образом без человеческого участия сами «системы логистики» вряд ли смогут что-нибудь «проектировать», тем более «проектировать» самих себя, то есть те же самые «системы логистики»;

- во-вторых, авторы публикаций [4-6] к «дополнительным функциям логистических систем» отнесли и «планирование», которое они ошибочно наименовали «производственным» (хотя на самом деле оно относится к деятельности (работы) логистической системы в целом). Все это позволяет констатировать, что при осуществлении менеджерами «планирования логистических систем»» упоминание (без каких-либо оговорок или обоснований) о «проектировании» таких систем становится просто излишним;

- в-третьих, совершенно непонятно, почему авторы публикаций [4-6] вдруг вспомнили о «проектировании систем логистики» лишь при изложении сведений о «компаниях, имеющих системы логистики ***третьего уровня*** развития»? А при описании «компаний» с остальными (первым, вторым и четвертым) «уровнями развития логистики» именно «проектирование систем логистики» не было упомянуто вовсе? И почему такое «проектирование» не стало злободневным для «компаний» указанными здесь последними? Увы, к великому сожалению приемлемые ответы на эти и другие вопросы подобного рода в учебных публикациях [4-6] отсутствуют.

В результате здесь налицо – свойственное (общее) для публикаций [4-6] противоречие редакционного и смыслового характера в виде парадокса во втором его значении (в формальной логике: противоречие, возникающее при сохранении логической правильности хода рассуждений [8]).

Таким образом при рассмотрении второго варианта изложения этапов генезиса концепции современной логистики, основанного на содержании подразделов 1.3. «Уровни развития логистики» из учебных публикаций [4-6], были зафиксированы недопустимые для всякой учебной литературы сферы высшего профессионального образования смысловые противоречия (невязки, нелепицы) исследовательского и редакционного характера.

Литература

1. Бауэрсокс Д.Д., Клосс Д.Д. Логистика: интегрированная цепь поставок. – М.: ЗАО "Олимп – Бизнес", 2006. - 640 с.

2. Леонтьев Р.Г. Часть 1. Краткий экскурс в историю возникновения логистики // Colloquium-journal (Warsaw, Poland). – 2022. - № 9 (132) part 1. – V. 51-55. DOI: 10.24412/2520-6990-2022-9132-51-55

3. Леонтьев Р.Г. Часть 2. Краткий экскурс в историю возникновения логистики // Colloquium-journal (Warsaw, Poland). – 2022. - № 9 (132) part 1. – V. 56-61. DOI: 10.24412/2520-6990-2022-9132-56-61

4. Логистика: учеб. пособие / Под ред. Б.А. Аникина. – М.: ИНФРА-М, 1997. - 327 с.

5. Логистика: учебник / Под ред. Б.А. Аникина. – М.: ИНФРА-М, 2000. - 352 с.

6. Логистика: учебник / Под ред. Б.А. Аникина. – М.: ИНФРА-М, 2008. 368 с.

7. Ожегов С.И. Толковый словарь русского языка. М.: Издательство АСТ: Мир и Образование, 2021. – 1360 с..

8. Крысин Л.П. Толковый словарь иноязычных слов. – М.: Рус. яз., 1998. – 848 с.

9. Леонтьев Р.Г., Архипова Ю.А. Логистика горного дела (интегрированные системы): монография / Р.Г. Леонтьев, Ю.А. Архипова. – Владивосток: Издательство Дальневост. федерал. ун-та, 2021. – 200 с.

10. Леонтьев Р.Г., Архипова Ю.А. Логистика горного дела (оценка рациональности): монография / Р.Г. Леонтьев, Ю.А. Архипова. – Владивосток: Издательство Дальневост. федерал. ун-та, 2021. – 256 с.

ЧАСТЬ 4. УРОВНИ РАЗВИТИЯ СИСТЕМ ЛОГИСТИКИ: ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРОТИВОРЕЧИЯ (16-19)

Леонтьев Р.Г.
д-р. экон. наук, профессор, главный научный сотрудник (Хабаровский федеральный исследовательский центр ДВО РАН, г. Хабаровск, РФ)

PART 4. LEVELS OF SYSTEM EVOLUTION LOGISTICS: CONTRADICTIONS REVEALED (16-19)

R.G. Leontiev
doctor of Economics, professor, chief Researcher (Khabarovsk Federal Research Center of the Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, Khabarovsk city, Russia)
DOI: 10.31618/ESU.2413-9335.2022.2.96.1.1639

АННОТАЦИЯ

В статье представлен анализ четвертой части второго варианта изложения этапов генезиса концепции современной логистики, который основан на описании систем логистики четырех уровней развития, изложенного в учебных публикациях. В результате данного анализа зафиксированы недопустимые для

литературы высшего и среднего профессионального образования смысловые противоречия исследовательского и редакционного характера.

ANNOTATION

The article presents an analysis of the fourth part of the second version of the presentation of the stages of the genesis of the concept of modern logistics, which is based on the description of logistics systems of four levels of development, set out in educational publications. As a result of this analysis, semantic contradictions of a research and editorial nature are unacceptable for the literature of higher and secondary vocational education.

Ключевые слова: Логистика, современные концепции, уровни развития систем, учебные публикации, образование, научно-практические противоречия.

Key words: Logistics, modern concepts, levels of systems development, educational publications, education, scientific and practical contradictions.

В настоящее время созрела необходимость формирования адекватных представлений о постфактуме генезиса познания логистики. Априори следует признать возникновение и присутствие в российской и иностранной научной и учебной литературе по логистике противоречий разного рода - антиномий, парадоксов и алогизмов. Это признается даже всемирно признанными иностранными специалистами в области логистики профессорами Мичиганского государственного университета (США) Бауэрсоксом Д.Д. и Клоссом Д.Д., которых в РФ называли «отцами» современной логистики» (и с этим вполне можно согласиться), в своем фундаментальном труде [1] отмечали, что «современная логистика – явление парадоксальное».

Поэтому в рамках выявления и анализа процессов такого возникновения и присутствия следует в первую очередь рассмотреть историю зарождения и этапы становления (генезиса) логистики как важнейшей области знаний.

Что касается изложенных в научных, учебных и практических изданиях давно и широко известных сведений об исторических аспектах зарождения понятия «логистика» (когда авторы этих публикаций зачастую просто заимствуют фрагменты соответствующего содержания с положенными ссылками или без них), то противоречащие друг другу положения были ранее выявлены и раскрыты в журнальных статьях [2,3].

Однако более сложные задачи по выявлению противоречий между различными вариациями описания в учебной литературе процессов становления логистики как важнейшей области знаний пока не нашли соответствующих решений. А ведь известно несколько десятков гипотетических вариантов изложения этапов генезиса (развития) концепции современной логистики.

В настоящей работе рассматривается ***второй вариант изложения этапов генезиса концепции современной логистики (1997, 2000, 2008).*** В четвертом абзаце подразделов 1.3. «**Уровни развития логистики**» учебного пособия по логистике [4] (1997 год издания) и изданного на основе его содержания в самом начале текущего столетия учебника тех же авторов [5] (2000), а также в третьего издания этого учебника [6] (2008), буквально слово в слово изложены следующие сведения о логистике.

«Системы логистики *третьего уровня* контролируют логистические операции от закупки сырья до обслуживания конечного потребителя продукции. К дополнительным функциям таких систем относятся: доставка сырья на предприятие, прогнозирование сбыта, производственное планирование, добыча или закупка сырья, управление запасами сырья или незавершенного производства, проектирование систем логистики. Единственная сфера, которая не контролируется менеджером по логистике, - это повседневное управление предприятием. Деятельность менеджера по логистике обычно осуществляется на основе годового плана. Работа системы оценивается не путем сравнения затрат прошлого года или сметы расходов, а сравнивается со стандартом качества обслуживания. При этом компании стремятся повысить производительность системы, а не сократить затраты, как это характерно для систем второго уровня. Управление осуществляется не по принципу непосредственного реагирования, а основано на планировании упреждающих воздействий» [4-6].

Анализ приведенного выше содержания абзацев из учебных публикаций [4-6] позволил выявить в них следующие значительные противоречия.

Противоречие 16. Во втором варианте изложения этапов генезиса концепции современной логистики (представленном в настоящей статье по мотивам представленных текстов подразделов 1.3. «Уровни развития логистики» учебных публикаций [4-6]) в содержании четвертых абзацев указанных подразделов сообщались некие сведения о «компаниях, имеющих системы логистики третьего уровня развития».

В частности, содержание третьего (3) и четвертого (4) сообщений о «компаниях, имеющих системы логистики третьего уровня развития», гласит о том, что де «*единственная сфера, которая не контролируется менеджером по логистике, - это повседневное управление предприятием*» (3), и что «*деятельность менеджера по логистике обычно осуществляется на основе годового плана*» (4).

Относительно содержания третьего и четвертого сообщений о «компаниях, имеющих системы логистики третьего уровня развития» [4-6], можно и обязательно необходимо зафиксировать недопустимые для всякой учебной литературы сферы высшего профессионального

образования смысловые невязки исследовательского и редакционного характера, суть которых могут прояснить следующие объективно вскрытые обстоятельства:

- во-первых, на рис. 1.4 учебников [5,6] и на рис. 3 учебного пособия [4] (см. противоречие 8) самими авторами этих публикаций отображены всего три сферы логистики: снабжение, производство и сбыт. И поскольку за исключением отмеченной в третьем сообщении «единственной сферы» других таких «сфер», как говориться, «раз-два и обчелся», то получается, что насчет «сферы» как «единственной» этими авторами слишком «громко» сказано. Поэтому им следовало бы вместо не корректного (излишне пафосного) выражения - «единственной сферой, которая» - употребить какое-либо приемлемое словосочетание, например, «при этом лишь одна из трех сфер логистики»;

- во-вторых, известно, что основными функциями управления являются планирование, организация, координация, стимулирование и контроль. Поэтому выражение авторов учебных публикаций [4-6] – «которая не контролируется менеджером» - представляется весьма сомнительным. Поскольку менеджер логистических систем (наряду с руководством компании и управляющими всех ее производственных подразделений) занимается не только «контролированием», но и прежде всего планированием, прогнозированием, организацией, координацией и стимулированием осуществления соответствующих технологических операций. Поэтому указанным лицам вместо этого сомнительного выражения следовало бы употребить достаточно приемлемое словосочетание, например, «которой менеджер по логистике не занимается»;

- в-третьих, с одной стороны, примененное в третьем сообщении слово «повседневное»» представляется излишним уточнением, поскольку если менеджер по логистике работает, то он априори должен постоянно заниматься ее деятельностью. А с другой стороны, известно, что «управление предприятием» (в целом) осуществляет не «менеджер по логистике», а главным образом собственник промышленной компании или назначенный им генеральный исполнительный директор. Поэтому в своем третьем сообщении авторам учебных публикаций [4-6] вместо крайне некорректного выражения – «повседневное управление предприятием» - употребить, например, словосочетание «управление материальными потоками на производстве», которое, кстати, созвучно приведенному на рис. 1.4 учебников [5,6] и на рис. 3 учебного пособия [4] (см. противоречие 8) самими авторами этих публикаций наименованию - «управление материалами в сфере производства»»;

- в-четвертых, в четвертом сообщении о «компаниях, имеющих системы логистики ***третьего*** уровня развития» [4-6], в качестве значимого их отличия (специфической особенности) от компаний с логистическими системами других уровней развития (без всяких оговорок) отмечается, что в упомянутых здесь первыми «деятельность менеджера по логистике обычно осуществляется на основе годового плана». Однако в содержании третьих абзацев подразделов 1.3 учебных публикаций [4-6]), в котором представлены сведения о «компаниях, имеющих системы логистики ***второго*** уровня развития, вообще не говорится о каком-либо «планировании деятельности менеджера по логистике». То есть такое «планирование» почему-то не было предусмотрено авторами для использования при сравнении «логистических систем третьего уровня развития» с подобными «системами» (но «второго уровня развития»).

Таким образом здесь налицо – свойственное содержанию учебных изданий [4-6] явное противоречие исследовательского и редакционного характера в виде алогизма в его первом значении (нелогичность, несовместимость с требованиями логики [7]).

Противоречие 17. Во втором варианте изложения этапов генезиса концепции современной логистики (представленном в настоящей статье по мотивам представленных текстов подразделов 1.3. «Уровни развития логистики» учебных публикаций [4-6]) в содержании четвертых абзацев указанных подразделов сообщались некие сведения о «компаниях, имеющих системы логистики третьего уровня развития».

В частности, содержание пятого (5) сообщения о «компаниях, имеющих системы логистики третьего уровня развития», гласит о том, что де «*работа системы оценивается не путем сравнения затрат прошлого года или сметы расходов, а сравнивается со стандартом качества обслуживания*».

Относительно содержания пятого сообщения (5) о «компаниях, имеющих системы логистики третьего уровня развития» [4-6], можно и обязательно необходимо зафиксировать недопустимые для всякой учебной литературы сферы высшего профессионального образования смысловые невязки исследовательского и редакционного характера, суть которых могут прояснить следующие объективно вскрытые обстоятельства:

1) в пятом сообщении [4-6] прежде всего бросается в глаза присутствие в нем нескольких заметных редакционных неточностей и опрометчиво примененных весьма сомнительных выражений:

- так, по поводу представленного в пятом сообщении выражения - «не путем сравнения затрат прошлого года или сметы расходов» - у достаточно квалифицированного читателя учебных публикаций [4-6] непременно должны возникнуть несколько следующих вопросов. Почему речь идет о «сравнении затрат» лишь «*прошлого* года», а не отчетного, текущего и настоящего? И с чем конкретно эти «затраты», якобы, «сравниваются»? С затратами отчетного года? Или, может быть, со

«сметой расходов»? Но ведь тогда авторам указанных публикаций следовало бы вместо слова «или» употребить союз «и», а «смету расходов» также отнести к «прошлому году». И почему они здесь хотя бы не использовали еще раз более редакционно-корректное их же выражение «сопоставления данных сметы расходов и реальных затрат»? Ведь последнее было представлено ими здесь ранее относительно «компаний, имеющих системы логистики *второго* уровня развития» (см. противоречие 13);

- более того в пятом сообщении в целях соблюдения смысловой последовательности в поабзацном изложении материала авторам учебных публикаций [4-6] вместо примененного ими в единственном числе слова «системы» следовало бы употребить слово «систем» во множественном значении, как это представлено в первом и втором сообщениях, описывающих «компании, имеющие системы логистики *третьего* уровня развития»;

- затем употребление в том же пятом сообщении (5) практически подряд слов «сравнения» и «сравнивается» представляется недопустимой для учебной литературы высшей школы тавтологией (плеоназмом - [7]);

- далее, исходя из авторской словесной конструкции пятого сообщения [4-6] непонятно, что же претерпевает «работа системы логистики» со стороны менеджеров «компании» (государственных органов, национального общества, потребителей ее продукции)? Либо только «сравнивается» с чем-то? Либо, все-таки, качественно «оценивается» в целом при помощи «стандарта»? Увы, к великому сожалению, приемлемые ответы на эти и другие вопросы подобного рода в учебных публикациях [4-6] трудно найти;

- поэтому вместо слишком некорректного для читательского понимания смысла выражения - «а сравнивается со стандартом качества обслуживания» - авторам учебных публикаций [4-6] следовало бы употребить какое-либо достаточно редакционно-приемлемое словосочетание, например, «а при помощи сопоставления ее (работы) качественных характеристик с установленными требованиями соответствующего стандарта обслуживания»;

2) вместе с тем сначала следует отметить, что в содержании рассматриваемого здесь пятого сообщения [4-6] говорится о «работе логистической системы», которая «оценивается», якобы, относительно «***обслуживания***» этой системы в целом. Тогда как ранее в первом сообщении (см. противоречие 14) в качестве последней функции логистической системы упоминается также «***обслуживание***», но лишь относительно «конечного потребителя продукции». В связи с этим возникает непонятная смысловая дилемма: либо «работа логистических систем» в целом оценивается по качеству «обслуживания», осуществляемого в полных рамках сфер снабжения и сбыта; либо она характеризуется только по степени «обслуживания» конечного потребителя продукции. Поэтому авторам учебных публикаций [4-6] следовало бы сделать соответствующие разъяснения, устраняющие эту противоречивую дилемму;

3) кстати, непонятно, какой-такой действующий «***стандарт*** качества обслуживания» можно обнаружить именно в европейских «индустриально развитых странах»? На подобие советского или российского «ГОСТа», что ли? Или была какая-то другая норма? А кем же конкретно она тогда устанавливается в европейских «индустриально развитых странах»? И если уж авторы публикаций [4-6] подрядились сообщить о таком нормативном акте, то они обязательно должны были дать о нем достаточно полную разъясняющую информацию, поскольку они же ранее решили проявить себя в таком просветительском и познавательском жанре как учебная литература.

В итоге здесь налицо – свойственное (общее) для публикаций [4-6] противоречие редакционного и смыслового характера в виде парадокса во втором его значении (в формальной логике: противоречие, возникающее при сохранении логической правильности хода рассуждений [7]).

Противоречие 18. Во втором варианте изложения этапов генезиса концепции современной логистики (представленном в настоящей статье по мотивам представленных текстов подразделов 1.3. «Уровни развития логистики» учебных публикаций [4-6]) в содержании четвертых абзацев указанных подразделов сообщались некие сведения о «компаниях, имеющих системы логистики третьего уровня развития».

В частности, содержание шестого (6) сообщения о «компаниях, имеющих системы логистики третьего уровня развития», гласит о том, что де «*при этом компании стремятся повысить производительность системы, а не сократить затраты, как это характерно для систем второго уровня*» (6).

Относительно содержания шестого сообщения (6) о «компаниях, имеющих системы логистики третьего уровня развития» [4-6], можно и обязательно необходимо зафиксировать недопустимые для всякой учебной литературы сферы высшего профессионального образования смысловые невязки исследовательского и редакционного характера, суть которых могут прояснить следующие объективно вскрытые обстоятельства:

1) и в шестом сообщении [4-6] прежде всего бросается в глаза присутствие в нем нескольких заметных редакционных неточностей и опрометчиво примененных весьма сомнительных выражений:

- так, в шестом сообщении в целях соблюдения смысловой последовательности в поабзацном изложении материала авторам учебных публикаций [4-6] вместо примененного ими в единственном числе слова «системы» следовало бы

употребить слово «систем» во множественном значении, как это представлено в первом, втором и пятом сообщениях, описывающих о «компании, имеющих системы логистики *третьего* уровня развития»;

- затем в шестом сообщении также в целях соблюдения смысловой последовательности в поабзацном изложении материала авторам учебных публикаций [4-6] вместо примененного ими некорректного выражения «компании стремятся» «системы» следовало бы употребить достаточно приемлемое словосочетание, например, «в компаниях стремятся», или точнее «руководство компаний стремится», или (с точки зрения указанных авторов) еще точнее «менеджеры-логисты промышленных компаний стремятся»;

- далее в шестом сообщении авторам учебных публикаций [4-6] вместо примененного ими некорректного выражения «для систем второго уровня» следовало бы употребить достаточно приемлемое словосочетание, например, «для логистических систем второго уровня развития»;

2) известно [8], что *производительность* – это показатель эффективности производства, характеризующий выпуск продукции в расчете на единицу используемых ресурсов. Поэтому категорически безоговорочное отрицание вышеупомянутыми авторами «сокращения затрат» как средства для «повышения производительности» представляется в определенном смысле беспочвенным (недостаточно обоснованным). Поскольку известно, что сокращение используемых ресурсов (затрат) на единицу продукции также, как и увеличение ее выпуска, способствует повышению производительности;

3) приведенное здесь выше определение понятия позволяет констатировать, что производительность (то есть выпуск готовой продукции на единицу используемых ресурсов) – это, в общем-то, отнюдь не параметр работы логистических систем, а показатель эффективности производственной деятельности промышленной компании в целом. Ведь, если промышленная компания по каким-либо причинам не может или не собирается «повысить» производительность своей работы по выпуску готовой продукции, то тогда менеджеры ее логистических систем никак не смогут физически обеспечить рост количества их операций по обслуживанию соответствующего материального (товарного) потока, поскольку тот же «выпуск готовой продукции» просто не увеличивается. Вместе с тем на рис. 1.4 учебников [5,6] и на рис. 3 учебного пособия [4] (см. противоречие 8) самими же авторами этих публикаций было определено исключение «сферы производства» из границ деятельности логистических систем. Более того в своем третьем сообщении авторы учебных публикаций [4-6] объявили, что де «единственная сфера, которая не контролируется менеджером по логистике, - это… управление предприятием»;

4) в своем пятом сообщении авторы учебных публикаций [4-6] (см. противоречие 17) делают безоговорочное утверждение (слегка редакционно-откорректированное автором настоящей статьи) о том, что де «эффективность работы логистической системы оценивается в соответствии с требованиями стандарта качества обслуживания». Вместе с тем буквально в шестом сообщении указанные лица без всяких разъяснений или обоснований заверяют читателя о том, что, якобы, «при этом компании стремятся повысить производительность системы (логистической – *Р.Л.*)»;

5) однако широко известно, что в хозяйственной практике «***повышение качества***», как правило, ведет к «***уменьшению производительности***». Поэтому, если уж авторы учебных публикаций [4-6] сказали про «А» (то есть попытались воедино связать эти в определенном смысле противоречивые по своей экономической природе явления), то им следовало бы произнести и «Б» (по крайней мере, хоть как-то разъяснить сущность своего замысла или обосновать его адекватность хозяйственной практике).

В итоге вполне можно предположить, что здесь налицо – свойственное (общее) для публикаций [4-6] противоречие редакционного и смыслового характера в виде антиномии (противоречие между двумя взаимоисключающими положениями, каждое из которых логически доказуемо).

Противоречие 19. Во втором варианте изложения этапов генезиса концепции современной логистики (представленном в настоящей статье по мотивам представленных текстов подразделов 1.3. «Уровни развития логистики» учебных публикаций [4-6]) в содержании четвертых абзацев указанных подразделов сообщались некие сведения о «компаниях, имеющих системы логистики третьего уровня развития».

В частности, содержание седьмого (7) сообщения о «компаниях, имеющих системы логистики третьего уровня развития», гласит о том, что де «*управление осуществляется не по принципу непосредственного реагирования, а основано на планировании упреждающих воздействий*» (7).

Относительно содержания седьмого сообщения (7) о «компаниях, имеющих системы логистики третьего уровня развития» [4-6], можно и обязательно необходимо зафиксировать недопустимые для всякой учебной литературы сферы высшего профессионального образования смысловые невязки исследовательского и редакционного характера, суть которых могут прояснить следующие объективно вскрытые обстоятельства:

- во-первых, седьмое сообщение (впрочем, как и все предыдущие) сформулировано авторами публикаций [4-6] практически телеграфным языком, недопустимым для всякой учебной литературы, и потому оно весьма затруднительно воспринимается студентами и преподавателями вузов. Так, например, совершенно непонятно о

каком конкретно «управлении» (в полном смысле этого понятия) идет речь в седьмом сообщении: либо «управлении логистической системой»; либо «управлении логистическими операциями»; либо ««управление материальными потоками»; либо «управлении» чем-то другим? Также непонятно, кто в данном случае непосредственно является главным субъектом «управления»: либо менеджер-логист; либо собственник промышленной компании; либо генеральный исполнительный директор; либо кто-то другой? Увы, к великому сожалению, приемлемые ответы на эти и другие вопросы подобного рода в учебных публикациях [4-6] отсутствуют;

- во-вторых, в седьмом сообщении из публикаций [4-6] также присутствуют редакционные неточности, являющиеся, очевидно, следствием приверженности их авторов телеграфному стилю изложения учебного материала:

- так в целях соблюдения смысловой последовательности в поабзацном изложении материала авторам учебных публикаций [4-6] вместо глагола «осуществляется» следовало бы употребить слово «основано», предварительно убрав его из второй части седьмого сообщения;

- и соответственно следовало бы вместо выражения «не по принципу» применить словосочетание «не на принципе»;

- в начале седьмого сообщения также следовало бы поставить союз «а» или лучше какое-нибудь приемлемое по смыслу связующее наречие: «в данном случае», «кроме того», «вместе с тем», «более того» и т. п.;

- затем следовало бы дополнить выражение «непосредственного реагирования» (на что именно?) каким-то приемлемым уточняющим его смысл словосочетанием, например, - «на сбои в процессе деятельности логистической системы» или «на риски в осуществлении логистических операций»;

- далее следовало бы дополнить выражение «упреждающих воздействий» (на что именно?) каким-то приемлемым уточняющим его смысл словосочетанием, например, много-вариативное - «на недопущение (предотвращение, устранение, ликвидацию) указанных (данных, упомянутых, таких) предполагаемых сбоев (рисков, угроз, неполадок)»;

- в-третьих, по поводу первой части седьмого сообщения - «управление… не по ***принципу непосредственного реагирования***» - следует отметить следующее. Что в содержании третьих абзацев подразделов 1.3 учебных публикаций [4-6] о «компаниях, имеющих системы логистики ***второго*** уровня развития», вообще не говорилось о «принципе непосредственного реагирования». Поэтому представление авторами указанных публикаций неиспользования данного «принципа» в качестве существенного отличительного признака «систем логистики ***третьего*** уровня развития» кажется весьма сомнительным (то есть является недостаточно обоснованным). Более того, ведь сами же авторы в подразделах 1.3 публикаций [4-6] рассматривали «четыре ***последовательные*** стадии развития логистических систем»;

- в-четвертых, относительно же второй части рассматриваемого здесь седьмого сообщения – «***основано на планировании*** упреждающих воздействий» - следует отметить следующие моменты. Ведь, с одной стороны, содержание четвертого (4) сообщения о «компаниях, имеющих системы логистики третьего уровня развития» (см. противоречие 16), гласит о том, что де «деятельность менеджера по логистике обычно осуществляется ***на основе годового плана***». То есть о «планировании» уже было сказано здесь выше. А с другой стороны, известно, что при составлении годового плана своей хозяйственной деятельности промышленные компании обязательно должны предусматривать «упреждающие воздействия», направленные на недопущение (предотвращение, устранение) предполагаемых сбоев (рисков, угроз, неполадок);

- в-пятых, таким образом в контексте третьих и четвертых абзацев из подразделов 1.3. учебных публикаций [4-6] изложение их авторами седьмого (7) сообщения о «компаниях, имеющих системы логистики третьего уровня развития», без каких-либо соответствующих оговорок и разъяснений представляется де факто и де юре ничтожным.

В конечном результате здесь налицо – свойственное содержанию учебных изданий [4-6] явное противоречие исследовательского и редакционного характера в виде алогизма в его первом значении (нелогичность, несовместимость с требованиями логики [7]).

Таким образом при рассмотрении второго варианта изложения этапов генезиса концепции современной логистики, основанного на содержании подразделов 1.3. «Уровни развития логистики» из учебных публикаций [4-6], были зафиксированы недопустимые для всякой учебной литературы сферы высшего профессионального образования смысловые противоречия (невязки, нелепицы) исследовательского и редакционного характера.

Литература

1. Бауэрсокс Д.Д., Клосс Д.Д. Логистика: интегрированная цепь поставок. – М.: ЗАО "Олимп – Бизнес", 2006. - 640 с.

2. Леонтьев Р.Г. Часть 1. Краткий экскурс в историю возникновения логистики // Colloquium-journal (Warsaw, Poland). – 2022. - № 9 (132) part 1. – V. 51-55. DOI: 10.24412/2520-6990-2022-9132-51-55

3. Леонтьев Р.Г. Часть 2. Краткий экскурс в историю возникновения логистики // Colloquium-journal (Warsaw, Poland). – 2022. - № 9 (132) part 1. – V. 56-61. DOI: 10.24412/2520-6990-2022-9132-56-61

4. Логистика: учеб. пособие / Под ред. Б.А. Аникина. – М.: ИНФРА-М, 1997. - 327 с.

5. Логистика: учебник / Под ред. Б.А. Аникина. – М.: ИНФРА-М, 2000. - 352 с.

6. Логистика: учебник / Под ред. Б.А. Аникина. – М.: ИНФРА-М, 2008. 368 с.

7. Крысин Л.П. Толковый словарь иноязычных слов. – М.: Рус. яз., 1998. – 848 с.

8. Ожегов С.И. Толковый словарь русского языка. М.: Издательство АСТ: Мир и Образование, 2021. – 1360 с.

ЧАСТЬ 5. УРОВНИ РАЗВИТИЯ СИСТЕМ ЛОГИСТИКИ: ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРОТИВОРЕЧИЯ (20-23)

Леонтьев Р.Г.
д-р. экон. наук, профессор, главный научный сотрудник (Хабаровский федеральный исследовательский центр ДВО РАН, г. Хабаровск, РФ)

PART 5. LEVELS OF SYSTEM EVOLUTION LOGISTICS: CONTRADICTIONS REVEALED (20-23)

R.G. Leontiev
doctor of Economics, professor, chief Researcher (Khabarovsk Federal Research Center of the Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, Khabarovsk city, Russia)
DOI: 10.31618/ESU.2413-9335.2022.2.96.1.1640

АННОТАЦИЯ

В статье представлен анализ пятой части второго варианта изложения этапов генезиса концепции современной логистики, который основан на описании систем логистики четырех уровней развития, изложенного в учебных публикациях. В результате данного анализа зафиксированы недопустимые для литературы высшего и среднего профессионального образования смысловые противоречия исследовательского и редакционного характера.

ANNOTATION

The article presents an analysis of the fifth part of the second version of the presentation of the stages of the genesis of the concept of modern logistics, which is based on the description of logistics systems of four levels of development, set out in educational publications. As a result of this analysis, semantic contradictions of a research and editorial nature are unacceptable for the literature of higher and secondary vocational education.

Ключевые слова: Логистика, современные концепции, уровни развития систем, учебные публикации, образование, научно-практические противоречия.

Key words: Logistics, modern concepts, levels of systems development, educational publications, education, scientific and practical contradictions.

В настоящее время созрела необходимость формирования адекватных представлений о постфактуме генезиса познания логистики. Априори следует признать возникновение и присутствие в российской и иностранной научной и учебной литературе по логистике противоречий разного рода - антиномий, парадоксов и алогизмов. Это признается даже всемирно признанными иностранными специалистами в области логистики профессорами Мичиганского государственного университета (США) Бауэрсоксом Д.Д. и Клоссом Д.Д., которых в РФ называли «отцами» современной логистики» (и с этим вполне можно согласиться), в своем фундаментальном труде [1] отмечали, что «современная логистика – явление парадоксальное».

Поэтому в рамках выявления и анализа процессов такого возникновения и присутствия следует в первую очередь рассмотреть историю зарождения и этапы становления (генезиса) логистики как важнейшей области знаний.

Что касается изложенных в научных, учебных и практических изданиях давно и широко известных сведений об исторических аспектах зарождения понятия «логистика» (когда авторы этих публикаций зачастую просто заимствуют фрагменты соответствующего содержания с положенными ссылками или без них), то противоречащие друг другу положения были ранее выявлены и раскрыты в журнальных статьях [2,3].

Однако более сложные задачи по выявлению противоречий между различными вариациями описания в учебной литературе процессов становления логистики как важнейшей области знаний пока не нашли соответствующих решений. А ведь известно несколько десятков гипотетических вариантов изложения этапов генезиса (развития) концепции современной логистики.

В настоящей работе рассматривается ***второй вариант изложения этапов генезиса концепции современной логистики (1997, 2000, 2008).*** В пятом абзаце подразделов 1.3. «**Уровни развития логистики**» учебного пособия по логистике [4] (1997 год издания) и изданного на основе его содержания в самом начале текущего столетия учебника тех же авторов [5] (2000), а также в третьего издания этого учебника [6] (2008),