

3. Гаджинский А. М. Логистика [Электронный ресурс] / А. М. Гаджинский. – М., 1999. – Режим доступа: <http://www.bibliotekar.ru/logistika-1/index.htm>.

Информация об авторе

Руденко Никита Геннадьевич – аспирант, кафедра логистики и коммерции, Байкальский государственный университет экономики и права, 664047, г. Иркутск, ул. Байкальская, 105, e-mail: rashoed@gmail.com.

Author

Rudenko Nikita Gennadievich – post-graduate student, Department of logistic and commerce, Baikal State University of Economics and Law, 105, Baikalskaya str. City of Irkutsk, 664047, e-mail: rashoed@gmail.com.

УДК 656

А. В. Силантьев

ВЛИЯНИЕ ЦИКЛИЧНОСТИ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЙ СРЕДЫ НА ТРАНСФОРМАЦИИ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

В статье приведены результаты исследований влияния цикличности внешней среды на развитие транспортно-логистических систем. Описаны проявления влияния кондратьевских волн на транспортно-логистические системы. Доказана возможность использования теории циклов при анализе внешней среды транспортно-логистических систем. Выявлены предпосылки повышательной фазы пятой кондратьевской волны. Определены две предпосылки (историческая и технологическая) объективной трансформации транспортно-логистических систем, исходя из развития внешней среды.

Ключевые слова: транспортная логистика; внешняя среда; кондратьевские волны; транспортно-логистическая система; цикличность экономического развития.

A. V. Silantev

THE IMPACT OF THE CYCLICAL NATURE OF THE EXTERNAL ENVIRONMENT ON THE TRANSFORMATIONS OF TRANSPORT AND LOGISTIC SYSTEMS

In article results of researches of influence of the cyclical nature of the external environment on the development of transport and logistics systems. Describes the manifestations of the influence of K-waves on transport and logistics system. Proven ability to use the theory of cycles in the analysis of the external environment transport and logistics systems. Identified prerequisites upward phase of the fifth K-wave. There are two

prerequisites (historical and technological) objective the transformation of transport and logistics systems based on the development of the external environment.

Keywords: transport logistics; environment; K-waves; transport and logistics system; the cyclical nature of economic development.

Социально-экономическое развитие страны и ее регионов является сложным процессом, развивающимся нелинейно. Данный процесс обладает тремя характерными признаками: историчность, цикличность, равновесность/неравновесность экономических систем. При этом все признаки тесно связаны между собой.

Развитие внешней среды транспортно-логистических систем, по нашему мнению, могут исследоваться с позиций теорий, исследующих данные признаки.

Предпосылками для такого суждения являются следующие:

- транспортно-логистические системы являются неотъемлемой частью экономических систем различного уровня и поэтому поведение ТЛС при взаимодействии с внешней средой будет соответствовать закономерностям выявленных в рамках рассматриваемых теорий;

- эволюция развития транспортно-логистических систем показывает наличие указанных признаков – исследователи выделяют десятилетние этапы развития логистики, согласно которым происходила и происходит, в том числе, и эволюция ТЛС, каждый этап развития логистики, так или иначе, связан с кризисными явлениями, происходившими в мировой экономике;

- методологический аппарат логистики эклектичен и допускает использование подходов из других наук.

По результатам анализа эволюции развития экономической мысли с момента возникновения первых теорий (Теория стоимости Уильяма Пети, классической политэкономии Адама Смита, Школа физиократии и теория общественного производства Франсуа Кенэ, теории ренты и трудовой теории стоимости Давида Риккардо, экономического романтизма Ж. Сисмонди) и до наших дней, можно сделать вывод о том, что все большее значение приобретают теории, описывающие развитие экономики с позиции цикличности, а также теории, посвященные проблемам равновесности/неравновесности экономики и поведению рыночных субъектов в различных условиях.

Проблемы экономических циклов хорошо известны и достаточно глубоко изучены на сегодняшний день. Развитие экономических систем напоминает синусоиду: развитие, пик развития, спад, кризис, посткризисное развитие.

Идея цикличности как первоосновы мира витала в мировой науке со времен Древней Греции и Древнего Китая. Если философов проблема цикличности интересовала на протяжении многих сотен лет, то экономисты обратили на нее внимание совсем недавно, в начале XIX в. [6].

Впервые особое внимание на наличие цикличности экономического развития общества обратил английский экономист Х. Кларк.

Х. Кларк отметил, что между двумя мировыми «экономическими катастрофами» 1793 и 1847 гг. прошло 54 года и предположил, что такой интервал не случаен и должны существовать какие-то «физические» причины этого явления [3].

С тех пор и до наших дней выявлено порядка 1,5 тыс. различных типов экономических циклов.

В целом циклы можно разделить на три основные категории по временному фактору: короткие – от года до 5 лет (цикл Китчина), средние – от 5 до 10 лет (Цикл Кузнеца, Цикл Друкера и др.), длинные – от 10 до 25 лет (цикл Жугляра), циклы длинных волн – от 40 лет и более (Циклы Кондратьева, циклы научных революций).

Как показал анализ научной литературы, цикличность обосновывается различными факторами, начиная от уровня запасов (цикл Китчина) до кредитной и денежной политики государства и поведения социума (пассионарная теория Л. Н. Гумилева).

Критики цикличности справедливо указывают на общие недостатки всех концепций – акцентирование внимания на узких проявлениях функционирования экономических систем, при этом системный эффект от мультифакторности развития в целом не объясняется. Именно этим можно объяснить большое количество выявленных экономических циклов различных типов.

Особое место среди всех теорий цикличности занимают исследования Н. Д. Кондратьева. Хотя некоторые экономисты не признают наличие кондратьевских волн, мы полагаем, что эти волны существуют, так как доказаны ходом исторического развития на большом эмпирическом материале.

Кондратьев выявил следующие закономерности:

1. Перед началом повышательной волны каждого большого цикла, а иногда в самом начале ее наблюдаются значительные изменения в условиях хозяйственной жизни общества. Изменения выражаются в технических изобретениях и открытиях, в изменении условий денежного обращения, в усилении роли новых стран в мировой хозяйственной жизни и т.д. Указанные изменения в той или иной степени происходят постоянно, но, по утверждению Н. Д. Кондратьева, они протекают неравномерно и наиболее интенсивно выражены перед началом повышательных волн больших циклов и в их начале.

2. Периоды повышательных волн больших циклов, как правило, значительно богаче крупными социальными потрясениями и переворотами в жизни общества (революции, войны), чем периоды понижательных волн. Для того чтобы убедиться в этом утверждении, достаточно посмотреть на хронологию вооруженных конфликтов и переворотов и мировой истории.

3. Понижательные волны этих больших циклов сопровождаются длительной депрессией сельского хозяйства.

4. Большие циклы экономической конъюнктуры выявляются в том же едином процессе динамики экономического развития, в котором выявляются и средние циклы с их фазами подъема, кризиса и депрессии [3].

Кондратьевские волны, как, впрочем, и любые другие, меняют фазы с повышательную на понижательную. Первая закономерность говорит о подготовительных условиях, которые создают предпосылки для перехода на повышательную волну. Следовательно, первая закономерность характеризует состояние внешней среды в конце понижательной волны.

На сегодняшний день присутствуют практически все признаки первой закономерности, на которую указывал Н. Д. Кондратьев. В частности, происходит бурное развитие техники, средств связи и телекоммуникаций, существенные прорывы в развитии естественных наук; налицо кризис мировой платежной системы, основанной на долларе США, в результате которого идет активный поиск альтернатив: возможность использования российского рубля и/или китайского юаня; возникновения виртуальных валют (Bitcoin и пр.); переход стран на прямые расчеты с использованием национальных валют; усиление роли стран азиатского региона, России, Бразилии, Индии, ЮАР; усиление интенсивности внутринациональных кризисов, увеличение количества вооруженных конфликтов (события в Ливии, в Сирии, революции в арабских странах, получившие название «арабской весны», политический кризис на Украине в конце 2013 и начале 2014 гг., закончившийся государственным переворотом и изменением государственных границ).

Таким образом, можно говорить о предпосылках возникновения новой повышательной волны, которая, безусловно, изменит деловой климат, правила игры на международных рынках, источники материальных потоков, и, как следствие, становится актуальным исследование возможных изменений непосредственно на экономическом уровне.

В связи с этим возникает необходимость научного осмысления складывающихся условий с целью определения подходов в стратегическом развитии экономических систем, включая транспортно-логистические системы (ТЛС).

Согласно четвертой закономерности Н. Д. Кондратьева, большие циклы связаны с меньшими циклами, средними и короткими. Неслучайно большинство специалистов увязывают волны Кондратьева с циклами Китчина, циклами К. Жугляра и циклами С. Кузнеца.

Исходя из рассуждений относительно цикличности развития внешней среды, можно предположить, что реакция ТЛС на изменения во внешней среде тоже будет иметь циклический характер. При этом важно понять внутренний механизм такой реакции с целью выработки методологии управления этими реакциями.

По нашему мнению, концептуальной основой такой методологии должно стать упреждение и планомерность развития ТЛС с учетом использования эффектов циклов, как положительных, так и отрицательных.

Н. Д. Кондратьев в своих работах отмечал ведущую роль технологического и научного прогресса в экономическом развитии. В основе любой транспортно-логистической системы техническая составляющая является одной из важных. Во многом развитие техники влияет на возможности ТЛС при функционировании и взаимодействии с обслуживаемой экономической системой.

Одним из ключевых факторов возникновения циклов было развитие инноваций в транспортной сфере.

По результатам анализа хронологии экономических кризисов, разработанной Л. Е. Грининым и А. В. Коротаевым [2, с. 301–311], можно заключить, что выводы Н. Д. Кондратьева относительно роли инноваций в экономическом развитии актуальны и в настоящий момент времени.

На наш взгляд, сложно определить, что является первичней – кризисная ситуация или события, которые происходят во время кризиса. Тем не менее можно выделить несколько знаковых событий, сопровождающих кризис: военные конфликты и события, с ними связанные до и после конфликтов, финансовая и валютная политика ведущих экономически развитых стран, усиливающаяся глобализация мировой экономики, которая стала заметна с середины XX в. и приобретает все большее значение.

Безусловно одно, мировые финансовые кризисы и вооруженные конфликты однозначно ведут к негативным последствиям, а развитие инновационных технологий и их внедрение ведут к выходу из кризисных ситуаций и способствуют экономическому росту, при этом важная роль в инновационном развитии принадлежит транспортной сфере.

Стоит заметить, что особый интерес к возможностям логистики возник на пике четвертой волны в 70-х гг. XX в., который связан с резким повышением цен на нефть в 1973 г. и, соответственно, увеличил общие затраты и себестоимость производимой продукции. На тот момент логистика представляла собой абсолютно инновационный подход, в корне отличающийся от имеющихся на тот момент подходов. По нашему мнению, инновационный потенциал логистики на сегодняшний день далеко не исчерпан и в будущем может и должен быть использован для активизации экономического роста как в мировой экономике, так и в России, в частности.

Транспорт играет существенную роль в логистических технологиях и, как уже было отмечено выше, в сфере инновационного развития. Следовательно, можно говорить об актуальности влияния транспортно-логистических систем при переходе на инновационное развитие экономики в России и в мире.

Взаимное влияние ТЛС на инновационное развитие экономики является важной научной и практической задачей, требующей глубокого научного осмысления.

По нашему мнению, техническое перевооружение не только отдельных предприятий, но и экономики в целом, а также внедрение в практику научных достижений способно создать предпосылки для экономического подъема.

Технологическая составляющая в транспортно-логистических системах существенна, поэтому переход на новый технологический уровень в условиях кризиса является одной из важнейших составляющих адаптации ТЛС к складывающимся внешним условиям.

В целом одним из важнейших факторов развития логистики как науки и практики является научно-технический прогресс.

Ученые обращают внимание на связь длинных циклов с технологическими укладами [1; 4; 5; 7]. На современном этапе развития реализуется пятый технологический уклад, который характеризуется развитием электроники, робототехники, вычислительной, лазерной и телекоммуникационной техники. Специалисты полагают, что мы находимся на пороге шестого технологического уклада, который будет являться, по сути, первым постиндустриальным технологическим укладом. Ориентировочно, переход на шестой уклад может произойти в 2030 г. и его развитие продлится до конца XXI в.

Смена технологических укладов является объективным фактором, который влияет самым непосредственным образом на возможности ТЛС в плане функционирования и управления. В настоящее время мы наблюдаем широкое распространение электронной документации и электронного документооборота, развитие логистических интернет-платформ, появление значимых технологий в области альтернативных источников энергии, что указывает на наличие в хозяйственной деятельности признаков пятого технологического уклада. Наиболее ощутимым, на наш взгляд, в ТЛС является проявление информационных технологий, позволяющих сократить временные затраты на документооборот, повысить скорость и качество принимаемых управленческих решений, что, в свою очередь, приводит к сокращению совокупных затрат в ТЛС.

Как отмечают ученые, пятый технологический уклад не исчерпал себя полностью, поэтому можно предположить, что в достаточно длительной перспективе, в течение ближайших 20 лет, существующий уклад будет сохраняться, что приведет к эволюционной модернизации производственных мощностей и информационных систем.

Таким образом, можно заключить, что существует ряд объективных предпосылок, которые ведут к неизбежной трансформации ТЛС. В частности, в качестве таких предпосылок можно выделить следующие: наличие признаков в мировой экономике пятой кондратьевской волны, начало повышательной стадии, что ведет к неизбежным трансформациям мировой экономики, включая экономические системы отдельных стран. ТЛС является неотъемлемой частью экономической системы, поэтому, безусловно, будет также реагировать на внешние изменения. При этом характер и механизм подобных трансформаций ТЛС требует отдельного научного осмысления. Данную предпосылку можно охарактеризовать как *историческую*.

Развитие пятого технологического уклада обуславливает необходимость перехода на инновационные принципы развития и функционирования экономических систем, в том числе и транспортно-логистических систем. Появление новых технических и технологических возможностей, безусловно, повлияет на функционирование ТЛС и их возможности реагирования на проявления внешней среды. Другими словами, это *технологическая* предпосылка, связанная с объективным развитием научно-технического прогресса.

Список использованной литературы

1. Академик: словари и энциклопедии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki>.
2. Гринин Л. Е. Глобальный кризис в ретроспективе. Краткая история подъемов и кризисов: от Ликурга до Алана Гринспена / Л. Е. Гринин, А. В. Коротаев. – М. : Либроком, 2010. – 336 с.
3. Институт высокого коммунитаризма [Электронный ресурс] : информ. портал. – Режим доступа: http://communitarian.ru/publikacii/mirovaya_ekonomika/nikolay_kondratev_ekonomicheskie_tsikly_kotorye_stanovyatsya_istoricheskimi.

4. Капитал страны [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://kapital-rus.ru/articles/article/175896>.
5. Киберленинка [Электронный ресурс] : научная электронная библиотека / Ассоциация «Открытая наука». – Режим доступа: www.cyberleninka.ru.
6. Курс экономической теории / под общ. ред. М. Н. Чепурина, Е. А. Киселевой. – Киров, 1994. – 832 с.
7. Электронная Библиотека диссертаций и авторефератов России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.dslib.net.

Информация об авторе

Силантьев Александр Валерьевич – кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры логистики и коммерции, Байкальский государственный университет экономики и права, 664047, г. Иркутск, ул. Байкальская, 105, e-mail: silantev.aleksandr@rambler.ru.

Author

Silantev Aleksandr Valerievich – candidate of economic sciences, associate professor, Department of logistic and commerce, Baikal State University of Economics and Law, 105, Baikalskaya str. City of Irkutsk, 664047, e-mail: silantev.aleksandr@rambler.ru.

УДК 658.8

**Ю. Г. Кузменко,
Д. И. Трубеев**

СПЕЦИФИКА РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНОЙ ЛОГИСТИКИ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ МЕТАЛЛОЧЕРЕПИЦЫ

На современном этапе развития рынка металлочерепицы в России все больше компаний переходят от традиционных методов организации сбытовой деятельности к методам распределительной логистики. Основное преимущество данного подхода заключается в контроле движения сквозного материального потока, обеспечивающего своевременное поступление необходимых ресурсов на различные звенья логистической цепи. Производителям жизненно важно контролировать и регулировать величину издержек на тех или иных участках распределительного процесса. Данного эффекта можно достичь посредством адаптации уже устоявшихся бизнес-процессов к принципам распределительной логистики. Основное преимущество крупных компаний на рынке металлочерепицы состоит в создании единого интегрированного логистического центра, отвечающего за рациональное распределение как материальных, так и финансовых ресурсов в компании.