

Транспортно-логистическая парадигма как объективный эволюционный этап развития логистики и транспорта

Лещёв С.В., к.э.н., соискатель.,

Институт исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка

Моргунов В.И., д.э.н., профессор, главный научный сотрудник,

«Институт исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка»,

Россия, Москва

Аннотация. В статье исследованы и формализованы методологические аспекты развития логистических парадигм в рамках развития транспортно-логистической инфраструктуры. Выявлены и реализованы основные принципы построения транспортно-логистической модели на корпоративной основе.

Ключевые слова: парадигма, транспортно-логистическая парадигма, моделирование.

Transport-logistic paradigm as objective evolutionary stage of development of logistic and transport

Leschev S.V., Ph.D., competitor,

Institute of research of tovarodvizheniya and state of affairs of wholesale market

Morgunov V.I., Dr. SC. (Econ.), Professor, Principal researcher of the Institute

of studies of physical distribution and market wholesale market», Russia, Moscow

Annotation. In the article investigational and formalizovany metodologicheskies aspects of raz-vitiya of logistic paradigms within the framework of development of transport-logistic infrastructure. Exposed and realized basic principles of construction of transport-logistic model on corporate basis.

Keywords: paradigm, transport-logistic paradigm, design.

Транспортно-логистическая парадигма как объективный эволюционный этап развития логистики и транспорта вызывает объективную необходимость более детальной проработке методологических аспектов, связанных с развитием теории логистических парадигм.

В настоящее время существует ряд научных работ, посвящённые исследованию, анализу и развитию теоретических парадигм логистики. Среди зарубежных учёных в данном научном сегменте заслуженно принадлежит американскому учёному Томасу Самуэлу Кун [11].

В своем научном труде Самуэл Кун дает трактовку парадигмы, как:

1. Парадигма – это совокупность понятий, теорий и методов исследования, которая дает научному сообществу модель постановки их решений.
2. Парадигма – это начало всякой науки, она обеспечивает возможность целенаправленного отбора фактов и их интерпретации.
3. Парадигма-это признанные всеми научные достижения, которые в течение определенного времени дают модель постановки проблем и их решений научному сообществу.

В обобщённом виде по представлению С. Куна – «парадигма есть совокупность наиболее общих идей и методологических установок в науке, признаваемых учёными и это то, что объединяет членов научного сообщества»

Эволюция развития парадигм имеет тенденцию развития только тогда, когда одна из предложенных парадигм доказывает свою способность справиться с существующими проблемами, объяснить очевидные факты и благодаря этому привлечь на свою сторону большую часть учёных.

Эволюционный процесс развития парадигм сопровождается противоборством научных школ, обосновывая свои подходы к парадигмам в контексте того мировоззрения, в котором они формируются.

Анализ тенденций развития научных парадигм показывает, что появление увеличения публикаций различных научных теоретических толкований, готовность опробовать иные научные подходы, обсуждение фундаментальных положений – все это симптомы перехода к новым парадигмам.

Важно обратить внимание на то, что переход к новой парадигме ассоциируется с некоторым революционным процессом в научных исследованиях, связанный с эволюцией развития парадигм связан с тем, что существующая парадигма приобретает уже аксиоматичный статус, что и обуславливает переход к новой парадигме.

Принятие решения отказаться от парадигмы всегда одновременно есть решение принять другую парадигму, а приговор, приводящий к такому решению, включает как сопоставление обеих парадигм с природой, так и сравнение парадигм друг с другом.

Как в политических революциях, так и в выборе парадигмы нет инстанции более высокой, чем согласие соответствующего научного сообщества». На роль парадигмы научное сообщество выбирает ту теорию, которая, как представляется, обеспечивает поступательное развитие науки. Смена основополагающих теорий выглядит для ученого как вступление в новый мир, в котором находятся совсем иные объекты, понятийные системы, обнаруживаются иные проблемы и задачи.

Бурное развитие логистики, как и транспорта связано с кординальными изменениями в экономических отношениях мировой экономики.

Их развитие является логическим продолжением и отражением тенденций экономических взаимоотношений между субъектами рынка, которые являются основой для разработки адекватных логистических парадигм.

Это связано, прежде всего, с появлением новых данных, которые в рамках принятой парадигмы выглядят аномалиями. В этих условиях ученые модифицируют принятую теорию и развивают такую интерпретацию новому явлению, которая бы не противоречила базовым принципам.

Так, теоретические особенности развития парадигм нашли своё отражение в трудах профессора Сергеева В.И.[13], где представлена интерпретация развития логистических парадигм различными научными школами мирового научного сообщества.

На основе анализа основных тенденций развития парадигм как россий-

скими, так и зарубежными учёными [7], автором выявлены их основные закономерности формирования, отражающие уровень развития экономических процессов современной экономики, исследованы эволюционные этапы развития транспортом и логистикой и на этой основе систематизированы теоретические парадигмы различных научных школ (рисунок 1). Их развитие является логическим продолжением и отражением тенденций экономических взаимоотношений между субъектами рынка, которые являются основой для разработки адекватных логистических парадигм.

Из рисунка 1 видно, что научные парадигмы, разработанные различными мировыми научными школами, имеют свои специфические особенности и каждая из них отражает объективные предпосылки для их научного обоснования и развития, хотя, как показывает анализ, они не всегда однозначно воспринимаются научными сообществами, которые имеют свои точки зрения [6].

Заметим, что накопленный опыт тенденций развития логистики обуславливает объективную необходимость формирования новых логистических парадигм.

То есть, переход от парадигмы к новой парадигме представляет собой процесс объективной реальности и в этой связи предлагаемая автором транспортно-логистическая парадигма (рисунок 1) является объективным этапом развития логистических парадигм.

Так, изложенный ниже подход к транспортно-логистической парадигме трактуется, как научное направление в эволюции развития логистики, основанное на корпоративной концепции взаимодействия логистики и транспорта, как синергетической функции менеджмента, отражающей объективно развивающиеся рыночные процессы в экономике.

Следует особо подчеркнуть, что восприятие данной парадигмы определяется потенциальным уровнем инновационности организации (степень готовности организации к инновационному обновлению) с учётом тенденций развития научных исследований в области логистики и транспорта [8].

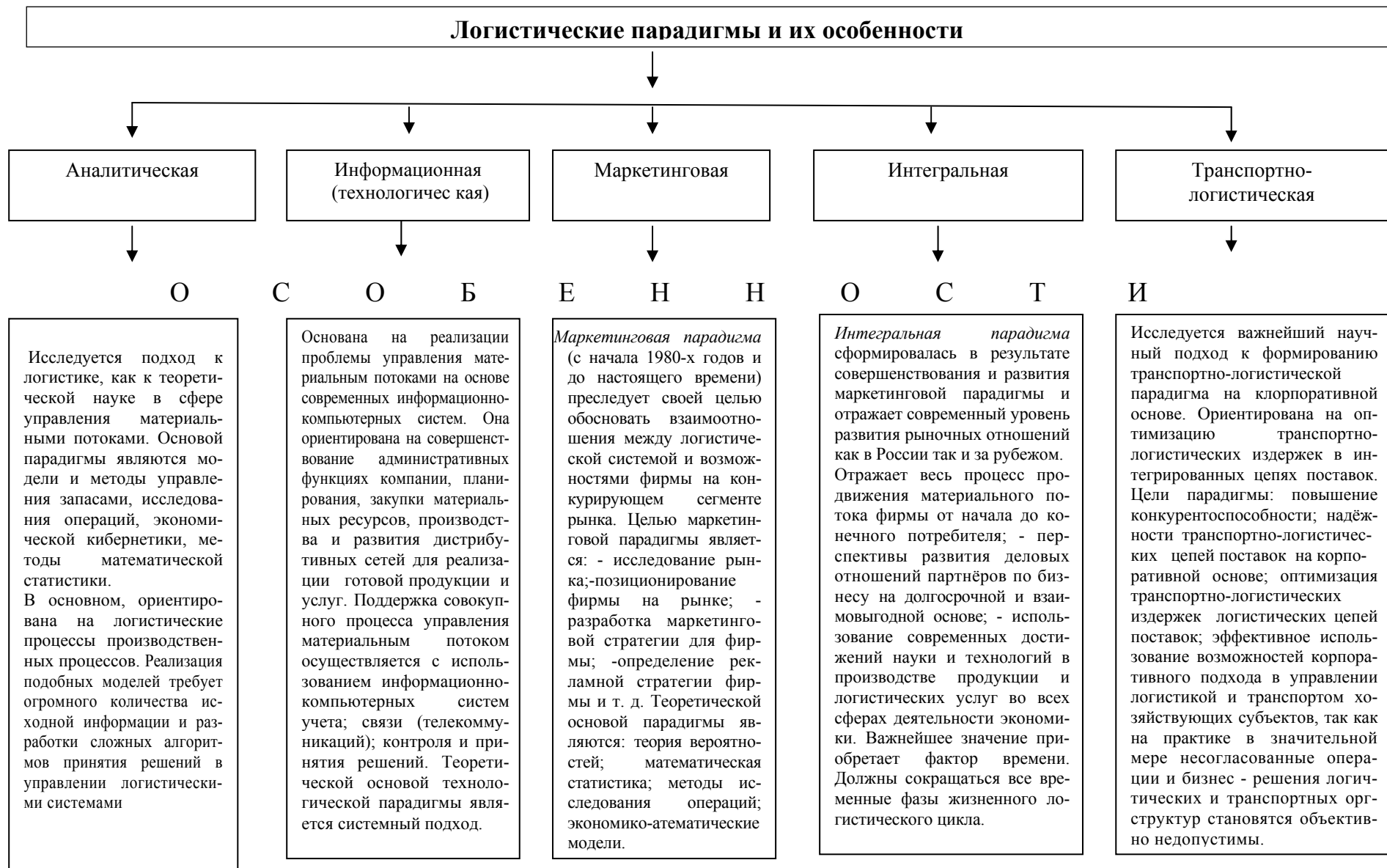


Рис. 1 – Эволюция развития логистических парадигм

При этом необходимо иметь в виду, что жизненный цикл транспортно-логистической парадигмы, как и прочих других, представляет собой прогнозируемый период времени, в течение которого данный подход является эффективным инструментом для оптимизации логистических, транспортных и маркетинговых издержек и приносит хозяйствующему субъекту реальную выгоду и обеспечивает его конкурентоспособность в позиционируемом сегменте рынка.

Данная парадигма является теоретической предпосылкой для разработки корпоративной транспортно-логистической модели на основе объективного взаимодействия функций управления логистики и транспорта (рисунок 2).

Модель разработана с учетом отражения эволюции развития логистики и транспорта в контексте их тесного взаимодействия, как единой корпоративной функции управления единой логистической системы. При этом уделено внимание усановлению и отражению всех взаимосвязей в процессе реализации цепей поставок при реализации специальных проектов [5].

Применение инновационной транспортно-логистической парадигмы позволяет получить более эффективные оптимальные решения при формировании логистических цепей поставок в позиционируемых сегментах рынка транспортно-логистических услуг.

Сущность данной корпоративной парадигмы заключается в рассмотрении логистики как некоего синергетического механизма и инструментария для повышения конкурентоспособности хозяйствующих субъектов – участников формирования и реализации транспортно-логистических цепей поставок. При этом важнейшей задачей повышения конкурентоспособности логистических цепей поставок является эффективное использование возможностей корпоративного подхода в управлении логистикой и транспортом [4].

При этом следует понимать, что несогласованное взаимодействие всех участников логистического процесса транспортно-логистической цепи приводит к тому, что даже сравнительно незначительные изменения конъюнктуры рынка транспортно-логистических услуг неизбежно приводят к субъективным рискам и отклонениям в планах других участников рынка.

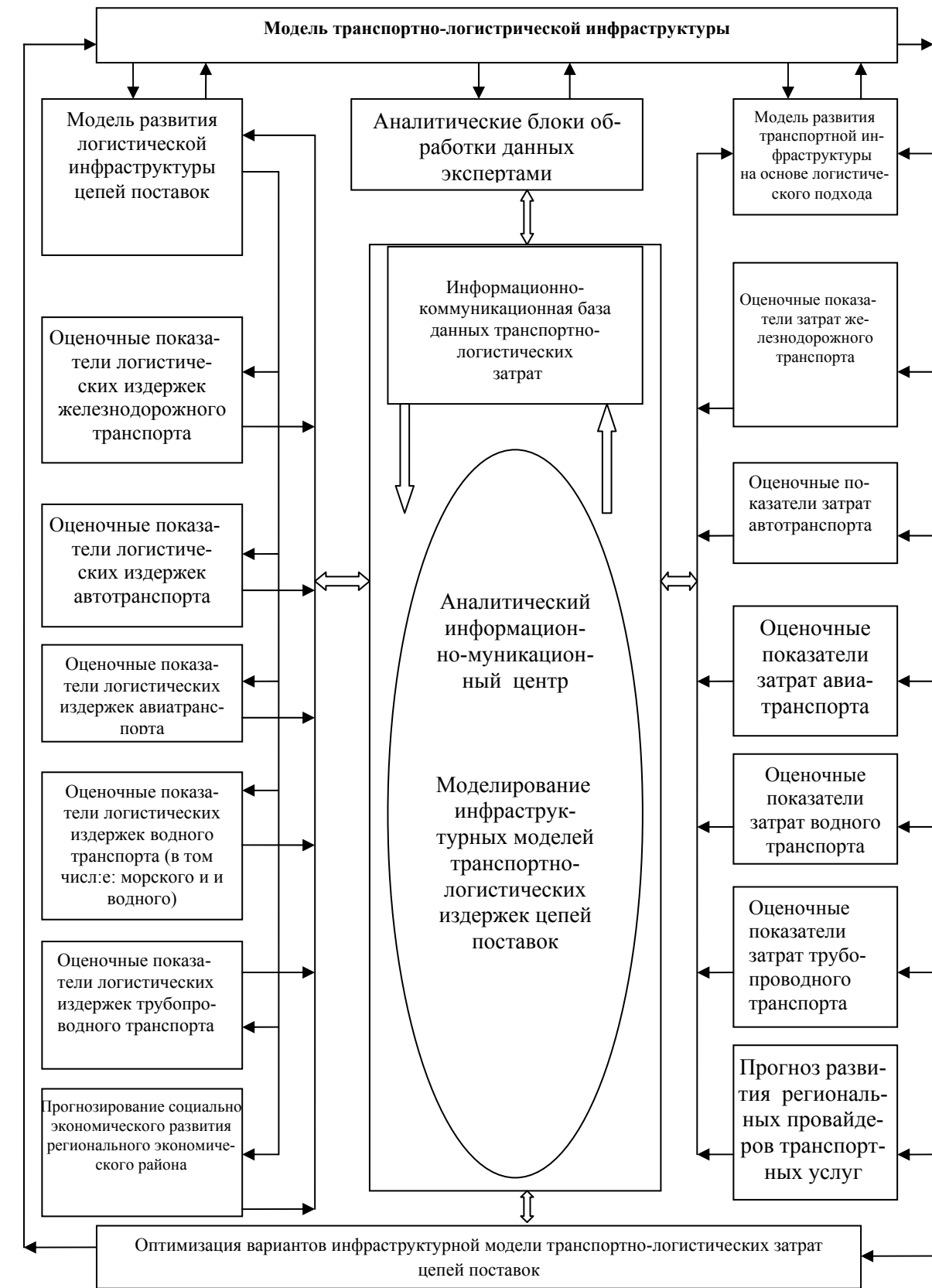


Рис. 2 – Корпоративная модель транспортно-логистической инфраструктуры

Необходимо отметить, что эволюционные процессы логистики и транспорта осуществлялись по этапам, каждый из которых являлся отражением развития экономических закономерностей, как в мировой, так и российской экономики, что способствовало возникновению новых концепций и стратегий управления транспортом и логистикой [10].

Вместе с тем анализ деятельности логистических и транспортных структур с методологической точки зрения показал, что транспортная и логистическая инфраструктуры развивались как обособленные независимые научные направления не на общеметодологической основе.

Транспортно-логистическая инфраструктура цепей поставок включает в себя комплекс взаимосвязанных между собой хозяйствующих субъектов транспортной и логистической инфраструктур [3].

Основой транспортно-логистической инфраструктуры являются корпоративные отношения всех участников цепей поставок [11]. В тоже время до этого времени в данном сегменте рынка практически отсутствует комплексное исследование вопросов, связанных с оценкой синергетического потенциала корпоративной деятельности логистики, транспорта, и маркетинга, как единой взаимосвязанной функции управления цепями поставок.

Предлагаемый инновационный подход, основанный на четком организационно-функциональном взаимодействии логистики и транспорта следует рассматривать как современный и эффективный инструмент повышения конкурентоспособности различных организационных структур и в целом логистических цепей, обеспечивающие выполнение договорных обязательств на протяжении всего материального потока от поставщиков до конечного потребителя [9].

Конкурентоспособность транспортно-логистических структур, и особенно, в условиях финансово-экономического кризиса российской экономики в значительной мере зависит от снижения логистических издержек, составляющих, по оценкам экспертов до 25-30 % от общих издержек бизнеса [5].

Корпоратизация хозяйствующих транспортно-логистических структур способствует снижению транспортно-логистических издержек и обеспечивает

конкурентную среду в условиях высокой степени неопределенности.

Библиографический список:

1. Адамов Н.А. Логистическое управление финансовыми потоками организации / Н.А. Адамов // Сибирская финансовая школа. – 2011. – №6. – С. 144-147.

2. Брынцев А.Н. Понятие логистического поля / А.Н. Брынцев // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. – 2010. – № 3. – С.106-108

3. Моргунов В.И. Особенности формирования логистической инфраструктуры в условиях развития рынка региональных услуг по газообеспечению потребителей. [Текст] / Моргунов В.И // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция». № 4. – 2015. – с. 80-82. www/risk-online.ru

4. Моргунов В.И., Максимова Ю.А., Конкурентоспособность компаний в сфере транспортно-логистических услуг: Научное издание. – М.: Информационно-внедренческий центр «Маркетинг», 2010. – 56 с.

5. Моргунов В.И., Особенности, стратегические направления, тенденции развития сферы транспортных услуг [[Текст] / Моргунов В.И., Гармашов В.С. // Новосибирск. Сибирская финансовая школа. – 2011. – № 6. – с. 70-74

6. Моргунов В.И., Максимова Ю.А. Особенности развития логистики и глобальных логистических систем: Монография/ Моргунов В.И., Максимова Ю.А. – М.: Издательско-торговая корп. «Дашков и К», 2009. – 93 с.

7. Моргунов В.И. Логистический подход как эффективный способ реализации региональной стратегии развития транспортных комплексов: Монография / Моргунов В.И., Максимова Ю.А. – М.: Издательско-торговая корп. «Дашков и К», 2009. – 88 с.

8. Моргунов В.И. Корпоративная маркетинго-логистическая стратегия бизнеса в условиях диверсификации российской экономики: Монография / В.И. Моргунов; Информ.-внедренческий центр «Маркетинг». Москва, 2007. – 263 с.

9. Моргунов В.И. Развитие логистических оргструктур на основе повы-

шения инновационного потенциала персонала управления [Текст] / Моргунов В.И // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция». – № 4. – 2014 – с.16.

10. Моргунов В.И. Особенности и перспективы развития региональных транспортно-логистических комплексов в современных условиях [Текст] / Моргунов В.И // Логистика. – № 4. – 2014.

11. Кун Т.С. Структура научных революций. М., Прогресс, 1975.

12. Рузавин Г.И. Методологический анализ математических теорий, М., 1987.

13. Сергеев В.И. Менеджмент в бизнес-логистике. – М.: Информ. – изд. дом «Филинь», 1997. с.386.