

**В. С. Колодин,  
В. И. Бураков,  
М. М. Третьяков**

## **ПРОБЛЕМЫ СТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ НАУЧНЫХ ШКОЛ ЛОГИСТИКИ**

В статье рассматривается предназначение научных школ. Предложена периодизация развития систем товародвижения. Доказана взаимосвязь современных научных школ логистики с созданной в середине прошлого века отраслью «материально-техническое снабжение и сбыт». В условиях реальной рыночной экономики наступил классический период логистики с внедрением разнообразных логистических систем, созданием региональных логистических центров управления цепями поставки. Формированию новых научных школ логистики способствует открытие в крупных периферийных вузах собственных диссертационных советов. Возникла необходимость подготовки кадров в разнообразных логистических системах, ранее не являвшихся предметом исследования ученых-логистов. На функционирование сформировавшихся научных школ логистики пагубно влияет закрытие диссертационных советов.

*Ключевые слова:* логистика, научные школы, периодизация развития систем товародвижения, потоковые процессы.

**V. S. Kolodin,  
V. I. Burakov,  
M. M. Tretyakov**

## **PROBLEMS OF FORMATION AND DEVELOPMENT OF SCIENTIFIC SCHOOLS OF LOGISTICS**

The article discusses the purpose of scientific schools. The periodization of the development of distribution systems has been proposed. It proves the relationship between modern logistics scientific schools and created in the middle of the last century the industry «logistics and distribution». The classical period of logistics came with the introduction of various logistics systems, creation of regional logistics centres management of supply chains in the conditions of market Economics. The formation of new scientific schools logistics promotes the opening of large peripheral universities of own dissertation councils. the need for professional training has arose in differents logistics systems that previously were not subject to study logistics. The functioning of formed scientific schools logistics adversely affected by the closure of dissertation councils.

*Key words:* logistics, scientific schools, the periodization of the development of distribution systems, flow processes.

Вся многовековая история человечества – это постоянное движение по пути самосовершенствования, достижения новых высот, непрерывного поиска в стремлении к обновлению. Не всегда путь к познанию гладок, иногда он заводит

в тупик. И это закон развития, закон самой жизни. Именно так, ошибаясь, сомневаясь и вновь обретая веру, ученые, а с ними и все человечество, двигаются вперед. Вместе с тем было бы ошибкой о пользе науки в целом, и какого-либо ее направления, в частности, судить только по количеству сделанных открытий или выданных «на-гора» научных трактатов. Не менее важным является сохранение уже полученных знаний и обеспечение преемственности в самом процессе познания, без чего наука будет обречена на «топтание на месте» и открытие давно забытых истин. Именно в этом, как нам представляется, состоит основное предназначение научных школ как социального института и творческого союза единомышленников.

На Западе издавна пестуют и активно рекламируют научные школы Кембриджа, Оксфорда, Гарварда и других научных центров. Между тем отечественные ученые по-прежнему находятся на положении «Иванов, не помнящих родства».

Этим можно объяснить тот факт, что как только ученый уходит из жизни, о нем мгновенно забывают, его имя исчезает из списка исследователей того или иного направления, а работы пылятся на полках, что вряд ли бы произошло, будь развито у нас представление о научных школах. Опора на отдельных, пусть и талантливых ученых, а не на школы приводит к оттоку потенциальных «Платонов и быстрых разумом Невтонов» из науки, к приглашению в качестве «пророков» и судей иностранных «мудрецов», к формированию мифов о том, что все самое передовое всегда создавалось за рубежом.

Все это показательно и для такой сравнительно молодой отрасли экономической науки как логистика. Несмотря на то, что прошел период времени, достаточный для формирования отечественных научных школ логистики, в России по-прежнему предпочитают ссылаться на авторитет Бауэрсокса, Кристофера, Портера, Ферни, Спаркса и других зарубежных специалистов, чем на представителей российской науки. И дело не только в том, что история развития свободного рынка в западных странах значительно превышает этот период в странах бывшего СССР. В советский период наука и практика работали вместе. В ряде отраслей экономики, как, например, экономическом планировании (в том числе и в отрасли материально-технического снабжения) благодаря этому были достигнуты бесспорные успехи. Потом, в процессе ломки прежнего уклада жизни, разрыв между наукой и практикой достиг громадных размеров, что привело к нарушению преемственности научных воззрений.

Так, если в России не принято ссылаться на научные разработки 1960-х гг., то на Западе, например, считают, что начало управлению цепочками поставок было положено Питером Друкером в его знаковой статье, опубликованной в 1962 г. А затем, уже в 1980-х гг., его преемники Кристофер, Сток, Ламберт, Купер и др. основали Кренфилдскую школу менеджмента, известную своими работами в сфере управления цепями поставок.

Требуется также высказаться по вопросам периодизации развития систем товародвижения. Ряд ученых здесь выделяют три периода:

- дологистический;
- период классической логистики;
- период неологистики.

Причем началом «дологистического периода» предлагают считать середину 1960-х гг. Но при этом возникает вопрос, а что было до «дологистического» периода? Что, тогда не было никаких систем товародвижения, и все только ждали, когда, наконец, появится П. Друкер? Нам представляется, что становление логистической концепции в управлении потоковыми процессами ознаменовало собой переход к совершенно новой эпохе – назовем ее условно «логистической». Тогда предыдущая эпоха, с более чем тысячелетней историей, будет естественным образом именоваться «дологистической» эпохой. В этой эпохе, в зависимости от уровня развития науки и производительных сил, наверное, можно выделить, в свою очередь, ряд периодов. Все это еще ждет своих исследователей. Что касается «логистической» эпохи, то остается надеяться, что ее расцвет только начинается, и ее история будет не менее длительной, чем история предыдущей эпохи. Первый же период лучше назвать «предлогистическим», т. е. предшествующим по отношению к становлению классической логистики.

Несмотря на замалчивания истории логистической науки советского времени и предпринимающиеся попытки показать, что современные научные школы никак с ней не связаны, такой «предлогистический» период существовал все же и в нашей стране. На наш взгляд, следует согласиться с теми отечественными учеными (например, с профессором А. В. Зыряновым), которые считают, что за точку отсчета данного периода необходимо принять 60-е гг. прошлого века. В эти годы в ходе экономической реформы был создан Госснаб СССР – центральный орган, отвечающий за функционирование и развитие новой создаваемой отрасли «материально-техническое снабжение и сбыт». В этот же период был учрежден Научно-исследовательский институт экономики и организации материально-технического снабжения (НИИМС), внесший заметный вклад в формирование отрасли и развитие экономической науки.

Создание Госснаба СССР и формирование соответствующей отрасли потребовало выращивания для нее квалифицированных кадров специалистов и научных работников, что стимулировало образование сначала в столичных экономических вузах (Москва, Ленинград), а затем и в других экономических учебных заведениях страны кафедр материально-технического снабжения.

В результате указанных преобразований лучшие на тот момент специалисты в сфере обращения продукции производственно-технического назначения были сгруппированы главным образом в трех учебных и научно-исследовательских центрах: НИИМС (ныне – ИТКОР), Московский институт народного хозяйства им. Г. В. Плеханова (ныне – Российский экономический университет) и Ленинградский финансово-экономический институт им. Н. А. Вознесенского (ныне – Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов). В них затем были открыты диссертационные советы по специальности 08.00.06 «Экономика и планирование материально-технического снабжения». Таким образом, зародились прообразы трех логистических научных школ, которые представляют собой ствол и главные ветви генеалогического древа логистической науки в нашей стране.

Нужно отметить, что вплоть до 1991 г. (распада СССР, с которым и заканчивается «предлогистический» период) указанные выше центры доминировали на

всей огромной территории страны. Тем не менее уже в тот период начинают зарождаться и постепенно раскрывать свой потенциал некоторые периферийные научные центры (Поволжье, Северный Кавказ, Урал, Сибирь, Дальний Восток), которые в настоящее время все более претендуют на роль научных логистических школ.

Первоначально это было связано с консолидацией научных кадров вокруг образуемых в вузах кафедр материально-технического снабжения. К числу основных факторов, препятствовавших образованию научных школ на периферии, следует отнести, во-первых, отсутствие признанных лидеров в их составе (из-за оттока талантливых ученых в столицу), а во-вторых, слишком узкую «горловину» для роста квалификации кадров (из-за отсутствия собственных диссертационных советов по специальности).

В 1991 г., с вступлением России в реальную рыночную экономику, открывается классический период логистики. На российских предприятиях внедряются логистические системы. Создаются региональные логистические центры управления цепями поставок, учеными активно обсуждаются методологические вопросы использования логистического подхода в решении насущных проблем российской экономики. Растет число монографий, учебников и учебных пособий. В крупных вузах на периферии открываются собственные диссертационные советы по логистике, появляются и свои лидеры, вокруг которых объединяются ученики. Все это в конечном счете способствует формированию новых научных школ.

Ядро большинства периферийных логистических школ составляют научные работники, прошедшие подготовку в одной из столичных школ. Соответственно, себя, и созданный на кафедре творческий коллектив, они ассоциируют либо с питерской, либо с одной из московских школ. С середины 1990-х гг. помимо школ, отпочковавшихся от уже упомянутых классических школ, работавших ранее в сфере материально-технического снабжения, появляются школы, лидеры которых (например, Л. Б. Миротин, Ю. М. Неруш), представляют различные отрасли инфраструктуры – транспорт, связь, информатику, а также отдельные отрасли промышленности. Их приход в логистику расценивается неоднозначно. С одной стороны, это помогает разрушить существовавшие ранее отраслевые перегородки, обогатить теорию и инструментарий логистики. Но, с другой стороны, каждый из них, образно говоря, «тянет одеяло на себя», создавая путаницу как в терминологии логистики, так и в трактовке ее основных положений.

Тем не менее все специалисты сходятся в том, что объектом изучения в логистике является управляемый поток и порождающий его потоковый процесс, а предметом – организационно экономические отношения, возникающие в связи с формированием и обеспечением движения потоков. Именно это позволяет делать вывод о существовании единой базовой концепции логистики. Исходя из общего понимания концепции, базовая концепция логистики представляет собой систему взглядов на рационализацию хозяйственной деятельности путем оптимизации потоковых процессов и формирует основную бизнес-идею логистики [2, с. 37].

В последние несколько десятилетий наблюдается все более проявляющаяся тенденция создания новых логистических систем различного назначения, их

организационное усложнение и инновационное совершенствование управления потоками на основе применения технологий более высокого уровня. Такого рода процессы происходят во всех видах логистических систем (государственных, коммерческих и смешанных) [1, с. 17].

Существует необходимость подготовки кадров для работы в разнообразных логистических системах: оборонных и силовых структур, государственной внешнеторговой, таможенной, государственных предприятий, промышленных и строительных корпораций, оптовых и розничных торговых сетей, туристической, банковской и т. д. Приведем пример, касающийся непосредственно регионов Сибири и Дальнего Востока.

Осуществляемый после 2010 г. вынужденный перенос центров добычи в Восточную Сибирь и на шельф Арктики ставит перед руководством страны и учеными-специалистами сложную макрологистическую проблему: с одной стороны, как рационально обеспечить приток необходимых много миллиардных инвестиций (бюджетная и корпоративная инвестиционная логистика), а с другой стороны, как создать систему эффективного регулирования всех видов потоков [1, с. 22].

К сожалению, в настоящее время идет целенаправленный процесс закрытия диссертационных советов по экономике, что вновь поднимает проблему оттока квалифицированных научных кадров из районов Сибири и Дальнего Востока.

### **Список использованной литературы**

1. Кролли О. А. Введение в фондовую и банковскую логистику: очерки и размышления / О. А. Кролли, А. В. Парфенов, Р. В. Синяков ; под ред. О. А. Кролли. – СПб. : КОСТА, 2015. – 393 с.

2. Логистика и управление цепями поставок : учеб. для акад. бакалавриата / под ред. В. В. Щербакова. – М. : Юрайт, 2015. – 582 с. – Сер.: Бакалавр. Академический курс.

### **Информация об авторах**

*Колодин Виктор Семенович* – профессор, кафедры логистики и коммерции, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, e-mail: kflik@bgu.ru.

*Бураков Валерий Иванович* – профессор, кафедры логистики и коммерции, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, e-mail: kflik@bgu.ru.

*Третьяков Михаил Михайлович* – профессор, кафедры маркетинга и коммерции, Тихоокеанский государственный университет, г. Хабаровск, e-mail: mk-tmm@mail.ru.

### **Authors**

*Kolodin Victor Semenovich* – Professor, Chair of Logistics and Commerce, Baikal State University, Irkutsk, e-mail: kflik@bgu.ru.

*Burakov Valery Ivanovich* – Professor, Chair of Logistics and Commerce, Baikal State University, Irkutsk, e-mail: kflik@bgu.ru.

*Tretyakov Mikhail Mikhailovich* – Professor, Chair of Marketing and Commerce, Pacific National University, Khabarovsk, e-mail: mk-tmm@mail.ru.