И.С. Шишкина (сформулированное на основе анализа ряда научных источников) о том, что в производственном предприятии управление закупками является одной из функций снабжения [4]. Более широко рассматривает вопрос ряд авторов, считающих, что закупки в производственном предприятии – это часть снабжения или его логистическая функция; в торговом же предприятии по объему входящего материального потока сфера закупок преобладает над сферой снабжения [5, с. 44]. Таким образом, подход к соотношению понятий «закупки» и «снабжение» должен быть дифференцированным. Поэтому позволим себе не согласиться с группой авторов, схематично представляющих снабжение как часть закупок (по их мнению, в закупки входит еще покупка) [6, с. 30]. Что касается распределительной логистики и сбытовой логистики, то второе определение более объемное, так как включает, кроме физического распределения, спектр функций, обуславливающих отношения с потребителями.

В аспекте расширения классификации добавим, что целесообразно разграничение логистики и по вектору основного потока на прямую (в традиционной логистике, относящейся к материальном производству, – движение

материалов и продукции от производителя/поставщика к получателю/пользователю) и обратную. Данная классификация может быть применена и по отношению к сервисной логистике, объектом приложения которой является сфера услуг. Уточним, что в сервисной логистике, в отличие от традиционной (отражено в классификации по приоритетности потоков), основные – это потоки покупателей предметов домашнего пользования и потребителей услуг непроизводственного характера, а кадровые, материальные, информационные и финансовые потоки выступают по отношению к названным потокам сопутствующими.

Здесь возможны следующие варианты прямого направления потоков:

1) потребители (объекты обслуживания) движутся к субъектам, оказывающим услуги в определенном предприятии (наиболее распространенный вариант);

2) исполнители (субъекты) услуг направляются к потребителям (обычно, к местам их постоянного проживания или работы);

3) происходит движение и субъектов, и объектов обслуживания, которые перемещаются по направлению друг к другу и встречаются на нейтральной территории, где предполагается выполнение услуги. Это происходит в редких случаях, таким местом может выступить зона отдыха: парк, пляж и др.).

Естественно, что движение людей (объектов и субъектов услуг) в противоположном направлении (возвращение) рассматривается как обратное.

На сегодняшний момент в русле обратной в основном рассматривается реверсивная логистика, связанная с движением материальных потоков в виде некачественной и/или просроченной (возвратной) продукции и тары от получателя/пользователя к производителю/поставщику (поле традиционной логистики). На пересечении обратной логистики с сервисной логистикой возникает теория управления потоками потребителей товаров (продукции и услуг), возвращающихся к месту постоянного проживания. Наиболее наглядным примером служат потоки рекреантов, особенно в летний период. Подчеркнем, что в производственной сфере обратный поток значительно уступает прямому, в сфере же услуг он практически ему равен. Редким исключением является уменьшение обратного потока за счет рекреантов, остающихся в местах отдыха на длительный срок.

Применение логистики не только в общественно-полезной деятельности, но и в быту обусловило необходимость выделения классификационной группировки, определяющей разграничение логистики по сфере занятости индивида (как основания классификации) на деловую и бытовую. Термин «деловая логистика» предложен О.Б. Маликовым, относящим к ней материальную и информационную подсистемы [7, с. 22, 23]. По нашему мнению, в состав деловой логистики должны входить также финансовая (указанный автор включает финансовое обеспечение в состав информационного, что представляется нам весьма спорным, поскольку финансовые потоки могут

быть представлены не только в безналичной, что сближает их с информационными потоками, но и в наличной форме) и кадровая подсистемы, Бытовая логистика рассматривается на уровне домашнего хозяйства, когда человек управляет движением своих ресурсов.

Бытовая логистика во многом определяется применением логистических принципов в обиходе индивида, в частности при выборе им того или иного маршрута, как ежедневного внутригородского, так и при значительном передвижении. При внутригородском перемещении задачей индивида является выбор более рационального маршрута, когда он может преодолеть расстояние пешком (движение ограничено заграждениями либо крупными сооружениями), или с помощью автомобильного транспорта (по приспособленным дорогам), или с помощью общественного транспорта, движущегося по заданным маршрутам. Нацеленность человека при продвижении может иметь двоякий характер: 1) добраться до установленного пункта за более короткое время и 2) за определенное время посетить как можно больше заданных мест. Ограничением при этом служит стоимость перемещения тем или иным видом транспорта. Хотя во втором (если путь длинный, то возможно и в первом) случае рациональнее рассматривать суммарные издержки, то есть фактические денежные расходы плюс затраты времени, приведенные к стоимостным затратам на основе альтернативы. Вышесказанное касается применения в быту транспортной логистики. Принципы складской логистики человек применяет, грамотно располагая продукты питания и предметы обихода в своем жилище (кстати, те же принципы он использует, располагая средства и предметы труда на рабочем месте).

Необходимо отметить, что расширение классификационной системы с добавлением новых группировок должно быть достаточно аргументировано. Например, автономизация цифровой логистики (согласно работе [8], где авторы соответственно отделяют цифровые потоки от информационных [8, с. 14]) представляется нам нецелесообразной. Считаем, что цифровую логистику следует рассматривать в русле информационной логистики (как группировки согласно классификации по ресурсной субстанции), где реально выделение двух разветвлений: аналоговой логистики и цифровой логистики. Здесь, как и при разделении материальной логистики на чисто материальную, водную и энергетическую, наблюдается двухуровневая классификация.

Рассматривая логистику в целом, напомним, что для оценки ее уровня в той или иной стране на международной арене служит Индекс эффективности логистики (Logistics Performance Index, LPI), составляемый Всемирным банком по итогам двух лет. Приятно констатировать тот факт, что в 2018 г. (индекс составил 2,76) по сравнению с 2016 г. (индекс равнялся 2,57) Россия переместилась с 99 на 75 место [9, 10]. Индекс оценивает состояние логистической системы по шести субиндикаторам, где вторым выступает качество инфраструктуры. За последние два года качество инфраструктуры

в нашей стране повысилось (с 2,43 до 2,78 балла при максимуме 5 баллов) [9], но все равно оставляет желать лучшего.

Уточним, что в настоящее время в практической экономике наблюдается усиление внимания к инфраструктуре (классическая экономика, как справедливо указали Д.Дж. Бауэрсокс и Дж. Клосс, не придавала должного значения размещению инфраструктурных подразделений [11]). Пересечение логистики и инфраструктуры способствовало появлению новой терминологии – «логистическая инфраструктура». П.Г. Швалов на основе анализа публикаций выделяет два подхода к интерпретации термина: 1) логистическая инфраструктура как совокупность объектов, 2) логистическая инфраструктура как совокупность процессов [12]. В первом случае, вероятно, идет речь об объектах как источниках и приемниках потоков, и объектах, образующих потоки, во втором – о собственно поточных процессах, методах и средствах управления ими. Первый подход, на наш взгляд, лучше применять на отдельных участках, когда требуется конкретный анализ; второй подход имеет более широкий характер.

Большинство авторов относят к логистической инфраструктуре транспортное (иногда транспортно-складское) обслуживание на логистической основе, что, в частности, встречается в работах [13-15]. Заметим, что Л. Бережная указывает на некорректное употребление термина «транспортно-логистическая» инфраструктура [16]. Такое положение правомерно, если рассматривать логистическую инфраструктуру как совокупность видов деятельности, куда входит и даже занимает центральное место транспорт. Если же подразумевать обслуживание, в частности транспортное, на логистической основе, то терминология имеет место быть.

В данном контексте нельзя не согласиться с мнением П. Попова, что основными составляющими логистической инфраструктуры выступают транспортная и складская [17]. Причем в работах большинства авторов, рассматривающих гражданскую логистику, превалирует транспортная составляющая, в военной же логистике на первый план выходят склады [18]. В качестве обеспечивающих (адекватнее в соответствии с термином «основные» сказать «вспомогательных») составляющих П. Попов называет информационную и финансовую [17]. Такое разделение можно принять как классификацию логистической инфраструктуры по функциональному признаку. Рассмотрение же логистической инфраструктуры в виде совокупности четырех укрупненных элементов, а именно транспортного, складского, информационного и обслуживающего или сервисного (при этом автор не уточняет, что понимается под последним из перечисленных элементов) [16] представляется нам достаточно общим.

Фактически, говоря о логистической инфраструктуре, авторы имеют в виду производственно-логистическую инфраструктуру, где объектом управления выступают материальные потоки. При этом обходится вниманием логистическая инфраструктура применительно к социальной сфере

(социально-логистическая составляющая инфраструктуры или, проще, социально-логистическая инфраструктура), направленная на обеспечение эффективности функционирования потоков людей. Можно сказать, что социально-логистическая инфраструктура представляет собой совокупность элементов ограничительного порядка (как в территориальном, так и во временном аспектах) функционирования человеческих потоков, а также комплекс средств, позволяющих направлять и обслуживать движение людей. Касательно ограничительных элементов, укажем, что к первым относятся улично-дорожные сооружения (они могут иметь как постоянный характер, например, ограждения дорожной части, так и временный характер, обеспечивающий равномерность потоков на демонстрациях и др. массовых движениях), конструктивные элементы зданий и т.д.; вторые представляют собой регламентирующие положения относительно времени работы организаций, что практически определяет передвижение людей. Комплекс средств включает ресурсы и продукты от информационных до материально-технических. Таким образом, можно разделить социально-логистическую инфраструктуру на регламентирующую и обслуживающую.

При организации рационального взаимодействия элементов можно говорить о социально-логистической инфраструктуре как системе, причем ее реально рассматривать в качестве варианта логистической сервисной системы (о логистических сервисных системах – см. в монографии [19]). Несомненно, что любая логистическая система включает социальный компонент. Но в логистических сервисных системах данный компонент выступает основным.

Если, как справедливо отмечает С.А. Уваров, подразумевая материальное производство, в настоящее время конкурируют не отдельные фирмы, а цепи поставок [20], то в сфере услуг конкуренция между отдельными предприятиями заменяется конкуренцией между сервисными комплексами (на базе которых могут формироваться логистические сервисные системы). При этом многие конкурентные преимущества лежат в области социально-логистической инфраструктуры, в частности: время работы комплекса, расположение комплекса по отношению к центру, близость к остановкам общественного транспорта, обустройство паркинга, наличие приспособлений для лиц с ограниченными физическими возможностями.

Действительно, немаловажную роль в социально-логистической инфраструктуре играет ветвь, определяющая обслуживание инвалидов. Развитие этого направления коррелирует с Программой «Доступная среда» для инвалидов в 2019-2020 году [21]. Касательно инфраструктуры, имеются в виду транспортные средства, а также приспособления, позволяющие войти в здание и передвигаться внутри него (пандусы, двери, перила, ступени, ручки, лифты и т.д.). В Крыму особое внимание инвалидам уделяется в Евпатории, что объясняется направленностью курортного города на обслуживание соответствующей категории отдыхающих. Например, сейчас в обиход

вводится низкопольный трамвай, обеспечивающий безбарьерное перемещение малоподвижных граждан [22].

Подчеркнем, что в настоящее время реально говорить о применении логистики по отношению к перемещению инвалидов. Если ранее их движение носило единичный характер, то теперь, в связи с тем, что общество повернулось лицом к людям с ограниченными возможностями, допустимо вести речь о потоках инвалидов.

Можно сказать, что социально-логистическая инфраструктура является основой безбарьерной среды (безбарьерная среда – это «элементы окружающей среды, в которую могут свободно заходить, попадать и которую могут использовать люди с физическими, сенсорными или интеллектуальными нарушениями» [23]). Адекватное обслуживание лиц с ограниченными физическими возможностями позволяет инвалидам работать в приспособленных помещениях, что дает не только социальный, но и экономический эффект. Другими словами, это позволяет людям реализоваться, превращаясь из иждивенцев в востребованных личностей, и приносит государству дополнительный доход.

Следовательно, стремительное развитие логистики предполагает наращивание и уточнение имеющихся концептуальных положений. При условии достаточной обоснованности, классификационная система логистики периодически расширяется. Нами были уточнены классификации логистики по функциональности (особое внимание уделено соотношению понятий «закупки» и «снабжение») и ресурсной (ресурсно-поточной) субстанции, где рекомендовано выделение водной и энергетической логистических ветвей. Предложено введение новых классификационных группировок, разделяющих логистику: по вектору основного потока – на прямую и обратную, по сфере занятости индивида – на деловую и бытовую. Причем выделение прямого и обратного векторов показано в аспекте пересечения с традиционной и сервисной логистикой.

Проникновение логистики в область инфраструктуры определило новую ветвь – логистическую инфраструктуру, которую большинство авторов отождествляет с производственно-логистической инфраструктурой. Основными ее составляющими в функциональном плане являются транспортная и складская, вспомогательными – финансовая и информационная. Приложение логистики к социальной сфере позволило выделить социально-логистическую инфраструктуру как совокупность элементов ограничения человеческих потоков (регламентирующую составляющую) и комплекс средств, позволяющих помогать движению людей (обслуживающую составляющую). Перспектива развития социально-логистической инфраструктуры предполагает дальнейшую разработку концептуальных положений, предполагающих углубление ее классификации.

Литература

1. Скоробогатова Т.Н. Логистика туризма в фокусе новых логистических направлений / Т.Н. Скоробогатова // Сервис в России и за рубежом (Электронный журнал). – 2016. – № 1. – Т. 10. – № 1 (62). – С. 124-135.
2. Скоробогатова Т.Н. Государственная логистика в ракурсе логистической типологии / Т.Н. Скоробогатова // Материалы II межрегиональной с международным участием научно-практической конференции: Тенденции, направления и перспективы развития экономических отношений в современных условиях хозяйствования» (21-22 февраля 2017 г.): сборник трудов. – Симферополь, 2017. – С. 204-207.
3. Григорьев М.Н. Логистика. Базовый курс: учебник / М.Н. Григорьев, С.А. Уваров. – М.: Издательство Юрайт, 2011. – 782 с.
4. Шишкин П.С. Терминологический анализ: управление закупками и снабжение / П.С. Шишкин // Вестник университета. – 2014. – № 9. – С. 87-91 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/v/terminologicheskiy-analiz-upravlenie-zakupkami-i-snabzhenie> (Дата обращения 02.06.2019).
5. Левкин Г. Анализ применения терминов «закупки» и «снабжение» в теории и практике логистики / Г. Левкин, Е. Панова, Т. Новикова // Логистика. – 2018. – № 7. – С. 42-45.
6. Тяпухин А.П. Коммерческая логистика: учебник / А.П. Тяпухин, В.А. Хайтбаев, В.К. Чертыковцев, Н.В. Ювица. – М.: КНОРУС, 2019. – 318 с.
7. Маликов О.Б. Складская и транспортная логистика в цепях поставок / О.Б. Маликов. – СПб.: Питер, 2015. – 400 с.
8. Афанасенко И.Д. Цифровая логистика / И.Д. Афанасенко, В.В. Борисова. – СПб.: Питер, 2019. – 272 с.
9. По индексу эффективности логистики Россия перепрыгнула с 99 сразу на 75 место. – Электронный ресурс. – Режим доступа: <https://trans.ru/news/po-indeksu-effektivnosti-logistiki-rossiya-pereprignula-s-99-srazu-na-75-mesto> (Дата обращения 19.08.2019).
10. Пустохин И. Цифровизация логистики в России: реальность, проблемы и ближайшие перспективы / И. Пустохин, Д. Пустохин // Логистика. – 2019. – № 11. – С. 14-18.
11. Бауэрсокс Д.Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Д.Дж. Бауэрсокс, Д.Дж. Клосс: Пер. с англ. – 2-е изд. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2005. – 640 с.
12. Шкалов П.Г. Основы управления логистической инфраструктурой городской агломерации / П.Г. Шкалов // Известия Иркутской государственной экономической академии. – 2014. – № 3 (95). – С. 37-45.
13. Кельбах С.В. Перспективы развития транспортной инфраструктуры в Российских регионах [Электронный ресурс] / С.В. Кельбах // Журнал правовых и экономических исследований. – 2014. – № 1. – С. 189-192. – Режим доступа: <http://giefjournal.ru/node/98> (Дата обращения 10.12.2018).
14. Старостина У.Я. Развитие сотрудничества России со странами Азии в области транспортно-логистической инфраструктуры [Электронный ресурс] / У.Я. Старостина // Российский внешнеэкономический вестник. – 2015. – № 4. – С. 52-66. – Режим доступа: <http://www.rfej.ru/rvv> <http://giefjournal.ru/node/98> (Дата обращения 12.12.2018).
15. Кузнецов М.М. Особенности развития современной евразийской транспортно-логистической инфраструктуры / М.М. Кузнецов // Ученые записки Таврического национального университета имени В.И. Вернадского. Сер. Экономика и управление. – 2011. – Том 24. № 2. – С. 112-122.
16. Бережная Л. О необходимости разграничения понятий «транспортная» и «логистическая инфраструктура» / Л. Бережная // Логистика. – 2018. – № 10. – С. 32-36.

17. Попов П. Оценка влияния логистической инфраструктуры на социально-экономические показатели Астраханской области / П. Попов // Логистика. – 2019. – № 1. – С. 46-50.
18. Курбанов Т. Интеграционное развитие военной и гражданской логистики: особенности управления и потенциал внедрения инноваций / Т. Курбанов, С. Яремчук // Логистика. – 2018. – № 11. – С. 28-31.
19. Скоробогатова Т.Н. Логистические системы в сервисе: монография/ Т.Н. Скоробогатова. – Симферополь: Доля, 2007. – 416 с.
20. Уваров С.А. Менеджмент логистической инфраструктуры как фактор устойчивого развития цепей поставок [Электронный ресурс] / С.А. Уваров // Журнал правовых и экономических исследований. – 2016. – № 1. – С. 200-203. – Режим доступа: <http://giefjournal.ru/node/98> (Дата обращения 20.12.2018).
21. Программа «Доступная среда» для инвалидов в 2019-2020 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://lgoty-vsem.ru/lgoty/programma-dostupnaya-sreda-dlya-invalidov.html> (Дата обращения 02.11.2019).
22. Современный трамвай // Крымская газета от 29 октября 2019 г. – № 197 (20692).
23. Выступление члена Общественного совета Нечаевой Т.Б. по теме: "Создание безбарьерной среды как способ полноценной интеграции людей с ограниченными возможностями в общество" [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://special.oblsovet.ru/upload/iblock/d38/1291376693vuctypleny.pdf> (Дата обращения 31.01.2019).

Поступила в редакцию

13.01.2020

Скоробогатова Татьяна Николаевна – доктор экономических наук, профессор, кафедра государственного и муниципального управления, Институт экономики и управления Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского, г. Севастополь, Россия.

Skorobogatova Tatyana N. – Professor of Economics, Professor, Department of state and municipal management, Institute of Economics and management of the Crimean Federal University V. I. Vernadsky University, Sevastopol, Russia.

Россия, 295007, г. Симферополь,
пр. Академика Вернадского, 4
4, ave. Akademika Vernadskogo,
Simferopol, 295007, Russia