1. Шкляр М.Ф. Основы научных исследований: Учебное пособие/ М.Ф. Шкляр. – 3-е изд. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2010. – 244 с.
2. Воронов В.И., Сидоров В.П. Основы научных исследований (учебное пособие) Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2003 г. Присвоен гриф ДВ РУМЦ (УМО)-160с.
3. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Аникин Б.А.; Родкина Т.А.; Волочиенко В.А.; Заичкин Н.И.; Межевов А.Д.; Федоров Л.С.; Вайн В.М.; Воронов В.И.; Водянова В.В.; Гапонова М.А.; Ермаков И.А.; Ефимова В.В.; Кравченко М.В.; Серова С.Ю.; Серышев Р.В.; Филиппов Е.Е.; Пузанова И.А.; Учирова М.Ю.; Рудая И.Л. Основы логистики. Москва, 2013.
4. Безуглов И.Г., Лебединский В.В., Безуглов А.И. Основы научного исследования: учебное пособие для аспирантов и студентов – дипломников/ Безуглов И.Г., Лебединский В.В., Безуглов А.И. – М.: - Академический проект, 2008. – 194 с.
5. Право интеллектуальной собственности: учебник и практикум для академического бакалавриата / под общ.ред. Е. А. Поздняковой. — М.: Издательство Юрайт, 2016. — 275 с. — Серия : Бакалавр. Академический курс.
6. UNESCO INSTITUTE for STATISTICS [Электронный ресурс] – GLOBAL INVESTMENTS IN R&D: <http://uis.unesco.org/sites/default/files/documents/fs36-global-investments-in-rd-2015-en.pdf>.
7. Российская Газета [Электронный ресурс] – Электронные текстовые данные. – Москва, 2016. – <https://rg.ru/2016/12/05/perechen-rashodov-na-niokr-budut-rasshirit.html>.
8. Калятин В.О., Княгинин В.Н.: Доклад Центра Стратегических Разработок [Электронный ресурс] – Электрон. текстовые дан. – Москва, 2017. – http://csr.ru/wpcontent/uploads/2017/10/Intellektualnaya_sobstvennost_doklad.pdf.
9. OPENEDUCATIONNETWORK [Электронный ресурс]: Основные проблемы современной науки — по версии самих ученых. – <https://open-education.net/academic/university/osnovnye-problemy-sovremennoj-nauki-po-versii-samih-uchenyh/>.
10. Федеральная служба по интеллектуальной собственности [Электронный ресурс] – Электрон. текстовые дан. – Москва, 2017. – http://www.rupto.ru/press/news_archive/inform2017/univerknigaview.
11. Ермаков И., Филиппов Е., Белова С. Становление научных школ кафедры логистики ГУУ. Логистика. 2014. № 10 (95). С. 71-75.
12. Аникин Б. А., Ермаков И.А, Белова С. Научная школа «Логистика» ГУУ. Управление. 2015. Т.3. № 2 С. 5-15.

Кабанов Ф.О.

Предпосылки развития логистики

*Государственный университет управления
(Россия, Москва)*

doi:10.18411/lj-04-2018-76

idsp: 000001:lj-04-2018-76

Аннотация

В данном исследовании приводится состояние развития научных исследований в мире и России и проблемы формирования интеллектуальной собственности.

Ключевые слова: логистика, история развития логистики, предпосылки, факторы.

Корни такой науки и сферы практической деятельности как логистика берут свое начало из Древней Греции. Для жителей это страны логистика была “счетным мастерством”, или “мастерство вычисления”. Так, в Древней Греции управленцев, которые следили за хозяйственной деятельностью называли логистами. Но в Риме логистика занималась определением свода правил, которые регулировали распределение продовольствия [1].

К XX веку логистика понималась в качестве военной науки и занималась своевременным обеспечением армии различным продовольствием, восполнением продуктовых запасов и подготовкой к военным походам. Логистические принципы достаточно широко использовались в ходе Первой и Второй мировых войн. Таким образом, во время Первой мировой войны Россия использовала модели перевозки войск и снаряжения, которые были разработаны российскими учеными в области транспортной логистики. А уже в ходе Второй мировой войны логистика достаточно широко

применялась в материально-техническом снабжении армии США, это обеспечивало согласованное взаимодействие всей военной промышленности в целом [1].

В наши дни существует бесконечно много различных трактовок данного понятия как экономической и управленческой деятельности. Самое распространённое определение подразумевает под логистикой планирование, управление и контроль поступающего на предприятие потока материальной продукции и соответствующего ему информационного потока [1]. При этом, логистику рассматривают не только как науку, но и как хозяйственную деятельность.

В наше же время логистика имеет огромное значения для всего человечества. В основном она занимается организацией процессов разного типа. Но как же появилась эта наука? Попытаемся разобраться в этом вопросе путем сбора и анализа предпосылок и факторов развития логистики из различных книг и пособий.

За последние несколько десятков лет были написаны огромные количества книг, пособий и учебников, которые посвящены логистике и управлению цепями поставок. Среди них довольно значимая часть – учебники начального уровня изучения этой науки. В них большое значение уделено пояснению, что эта за наука, а также истории, предпосылкам и причинам возникновения логистики. У ученых сильно разнятся мнения по этому поводу. И для решения этой проблемы я решил проанализировать различные предпосылки, о которых писали авторы в своих книгах, путем изучения информации из нескольких книг по логистике, которые предназначены для студентов, изучающие эту дисциплину. Итак, большинство из них согласны с тем, что одними из предпосылок возникновения являются следующие:

- развитие конкуренции, вызванное переходом от рынка продавца к рынку покупателя;
- энергетический кризис 70-ых;
- научно-технический прогресс в различных областях;
- значительное повышение производительности труда практически во всех отраслях материального производства.[2,3,4]

Но многие ученые не согласны с этим списком и выдвигают свои предположения. Так, например, Т.В. Алесинская в своей книге “Основы логистики. Общие вопросы логистического управления” указывает основные факторы развития этой науки по ее мнению. Они представлены ниже:

- развитие конкуренции, вызванное переходом от рынка продавца к рынку покупателя
- усложнение системы рыночных отношений и повышение требований к качеству процессов распределения продукции
- энергетический кризис 70-х годов XX века
- научно-технический прогресс в создании гибких автоматизированных производств
- разработка теории систем и теории компромиссов
- унификация правил и норм внешнеэкономической деятельности, стандартизация параметров технических средств в различных странах [2].

Если проанализировать и сравнить список Т. В. Алесинской с обобщённым списком, который был представлен выше можно сделать вывод о том, что одной из предпосылок развития логистики, который “выбивается” является усложнение системы рыночных отношений и повышение требований к качеству процессов распределения продукции. Это связано с тем, что сама Т.В. Алесинская утверждает, что логистика, именно как наука занимается разработкой научных принципов, методов, которые позволяют контролировать, управлять процессами транспортировки, складирования, а также заниматься другими материальными и нематериальными операциями, которые совершаются в процессе доведения сырья и материалов до производственного

предприятия и доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с его требованиями. То есть, из вышесказанного можно сделать некий вывод, что автор этой книги уделяет внимание именно проблеме доставки этой самой продукции, потому что отношения между покупателем и продавцом сильно усложнились и этот процесс стал более трудным в исполнении. [5]

А.А. Корсаков в своем учебном пособии под названием “Основы логистики” указывает следующие 5 внешних факторов, которые способствовали развитию логистики:

- переход от рынка продавца к рынку покупателя;
- усиление конкуренции;
- энергетический кризис 70-х годов;
- достижения НТП;
- компьютеризацию управления материальными потоками. [3]

Единственной предпосылкой, выделяющейся из общего списка, является компьютеризация управления материальными потоками. Проанализируем, почему же автор придерживался такому мнению. В первой главе своей книги автор пишет о том, что основными причинами того, что логистика является актуальной наукой в наши дни, является то, что экономика развивается быстрыми темпами, техники и информационных технологий. Корсаков говорит о том, что в настоящее время основными приоритетами компаний является поиск возможностей сокращения производственных затрат и издержек обращения в целях увеличения прибыли фирмы и роста качества, оказываемых услуг.

Информатика наиболее тесным образом связывает рынок и логистику, так как предметом, средством и главной составляющей логистических процессов являются информационные потоки. А технический фактор проявляется в том, что логистика как система управления материальными и нематериальными потоками, ее объекты и субъекты развиваются вместе с техническими достижениями в транспортном и складском хозяйстве, а также в сфере управления, например, при компьютеризации или автоматизации управления, который в полной мере обеспечивает успех всей системе в целом.

В книге В.И. Степанова “Логистика. Учебное пособие для бакалавров” автор говорит о том, что наиболее активно логистика развивалась в период с 1960-1970 года и указывает также 5 причин, которые этому способствовали:

- наличие достаточного количества сырья по относительно низким ценам в развитых странах
- повышение уровня образования в целом
- увеличение инвестиций в промышленное производство
- значительное повышение производительности труда
- постоянное возрастание спроса на продукцию производственного и потребительского назначения. [4]

Прочитав список предпосылок можно увидеть, что сразу несколько факторов развития логистики, отличаются от основного числа. Он говорит о повышении общего образования в целом и наличии достаточного количества сырья по относительно низким ценам в ряде экономически развитых странах. Раскрывая первую предпосылку, автор говорит о том, что за последние десятилетия сильно развивались технические специальности, которые повлияли на такие тенденции как развитие авиационной промышленности, разработка новейших систем электронно-вычислительной техники, использование атомной энергии в мирных целях и многое другое. Комментируя вторую причину В. И. Степанов говорит, что несколько десятков лет назад перед потенциальным покупателем не стоял большой выбор насчет того, у кого купить тот или иной товар или сырье, так как их было очень маленькое количество. Сейчас же выбор поставщика той или иной продукции настолько велик, что перед покупателем стоит другая проблема – кто

сможет выполнить поставленную задачи наилучшим образом. Для этого, по мнению В.И. Степанова, и заключается одна из задач логистики.

Итак, на основе всех вышеперечисленных аргументов, а также того, что с момента написания книг прошло несколько лет, можно сделать выводы о том, что какие же авторы были наиболее правы в своих книгах, какие же предпосылки были наиболее правильные и обоснованные. Первым и самым главным, по моему мнению является фактор развитие конкуренции, который вызван переходом от рынка продавца к рынку покупателя. Это можно аргументировать тем, что до 1960-х годов в большом количестве стран с развитой рыночной экономикой имел место именно рынок продавца. В этих условиях производители стремились увеличить свою конкурентоспособность в первую очередь за счет выпуска новых товаров, расширения границ производства и его совершенствования. Но к началу 60-х годов начал формироваться рынок покупателя, который в свою очередь характеризовался избыточным предложением, в этой ситуации продавцы испытывают значительные трудности со сбытом своей продукции. Им приходится снижать цены, при этом увеличивая качество продукции, что может себе позволить далеко не каждое производство. В этих условиях высокая конкурентоспособность зависела не от величины капитальных вложений, а от умения правильно организовать логистический процесс.

Следующим фактором является научно-технический прогресс. К важнейшим достижениям научно-технического прогресса в области средств связи и информатики. Они позволили реализовать идеи логистического управления на практике, относятся компьютеризация управления логистическими процессами и развитие средств передачи данных. Это позволило отслеживать все этапы движения сырья, деталей, готовой продукции, а также выявлять потери в схемах управления, которые применяются на практике. Так, появилась необходимость разработки новых, эффективных способов организации и управления всеми видами потоков на предприятиях. Использование информационных технологий обеспечило рост эффективности управления материальными потоками на более высокий уровень развития. Для этого на предприятиях стали создаваться информационные системы и службы, которые занимаются всеми информационными потоками. Также можно сказать о том, что научно-технический прогресс был достигнут и в области средств связи и информатики. Данный факт позволил применить все идеи логистического управления на практике. К этому можно отнести компьютеризацию управления логистическими процессами, развитие средств Тенденции передачи данных. Это помогает отслеживать все этапы движения сырья, деталей, готовой продукции, что позволяет достаточно оперативно и четко отслеживать все потери, а именно на каком этапе они были допущены и соответственно применить какие-либо санкции. Использование информационных технологий позволило поднять эффективность управления материальными потоками на принципиально новый уровень.

Учебник, ФИО	Содержание
1. Логистика. Гаджинский А.М	- развитие конкуренции, вызванное переходом от рынка продавца к рынку покупателя; - нарастающие энергетические проблемы; - НТП; - обеспечение конкурентных преимуществ логистически организованных материалопродводящих систем
2. Логистика: интеграция и оптимизация логистических бизнес-процессов в цепях поставок: учебник В. В. Дыбская	- широкое внедрение персональных компьютеров (ПК) и революция в информационных технологиях; - глобализация рынка; - изменения в государственном регулировании инфраструктуры экономики; - повсеместное распространение философии всеобщего управления качеством; - расширение партнерства и стратегических союзов; - структурные изменения в организациях бизнеса. 1980-е годы и начало 1990-х годов можно назвать э
3. Логистика. Теория и практика. Основы логистики.	- давление затрат на производство; - прогресс в компьютерных технологиях; - изменение в стратегиях формирования запасов; - возникновение и развитие логистических организаций и научных

Б.А. Аникин, Т.А. Родкина	школ; - рост транспортных трафиков
4. Логистика в товароведении Степанов В.И.	- наличие достаточного количества сырья по относительно низким ценам в развитых странах; - повышение уровня образования в целом; - увеличение инвестиций в промышленное производство; - значительное повышение производительности труда; - постоянное возрастание спроса на продукцию производственного и потребительского назначения.
5. Основы логистики. Общие вопросы логистического управления. Т.В. Алесинская	- развитие конкуренции, вызванное переходом от рынка продавца к рынку покупателя; - усложнение системы рыночных отношений и повышение требований к качеству процессов распределения продукции; - энергетический кризис 70-х годов XX века; - научно-технический прогресс в создании гибких автоматизированных производств; - разработка теории систем и теории компромиссов; - унификация правил и норм внешнеэкономической деятельности, стандартизация параметров технических средств в различных странах.
6. Учебное пособие Л. Б. Миротина и В. И. Сергеева	- возрастание запасов и транспортных издержек в системах; дистрибуции товаров; - рост транспортных тарифов; - появление и быстрое распространение концепции маркетинга; - развитие теории и практики военной логистики.
7. Логистика: интегрированная цепь поставок. Бауэрсокс Доналд Дж., Клосс Дейвид Дж.	Нет.
8. Основы логистики В.В. Щербаков	- глобализацию деятельности сетевых компаний потребителей логистического сервиса; - концентрацию и специализацию промышленных, торговых предприятий на ключевых компетенциях и аутсорсинг непрофильных направлений деятельности; - сокращение жизненного цикла товаров, новые подходы к маркетингу и дистрибуции, возросшее значение производственно-коммерческих инноваций; - повышение роли сетевых информационных технологий и информационно коммуникационных систем передачи данных, ускоренное развитие электронного рынка и интернет коммерции; - стремление к сокращению размера логистической цепи и оптимизации логистических затрат; - отход от выполнения специализированных логистических операций и концентрация на предоставлении клиентам комп
9. Основы транспортной логистики. А.А. Смахов	Нет.
10. Логистика М.А. Чернышев	— организационное единство потокового процесса; — технологическое единство потокового процесса; — экономическое единство потоковых процессов товарообмена и воспроизводства; — информационное единство потоковых процессов.

1. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Аникин Б.А.; Родкина Т.А.; Волочиенко В.А.; Заичкин Н.И.; Межевов А.Д.; Федоров Л.С.; Вайн В.М.; Воронов В.И.; Водянова В.В.; Гапонова М.А.; Ермаков И.А.; Ефимова В.В.; Кравченко М.В.; Серова С.Ю.; Серышев Р.В.; Филиппов Е.Е.; Пузанова И.А.; Учирова М.Ю.; Рудая И.Л. Основы логистики. Москва, 2013.
2. Т.В. Алесинская Основы логистики. Общие вопросы логистического управления. Учебное пособие. Таганрог: Изд-во ТРТУ, 2005.
3. А.А. Корсаков. ОСНОВЫ ЛОГИСТИКИ: Учебное пособие / Московский государственный университет экономики, статистики и информатики. - М. - 69 с.. 2005
4. Степанов В.И. Логистика в товароведении М.: Академия, 2007. – 272 с.

5. Тенденции развития науки и образования. Научн-Издательский Центр LJJournal.ru. Самара. Исследование состояния и развития логистики водоснабжения мегаполисов. Кабанов Ф.О. 2017.

Кабанов Ф.О.

Международные транспортные коридоры России и сопредельных государств

*Государственный университет управления
(Россия, Москва)*

doi:10.18411/lj-04-2018-77

idsp: 000001:lj-04-2018-77

Аннотация

В представленной работе рассматривается тема международных транспортных коридоров. Он играет важнейшую роль в организации перевозки товаров. Также в этой работы представлены основные МТК/

Ключевые слова: логистика, международная логистика, международные транспортные коридоры (МТК).

Качество экономической, хозяйственной жизнедеятельности международной логистики, ее систем, составляющих структурных элементов и звеньев цепей поставок во многом зависит от эффективности организации и эффективности функционирования интегрированного, гармонизированного, единого комплекса логистических потоков: материального (определяющего), информационного (инициирующего), финансового (обеспечивающего), сервисного (сопровождающего) [1-3]. Указанные потоки в основном сосредоточены и циркулируют в международных транспортных коридорах.

Международный транспортный коридор (транспортный коридор, МТК) — высокотехнологическая транспортная система, концентрирующая на генеральных направлениях транспорт общего пользования (железнодорожный, автомобильный, морской, трубопроводный) и телекоммуникации. МТК наиболее эффективно функционирует в условиях преференциального режима, включая единое таможенное, правовое и/или экономическое пространство. Международные транспортные коридоры, проходящие по территории России, возникли как соединения европейской и азиатской транспортных сетей.

Главной задачей, которая решалась в ходе выполнения этой работы, было создание условий для интеграции европейских транспортных сетей и обеспечения международной торговли в ходе предстоящего расширения ЕС и открытия рынков стран Восточной Европы. Система Панъевропейских коридоров определила приоритеты для отбора проектов развития инфраструктуры и направления соответствующих инвестиций, а также стала основой для применения единых общеевропейских технических стандартов автомобильных и железных дорог, а также линий интермодальных перевозок.

Помимо коридоров, с учетом специфического характера развития транспортной инфраструктуры в развитых приморских регионах, были определены также четыре Транспортные Панъевропейские зоны: зона Черного Моря, Евро-Арктический регион Баренцева моря, зона Адриатического / Ионического морей и зона Средиземного моря. В свою очередь, транспортная инфраструктура ЕС развивается на основе собственной транспортной концепции, принятой в 1996 г. Ее целью является создание Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T), которая будет включать два уровня коммуникаций:

- сеть нижнего уровня (comprehensivenetwork), включающая систему путей сообщения всех видов транспорта, которая призвана обеспечить доступность любого пункта на территории сообщества. Данная сеть