

достижение своей главной - получение максимальной прибыли? Увы, к великому сожалению, приемлемые ответы на эти и другие вопросы подобного рода в предназначенных для вузов учебных публикациях [4-6] отсутствуют.

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 6. УРОВНИ РАЗВИТИЯ СИСТЕМ ЛОГИСТИКИ: ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРОТИВОРЕЧИЯ (24-27)

Леонтьев Р.Г.

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

PART 6. LEVELS OF SYSTEM EVOLUTION LOGISTICS: CONTRADICTIONS REVEALED (24-27)

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.2413-9335.2022.2.96.1.1641

АННОТАЦИЯ

В статье представлен анализ шестой 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 sixth 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

иностранцами 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 третьем издании этого учебника [6] (2008), буквально слово в слово изложены следующие сведения о логистике.

«Логистические системы *четвертого* уровня развития, получили распространение во второй половине 90-х годов. Область действий логистических функций здесь в основном аналогична той, что характерна для систем логистики третьей стадии развития, но с одним важным исключением. Такие компании интегрируют процессы планирования и контроля операций логистики с операциями маркетинга, сбыта, производства и финансов. Интеграция способствует увязке часто противоречивых целей различных подразделений компании. Управление системой осуществляется на основе *долговременного* (более одного года) планирования. Работа системы оценивается с учетом требований международных стандартов. Компании осуществляют свою деятельность, как правило, на глобальном уровне, а не только на национальном или региональном. Они производят продукцию для мирового рынка и управляют частью мировых систем производства и

распределения, предусматривая оптимизацию расходов и удовлетворение требований заказчиков» [4-6].

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

Противоречие 24. 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 пятых абзацев указанных подразделов сообщались некие сведения о «компаниях, имеющих системы логистики четвертого уровня развития».

В частности, содержание пятого (5) сообщения о «компаниях, имеющих системы логистики четвертого уровня развития», гласит о том, что де «*управление системой осуществляется на основе долговременного (более одного года) планирования*» (5).

Относительно содержания пятого сообщения о «компаниях, имеющих системы логистики четвертого 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 рассмотренном выше четвертом сообщении [4-6] (см. противоречие 23) говорится о «компаниях». Затем в рассматриваемых здесь пятом и шестом сообщениях упоминается «система». А в предназначенном для последующего рассмотрения ниже седьмом сообщении снова говорится о «компаниях». Поэтому авторам учебных публикаций [4-6] следовало бы в целях устранения сомнительного для понимания телеграфного стиля и соблюдения смысловой последовательности в поабзацном изложении материала соблюсти следующие редакционные тривиальные по своей сути требования:

- представить в качестве основного рассматриваемого объекта либо только «систему», либо лишь «компанию»;

- применить либо слова «система» и «компания» (в единственном числе), либо слова «системы» и «компании» (во множественном числе);

- вместо непонятно каких «систем» и «компаний» представить достаточно определенные (узнаваемые) в контексте термины, например, такие, как: либо «логистические системы» и «промышленные компании»; либо «логистические системы четвертого уровня развития» и «промышленные компании с логистическими системами четвертого уровня развития»; либо по месту в тексте «данные (указанные, приведенные,

упомянутые) системы (компаний)»;

2) в рассматриваемом здесь пятом сообщении авторами учебных публикаций [4-6] утверждается, что де «*управление системой* (логистической – Р.Л.) осуществляется на основе... планирования». Тогда как рассмотренное выше четвертое сообщение о «компаниях, имеющих системы логистики третьего уровня развития» (см. противоречие 16), гласит о том, что де «*деятельность менеджера по логистике*... осуществляется на основе годового плана». Однако поскольку в четвертом и пятом абзацах из подразделов 1.3. «Уровни развития логистики» публикаций [4-6]) сравниваются меж собой так называемые «системы логистики третьего уровня» и «логистические системы четвертого уровня развития», то какие-либо отличия одной от другой должны быть определены относительно аналогичных явлений. Поэтому в рамках сравнения «четвертого уровня» с «третьим уровнем» авторам учебных публикаций [4-6] следовало бы сопоставлять либо только «деятельность менеджера по логистике», либо лишь «управление логистической системой»;

3) поскольку логистика является всего лишь одной из специальных (конкретных функций) компании, то управление ею осуществляется согласно общему плану работы всего предприятия, а не по индивидуальному графику, как это сомнительно декларировали авторы учебных публикаций [4-6] в своем пятом сообщении, не указав при этом субъекта планирования (каковым является руководитель всей компании, а не менеджер по логистике). Ведь параметры работы логистических систем полностью определяются номенклатурой и объемами произведенной промышленными компаниями продукции;

4) и, наконец, авторы учебных публикаций [4-6] вообще не разъяснили (и даже не назвали) читателю причины того, что западноевропейские промышленные «компания, имеющие системы логистики третьего уровня развития» непременно осуществляли свою деятельность только *на основе годового плана*. Тогда как отличие от них такие же «компания», но «имеющие системы логистики четвертого уровня развития», якобы, поголовно работали лишь *на основе долговременного планирования*. Ведь без соответствующих разъяснений такая жесткая плановость на фоне рыночных отношений выглядит весьма сомнительной и какой-то мере просто нелепой.

Таким образом и 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 25. 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 пятых абзацев указанных подразделов сообщались некие сведения о «компаниях, имеющих системы логистики четвертого уровня развития».

Так содержание шестого (6) сообщения о «компаниях, имеющих системы логистики четвертого уровня развития», гласит о том, что «*работа системы оценивается с учетом требований международных стандартов*» (6).

Относительно содержания шестого сообщения о «компаниях, имеющих системы логистики четвертого 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 шестом сообщении, как всегда написанным авторами учебных публикаций [4-6] сугубо телеграфным языком, прежде всего бросается в глаза присутствие в нем следующих заметных редакционных неточностей:

- 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 и втором сообщениях, описывающих «компания, имеющие системы логистики четвертого уровня развития»;

- далее, исходя из авторской словесной конструкции шестого сообщения [4-6] совершенно непонятны следующие моменты. Какие конкретно «системы» здесь имеются в виду? Кем именно «оценивается работа систем: либо собственником компании; либо назначенным им директором; либо менеджером-логистом; либо государственным органом; либо общественной организацией; либо «заказчиком» или, все-таки, потребителем готовой продукции? Как «оценивается» - количественно или качественно? С учетом «международных стандартов» чего именно? Качества произведенной товарной продукции? Или качества обслуживания? Увы, к сожалению, нужные ответы на эти и другие вопросы подобного рода в учебных публикациях [4-6] трудно найти;

2) поэтому вместо слишком некорректного для читательского понимания смысла выражения - «*работа системы оценивается с учетом требований международных стандартов*» - авторам учебных публикаций [4-6] следовало бы употребить какое-либо достаточно редакционно-приемлемое словосочетание, например, «качество работы логистических систем оцениваются руководителями компаний по степени его соответствия требованиям международных стандартов обслуживания потребителей»;

3) кстати, непонятно, какие-такие действующие «международные *стандарты* качества обслуживания» можно было обнаружить

именно в европейских «индустриально развитых странах»? И положениям каких именно межгосударственных (международных) документов должны были следовать промышленные компании европейских «индустриально развитых стран»? И если уж авторы публикаций [4-6] подрядились упомянуть о такого рода нормативных актах, то в интересах своих читателей они обязательно должны были дать достаточно полную разъясняющую информацию. Ведь ранее указанные авторы сами же 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 26. 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 пятых абзацев указанных подразделов сообщались некие сведения о «компаниях, имеющих системы логистики четвертого уровня развития».

В частности, содержание седьмого (7) сообщения о «компаниях, имеющих системы логистики четвертого уровня развития», гласит о том, что де «*компании осуществляют свою деятельность, как правило, на глобальном уровне, а не только на национальном или региональном*» (7).

Относительно содержания седьмого сообщения о «компаниях, имеющих системы логистики четвертого 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, относительно «логистических систем четвертого уровня развития» в рассмотренном здесь выше втором сообщении (см. противоречие 21) говорится, что де «область действий логистических функций здесь в основном аналогична той, что характерна для систем логистики третьей стадии развития». Однако в рассматриваемом здесь седьмом сообщении вдруг излишне помпезно утверждается, что, якобы, «компании осуществляют свою деятельность, как правило, на глобальном уровне, а не только на национальном или региональном». Содержание этих двух сообщений означает, что в данном случае авторы учебных публикаций [4-6] противоречат самим себе;

- во-вторых, суть продуцируемого указанными лицами первого противоречия заключается в том, что, якобы, все западноевропейские промышленные «компании, имеющие системы логистики *третьего* уровня развития» осуществляют деятельность «только на национальном или региональном» уровнях (то есть либо только в пределах своей страны, либо лишь в границах каких-то отдельных ее регионов). И никакими иными пространственными уровнями своей деятельности они категорически не предусматривали. Что в экономическом смысле выглядит весьма сомнительным явлением или событием;

- в-третьих, вместе с тем суть продуцируемого указанными лицами второго противоречия проясняют следующие разно-полярные мнения. Так авторы учебных публикаций [4-6], с одной стороны, сначала убеждали читателей в том, что де «логистические системы *четвертого* уровня развития» и «системы логистики *третьей* стадии развития» действовали в одной и той же «области». А с другой стороны, позже они утверждали, что «компании (с логистическими системами четвертой степени развития)», якобы, «осуществляют свою деятельность, как правило, (аж – *Р.Л.*) на *глобальном уровне*!» И последнее авторское разночтение всемирного масштаба в экономическом смысле выглядит в еще большей мере сомнительным явлением или событием;

- в-четвертых, более того известно [7], что *глобальный* – это: 1) охватывающий весь земной шар; 2) полный, всеохватывающий. В этой связи противопоставление в учебных публикациях [4-6] сугубо национальных и региональных фирм (работающих в пределах своей страны или в ее регионах) с исключительно глобальными компаниями (охватывающих весь земной шар) выглядит весьма нелепым в силу слишком большого разрыва между размерами пространственных зон деятельности тех и других. Ведь на самом деле промышленные компании (фирмы) европейских индустриально развитых стран довольно часто (а иногда и главным образом) действуют в границах иных видов земных пространств (таких, как межгосударственный, межнациональный, международный, континентальный, межконтинентальный и др.).

Приведенные здесь обстоятельства (особенно последнее) в очередной раз свидетельствуют о том, что авторы учебных публикаций [4-6] предпочитают рассматривать особенности «уровней развития логистики на фирмах» слишком упрощенно, то есть в исключительно контрастных тонах (белое или черное), тогда как в природе наблюдаются главным образом промежуточные серые оттенки (полутона) - от наиболее светлых до наиболее темных.

В 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]).

Противоречие 27. 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 пятых абзацев указанных подразделов сообщались некие сведения о «компаниях, имеющих системы логистики четвертого уровня развития».

В частности, содержание восьмого (8) сообщения о «компаниях, имеющих системы логистики четвертого уровня развития», гласит о том, что де «они производят продукцию для мирового рынка и управляют частью мировых систем производства и распределения, предусматривая оптимизацию расходов и удовлетворение требований заказчиков» (8).

Относительно содержания восьмого сообщения о «компаниях, имеющих системы логистики четвертого 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, относительно «логистических систем четвертого уровня развития» в рассмотренном здесь выше втором сообщении (см. противоречие 21) говорится, что де «область действий логистических функций здесь в основном аналогична той, что характерна для систем логистики третьей стадии развития». А в также рассмотренном здесь выше седьмом сообщении относительно «логистических систем четвертого уровня развития» вдруг утверждается, что, якобы, такие «компании осуществляют свою деятельность... на глобальном уровне, а не только на национальном или региональном»;

- во-вторых, поэтому второе и седьмое сообщения вкупе означают то, что, якобы, в «различных капиталистических странах» все «ведущие промышленные «компании, имеющие системы логистики *третьего* уровней развития», осуществляют деятельность «только на национальном или региональном» уровнях (то есть либо только в пределах своей страны, либо лишь в границах каких-то отдельных ее регионов). Более того, поскольку в изданиях [4-6] на этот счет нет каких-либо оговорок, то получается, что и «компании, имеющие системы логистики *первого и второго* уровней развития», якобы, работают только в пределах своей страны или в ее регионах;

- в-третьих, вместе с тем относительно «логистических систем четвертого уровня развития» в рассматриваемом здесь восьмом сообщении весьма категорично обнародуется, что, якобы, «они («компании, имеющие системы логистики *четвертого* уровня развития» - Р.Л.)

производят продукцию для *мирового рынка* и управляют частью *мировых систем* производства и распределения». Однако это в свою очередь фактически означает, что, по мнению авторов учебных публикаций [4-6]), в отличие от указанных коммерческих промышленных организаций «компании имеющие системы логистики *первого, второго и третьего* уровней развития», якобы, реализовывали свою продукцию сугубо на национальных и региональных рынках своих стран (то есть удовлетворяли лишь внутренний спрос на соответствующие товары);

- в-четвертых, и, если в связи с вышесказанным ориентироваться на содержание седьмых абзацев подразделов 1.3. «Уровни развития логистики» учебных публикаций [4-6], то читатель вполне может прийти к мысли, навеянной сомнительными повсеместными рассуждениями авторов указанных подразделов, о том, что де более 80 % от общего числа обследованных в 1994 году крупных западноевропейских компаний вообще не выходили не только на «мировые», но и на иные внешние рынки (межгосударственные, межнациональные, международные, континентальные, межконтинентальные и др.). То есть они действовали на сугубо на внутренних рынках своих стран. Таким образом рассматриваемое здесь восьмое сообщение на сравнительном фоне с приведенными здесь же другими сообщениями представляется в определенной мере нонсенсом, недопустимым в учебной литературе для вузов;

- в-пятых, кроме того относительно «логистических систем четвертого уровня развития» в рассматриваемом здесь восьмом сообщении как-то мимоходом сообщается о том, что, якобы, «они («компании, имеющие системы логистики четвертого уровня развития» - Р.Л.) производят продукцию..., предусматривая *оптимизацию* (точнее «минимизацию» - Р.Л.) *расходов*». А в рассмотренном здесь выше шестом сообщении категорически заявляется, что работа» указанных «систем оценивается с учетом требований *международных стандартов* (очевидно «качества обслуживания» - Р.Л.)). Однако если эти «компании» предусматривают оптимизацию (минимизацию) расходов, то они должны обязательно оценить насколько конечные затраты на проведенную работу ими удовлетворяют задуманным ими же планов. А это означает, что работа данных «компаний» на самом деле оценивается не только «с учетом требований международных стандартов» качества обслуживания, но и по величине затрат ресурсов на осуществление их производственной деятельности. Ведь именно минимум производственных затрат в наиболее значительной мере способствует достижению основной цели «промышленных компаний» (как коммерческих организаций) – получение максимальной прибыли. Таким образом содержание этих двух сообщений означает, что в данном случае авторы учебных публикаций [4-6] противоречат самим себе;

- в-шестых, и, наконец, относительно «логистических систем четвертого уровня развития» в рассматриваемом здесь восьмом сообщении также сообщается о том, что, якобы, «они («компании, имеющие системы логистики четвертого уровня развития» - Р.Л.) производят продукцию..., предусматривая... и удовлетворение требований *заказчиков*». В связи с этим следует в очередной раз привести сделанный выше (при изложении сути противоречий 11, 13 и 14) вывод о том, что на самом деле в качестве полноправного субъекта-клиента сбыта продукции «промышленной компании», может выступать не повторно упомянутый в данном (восьмом) сообщении авторов учебных публикаций [4-6] «заказчик», а только потребитель (разумеется - «конечный»), де факто и де юре покупающий и использующий товары исключительно для личных (бытовых), не связанных с извлечением прибыли нужд.

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 [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.

ЧАСТЬ 7. УРОВНИ РАЗВИТИЯ СИСТЕМ ЛОГИСТИКИ: ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРОТИВОРЕЧИЯ (28-32)

Леонтьев Р.Г.

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

PART 7. LEVELS OF SYSTEM EVOLUTION LOGISTICS: CONTRADICTIONS REVEALED (28-32)

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.2413-9335.2022.2.96.1.1642

АННОТАЦИЯ

В статье представлен анализ седьмой 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 seventh 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.