

что *поставка* – это продажа продукции оптовым покупателям (торговым предприятиям) для последующей продажи. И, наконец, известно [13], что *сбыт товаров* – это система мероприятий по реализации товаров (продукции). Поэтому в третьем предложении данного абзаца авторам учебного пособия [10] следовало бы изъять некорректное определение «качественные», а также вместо некорректных выражений – «сервис поставок» и «стратегии рынка» – применить соответственно словосочетания «эффективность сбыта продукции» и «маркетинговой стратегии».

В итоге здесь налицо – очередные свойственные для учебного пособия [10] редакционно-смысловые противоречия в виде парадокса во втором его значении (в формальной логике: противоречие, возникающее при сохранении логической правильности хода рассуждений [12]).

Литература

1. Бауэрсокс Д.Д., Клосс Д.Д. Логистика: интегрированная цепь поставок. – М.: ЗАО "Олимп – Бизнес", 2006. – 640 с.
2. Леонтьев Р.Г. Эволюция концептуальных подходов к логистике: выявление противоречий (1-4) // Национальная ассоциация ученых (НАУ). – 2022. - № 81. – Т. 1. – С. 56-60.
3. Леонтьев Р.Г. Часть 1. Уровни развития систем логистики: выявленные противоречия (5-8) // Национальная ассоциация ученых (НАУ). – 2022. - № 81. – Т. 1. – С. 60-65.
4. Леонтьев Р.Г. Часть 2. Уровни развития систем логистики: выявленные противоречия (9-13) // Национальная ассоциация ученых (НАУ). – 2022. - № 81. – Т. 1. – С. 65-70.
5. Леонтьев Р.Г. Часть 3. Уровни развития систем логистики: выявленные противоречия (14,15) // Евразийский союз ученых (ЕСУ). – 2022. - № 3 (96). Т. 1. – С. 3-7.
6. Леонтьев Р.Г. Часть 4. Уровни развития систем логистики: выявленные противоречия (16-19) // Евразийский союз ученых (ЕСУ). – 2022. - № 3 (96). Т. 1. – С. 7-12.
7. Леонтьев Р.Г. Часть 5. Уровни развития систем логистики: выявленные противоречия (20-23) // Евразийский союз ученых (ЕСУ). – 2022. - № 3 (96). Т. 1. – С. 13-17.
8. Леонтьев Р.Г. Часть 6. Уровни развития систем логистики: выявленные противоречия (24-27) // Евразийский союз ученых (ЕСУ). – 2022. - № 3 (96). Т. 1. – С. 17-22.
9. Леонтьев Р.Г. Часть 7. Уровни развития систем логистики: выявленные противоречия (28-32) // Евразийский союз ученых (ЕСУ). – 2022. - № 3 (96). Т. 1. – С. 22-27.
10. Новиков О.А., Уваров С.А. Логистика: Учебное пособие. – СПб.: «Изд. Дом «Бизнес-пресса», 2000. – 208 с.
11. Гаджинский А.М. Логистика: Учебник для высших и средних специальных учебных заведений. – М.: Информационно-внедренческий центр «Маркетинг», 1999. – 228 с.
12. Крысин Л.П. Толковый словарь иноязычных слов. – М.: Рус. яз., 1998. – 848 с.
13. Борисов А.Б. Большой экономический словарь. – М.: Книжный мир, 2008. – 860 с.
14. Родников А.Н. Логистика: Терминологический словарь. – М.: Экономика, 1995. – 251 с.

ЧАСТЬ 2. СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИКИ: ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРОТИВОРЕЧИЯ (64-67)

Леонтьев Р.Г.

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

PART 2. FORMATION AND DEVELOPMENT OF LOGISTICS: CONTRADICTIONS REVEALED (64-67)

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.2413-9335.2022.2.99.1669

АННОТАЦИЯ

В статье представлен анализ второй части четвертого варианта изложения этапов генезиса концепции современной логистики, который основан на описании четырех этапов становления и развития логистики, изложенного в учебной публикации. В результате данного анализа зафиксированы недопустимые для литературы высшего и среднего профессионального образования смысловые противоречия научного и редакционного характера.

ANNOTATION

The article presents an analysis of the second part of the fourth version of the presentation of the stages of the genesis of the concept of modern logistics, which is based on the description of the four stages of the formation and development of logistics, set out in an educational publication. As a result of this analysis, semantic

contradictions of a scientific and editorial nature are unacceptable for the literature of higher and secondary vocational education.

Ключевые слова: Логистика, современные концепции, этапы становления и развития, учебная публикация, образование, исследовательские и редакционные противоречия.

Key words: Logistics, modern concepts, stages of formation and development, educational publication, education, research and editorial controversy.

В настоящее время созрела необходимость формирования адекватных представлений о постфактум 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».

Так в российской учебной литературе высшего и среднего профессионального образования представлено несколько гипотетических вариантов изложения этапов генезиса (развития) концепции современной логистики, Первый и второй варианты и их противоречиями были изложены в статьях [2-9].

В настоящей работе рассматривается **четвертый вариант изложения этапов генезиса концепции современной логистики (от 2000 года)**. В подразделе 2.3. «Этапы становления и развития логистики» российского учебного пособия [10] (2000 год издания) буквально излагались следующие сведения о логистике.

«К этому времени фирмы в острой конкурентной борьбе исчерпали резервы увеличения прибыли непосредственно в производстве и стали концентрировать внимание на повышении качества поставок продукции, т. е. на улучшении работы в сфере распределения. Более полное распространение логистики было невозможным из-за недостаточного развития инфраструктурной базы материальных и информационных потоков, адекватных организационных форм, соответствующего хозяйственного механизма. На практике основное внимание было обращено на решение достаточно важных, но все же частных проблем: развитие складских комплексов и оперативных транспортных средств, информационных сетей и банков данных, методов управления материальными потоками на отдельных участках кругооборота средств обращения».

Второй этап приходится на вторую половину 1970-х - 1980-х гг. Основные факторы большей востребованности логистики в Европе и Америке — энергетический кризис и экспансия Японии в сфере производства и торговли. В этот период обозначились переход к задаче управления материальными потоками по всему

воспроизводственному циклу, а также отличие логистического управления от управления физическим распределением продукции и от сквозного управления потоками материалов и информации (рохрематике)» [10].

Анализ приведенного выше содержания абзацев из учебной публикации [10] позволил выявить в них следующие значительные противоречия.

Противоречие 64. Четвертый вариант изложения этапов генезиса концепции современной логистики представлен по мотивам содержания российского учебного пособия [10] (2000 год издания). Так в третьем абзаце его подраздела 2.3. «Этапы становления и развития логистики» сообщались буквально следующие соответствующие его названию сведения.

«К этому времени фирмы в острой конкурентной борьбе исчерпали резервы увеличения прибыли непосредственно в производстве и стали концентрировать внимание на повышении качества поставок продукции, т. е. на улучшении работы в сфере распределения. Более полное распространение логистики было невозможным из-за недостаточного развития инфраструктурной базы материальных и информационных потоков, адекватных организационных форм, соответствующего хозяйственного механизма. На практике основное внимание было обращено на решение достаточно важных, но все же частных проблем: развитие складских комплексов и оперативных транспортных средств, информационных сетей и банков данных, методов управления материальными потоками на отдельных участках кругооборота средств обращения» [10].

Вместе с тем уже в первом предложении данного абзаца из учебного пособия [10] можно и обязательно следует зафиксировать недопустимые для высшего профессионального образования смысловые невязки исследовательского и редакционного характера, суть которых могут прояснить следующие объективно вскрытые обстоятельства:

1) относительно содержания данного (третьего) абзаца в целом следует в очередной раз отметить, что «конец 1960-х» - это ничто иное, как конец 1970 года, а «начало 1970-х» -- это ничто иное, как начало 1971 года. Тогда получается, что, по мнению авторов учебного пособия [10], «первый этап становления и развития логистики» проистекал с конца декабря 1970 года до начала 1971 года, то есть в лучшем случае всего два месяца, а в худшем случае лишь пару суток. Но ведь такая сверхмалая протяженность «первого этапа» представляется явным нонсенсом, крайне

недопустимым для всякой учебной литературы. Поэтому нелепое обозначение сроков продолжительности ставит под сомнение содержимое всех трех предложений донного абзаца;

2) что касается содержания первого предложения данного абзаца, то в нем можно обнаружить смысловые невязки исследовательского и редакционного характера, суть которых могут прояснить следующие обстоятельства:

- так это предложение начинается со слов «к этому времени». Однако первое предложение предыдущего (второго) абзаца начинается со словосочетания «в этот период». Вместе с тем известно [11]: что *период* - это промежуток времени, в *течение* которого что-нибудь происходит, и что *ко времени* - это точно к сроку, вовремя. Поэтому в данном предложении авторам учебного пособия [10] вместо некорректно использованного выражения - «к этому времени» - следовало бы употребить достаточно приемлемое словосочетание, например, «в этот же период» или «к началу этого периода»;

- поскольку в предыдущих (первом и втором) абзацах никакие-такие «фирмы» вообще не упоминаются, то авторам *учебного пособия* [10] следовало бы для данного случая обозначить эти коммерческие организации гораздо подробнее, например, «производственные фирмы западных стран» или «промышленные компании индустриально-развитых стран». Далее поскольку приведенное во третьем абзаце такое экономическое явление как «острая конкурентная борьба» не было упомянуто во всех последующих абзацах подраздела 2.3 учебного пособия [10], то его авторам следовало бы: либо кратко пояснить, почему оно представлено как особенность лишь «первого этапа становления и развития логистики»; либо отослать читателя к источнику, где это сообщается; либо вообще не упоминать о таком явлении;

- известно [12], что *прибыль* - это превышение доходов от продажи товаров над затратами на производство и продажу (сбыт) этих товаров. Также известно, что «*повышение качества поставок продукции (сбытовых услуг)*» непосредственно связано с *повышением затрат* на производство этих услуг, что неизбежно ведет к не «*увеличению прибыли*», а, наоборот, к ее *уменьшению*. По этой причине установленная авторами учебного пособия [10] в первом предложении данного абзаца стержневая причинно-следственная связь между «*исчерпанием* резервов увеличения *прибыли*» и «*повышением качества поставок продукции*» представляется весьма сомнительной и потому крайне недопустимой для всякой учебной литературы.

Таким образом здесь налицо - свойственное для учебного пособия [10] противоречие редакционно-смыслового характера в виде

алогизма в его первом значении (нелогичность, несовместимость с требованиями логики [13]).

Противоречие 65. Четвертый вариант изложения этапов генезиса концепции современной логистики представлен по мотивам содержания российского учебного пособия [10] (2000 год издания). Так во втором предложении третьего абзаца его подраздела 2.3. «Этапы становления и развития логистики» сообщались, что «*более полное распространение логистики было невозможным из-за недостаточного развития инфраструктурной базы материальных и информационных потоков, адекватных организационных форм, соответствующего хозяйственного механизма*» [10].

Вместе с тем и во втором предложении данного абзаца из учебного пособия [10] можно и обязательно следует зафиксировать недопустимые для высшего профессионального образования смысловые невязки исследовательского и редакционного характера, суть которых могут прояснить следующие объективно вскрытые обстоятельства:

- во-первых, известно [11], что *полный* - это цельный, вполне законченный, исчерпывающий, достигший предела, наивысший, и что *более* - это больше. Поэтому примененное авторами пособия [10] в данном предложении выражение - «более полное» - представляется ярким примером тавтологии (плеоназма [13]), крайне недопустимой для всякой учебной литературы. В связи с этим авторам учебного пособия [10] следовало бы вполне оправдано изъять наречие «более» из второго предложения данного (третьего) абзаца;

- во-вторых, как уже говорилось выше, в учебной литературе того времени не раз отмечалось (например, [14, с. 41]), что «большинство определений трактуют логистику как теорию и практику управления материальными потоками». Вместе с тем известно, что информационный поток является всего лишь вспомогательным инструментом не только логистики, но и других специальных (конкретных) функций - (маркетинга, управления производства, управления финансами, управления нововведениями и управления персоналом). Поэтому рассматривать информационные потоки как равные в одном ряду материальными потоками вообще нецелесообразно. В связи с этим авторам учебного пособия [10] следовало бы изъять из второго предложения третьего абзаца некорректно примененное выражение «и информационных»;

- в-третьих, известно [12], что *инфраструктура* - это совокупность отраслей, предприятий и организаций, входящих в эти отрасли, направленной деятельности, призванных создавать условия для нормального функционирования производства и обращения товаров, а также жизнедеятельности людей. Различают *производственную* и *социальную* инфраструктуру. В инфраструктуру включают дороги, связь, транспорт, складское хозяйство, внешнее энергоснабжение, водоснабжение,

спортивные сооружения, озеленение, предприятия по обслуживанию населения. Иногда к инфраструктуре относят науку, образование, здравоохранение. Также известно [12], что *инфраструктура рынка* – это оптовые предприятия, биржи, брокерские фирмы, финансовые институты, налоговая система и т. д. В связи с этим авторам учебного пособия [10] следовало бы уточнить, что они подразумевали «под инфраструктурной базой материальных потоков», учитывая при этом фактическое прохождение материальных потоков не только через сферу обращения (снабжение и сбыт), но и по всей производственной линии;

- в-четвертых, совершенно непонятно, что авторы учебного пособия [10] подразумевали под «организационными формами»? Может быть организационную структуру управления (ОСУ)? Или ее составные части производственную структуру и структуру аппарата управления? Или логистические и транспортные структурные подразделения промышленных компаний? Увы, к великому сожалению приемлемые (прямые) ответы на эти и другие вопросы подобного рода в учебном пособии [10] отсутствуют вовсе;

- в-пятых, известно [12], что *хозяйственный механизм* – это совокупность организационных структур и конкретных форм и методов управления, а также правовых норм, с помощью которых реализуются действующие в конкретных условиях экономические законы, процесс воспроизводства. В соответствии с этим определением *хозяйственный механизм* есть категория *макроэкономическая*. То есть свойственная в целом экономике какой-либо индустриально-развитой страны Запада (Европы и США). Поэтому непонятно, почему практическая неприменимость снабженческой и производственной сфер логистики в промышленных компаниях (действующих на микроуровне экономики), вдруг оказалась, как говорят в народе, «каким-то боком пристегнута» к макроэкономическому хозяйственному механизму? В пособии [10] ответа нет;

- в-шестых, и, наконец, неясно на основании материалов каких источников авторы учебного пособия [10] утверждали, что, якобы, к началу 1971 года в индустриально-развитых западных странах были недостаточно развиты инфраструктуры материальных потоков, неадекватные организационные структуры и несоответствующие хозяйственные механизмы, из-за чего там было невозможным распространение логистики на производственные и снабженческие сферы деятельности промышленных компаний? Увы, к великому сожалению приемлемые (прямые) ответы на этот и другие вопросы подобного рода в учебном пособии [10] отсутствуют вовсе.

Поэтому здесь налицо – очередные свойственные для учебного пособия [10] редакционно-смысловые противоречия в виде парадокса во втором его значении (в формальной логике: противоречие, возникающее при

сохранении логической правильности хода рассуждений [13]).

Противоречие 66. Четвертый вариант изложения этапов генезиса концепции современной логистики представлен по мотивам содержания российского учебного пособия [10] (2000 год издания). Так в третьем предложении третьего абзаца его подраздела 2.3. «Этапы становления и развития логистики» сообщались, что «на практике основное внимание было обращено на решение достаточно важных, но все же частных проблем: развитие складских комплексов и оперативных транспортных средств, информационных сетей и банков данных, методов управления материальными потоками на отдельных участках кругооборота средств обращения» [10].

Вместе с тем и в третьем предложении данного абзаца из учебного пособия [10] можно и обязательно следует зафиксировать недопустимые для высшего профессионального образования смысловые невязки исследовательского и редакционного характера, суть которых могут прояснить следующие объективно вскрытые обстоятельства:

- во-первых, словесная конструкция данного предложения неправильно построена. Поэтому в нем авторам учебного пособия [10] вместо конструктивно некорректного выражения – «проблем: развитие» – следовало бы употребить достаточно приемлемое словосочетание, например, «проблем развития отдельных элементов (объектов и средств) логистических систем.»;

- во-вторых, в нем почему-то не указано - именно чье «основное внимание было обращено на решение... проблем» (либо менеджеров-логистов, либо высших руководителей промышленных компаний, либо государственных органов экономического регулирования, либо всех вместе). Хотя для данного случая это было бы важным уточняющим обстоятельством;

- в-третьих, по поводу применения в третьем предложении семантически странновато звучащего выражения «кругооборота средств обращения» следует отметить следующее. Что, с одной стороны, известно [11], что *обращение* – это процесс оборота, обмена. Поэтому примененное авторами пособия [10] в данном предложении выражение - «*кругооборота средств обращения*» - представляется ярким примером тавтологии (плеоназма [13]), крайне недопустимой для всякой учебной литературы;

- в-четвертых, а, с другой стороны известно [12], что *кругооборот* – это движение денежных средств в процессе производства и обращения, в ходе которого они проходят весь цикл, совершают полный оборот, и что *средство обращения* – это одна из функций денег, характеризующая их способность участвовать в осуществлении обмена товаров, возможность опосредовать отношения продавцов и покупателей товаров. Поэтому в третьем предложении авторам учебного пособия [10] вместо некорректного (заумного) выражения –

«методов управления материальными потоками на отдельных участках кругооборота средств обращения» – следовало бы употребить достаточно приемлемое словосочетание, например, «методов управления материальными потоками на отдельных участках сферы обращения» или точнее «методов управления материальными потоками на отдельных участках сферы сбыта продукции».

Таким образом здесь налицо – свойственное для учебного пособия [10] противоречие редакционно-смыслового характера в виде алогизма в его первом значении (нелогичность, несовместимость с требованиями логики [13]).

Противоречие 67 (комплексное). Четвертый вариант изложения этапов генезиса концепции современной логистики представлен по мотивам содержания российского учебного пособия [10] (2000 год издания). Так в четвертом абзаце его подраздела 2.3. «Этапы становления и развития логистики» сообщались буквально следующие соответствующие его названию сведения.

«Второй этап приходится на вторую половину 1970-х - 1980-х гг. Основные факторы большей востребованности логистики в Европе и Америке — энергетический кризис и экспансия Японии в сфере производства и торговли. В этот период обозначились переход к задаче управления материальными потоками по всему воспроизводственному циклу, а также отличие логистического управления от управления физическим распределением продукции и от сквозного управления потоками материалов и информации (рохрематике)» [10].

Вместе с тем уже в первом и втором предложениях данного абзаца из учебного пособия [10] можно и обязательно следует зафиксировать недопустимые для высшего профессионального образования смысловые невязки исследовательского и редакционного характера, суть которых могут прояснить следующие объективно вскрытые обстоятельства:

1) относительно содержания первого предложения данного (четвертого) абзаца следует еще раз отметить, что «1970-е годы» - это нечто иное, как 1971-1980 годы, а «80-е годы» - это 1981-1990 годы. Тогда получается, что, формулировка авторов учебного пособия [10] о продолжительности «второго этапа становления и развития логистики» может истолковываться по-разному: либо это 1976-1980 годы как «вторая половина» периода 1971-1980 годов; либо это 1986-1990 годы как «вторая половина» периода 1981-1990 годов; либо это 1981-1990 годы как «вторая половина» периода 1971-1990 годов; либо это что-то другое. Во всяком случае такая формулировка продолжительности «второго этапа» также представляется явным нонсенсом крайне недопустимым для всякой учебной литературы. Поэтому нелепое обозначение сроков продолжительности «второго этапа» ставит под сомнение содержимое не только второго и третьего предложений данного (четвертого) абзаца, но и

абзацев 5–8 подраздела 2.3. «Этапы становления и развития логистики» [10];

2) что касается содержания второго предложения данного абзаца, то в нем можно обнаружить смысловые невязки исследовательского и редакционного характера, суть которых могут прояснить следующие обстоятельства:

- так известно [15], что *абзац* – это часть текста между двумя абзацными отступами, характеризующаяся относительной законченностью и *единством смыслового содержания*. Однако в данном абзаце между первым и вторым предложениями редакционное единство отсутствует. Поэтому авторам учебного пособия [10] следовало бы начать второе предложение каким-нибудь приемлемым для данного случая союзным словосочетанием, например, «в этом периоде проявились такие» или «этому периоду были свойственны». Кроме того, им следовало бы вместо слишком расширенного (и потому в данном случае некорректного) географического выражения – «Европе и Америке» - употребить какое-нибудь достаточно приемлемое словосочетание с географическим уклоном, например, «Западной Европе и США»;

- из содержания первого и второго предложений выходит, что «энергетический кризис» приходился «на вторую половину 1970-х годов (1976-1980 годы) и являлся специфической особенностью «второго этапа становления и развития логистики». Однако в предыдущем подразделе 2.1. «Логистический этап конкурентной политики фирм» учебного пособия [10, с. 28] упоминается «энергосырьевой кризис начала 1970-х годов», который появился еще в 1971 году. То есть на целых *пять лет раньше*, чем обозначенный в данном четвертом абзаце «энергетический кризис». И здесь у достаточно внимательных читателей указанного пособия вполне мог возникнуть резонный вопрос. А чему же верить? Более того, в данном случае следует констатировать, что авторы учебного пособия [10] халатно противоречили самим себе;

- также известно [12], что *экономическая экспансия* – это расширение сферы экономического влияния, экономических действий страны, посредством вытеснения других стран, захвата рынков, приобретения ресурсных источников. Поэтому, с одной стороны, весьма сомнительно, что Япония, находившаяся практически под протекторатом США, вряд ли стала бы вытеснять эту мощную северно-американскую страну из сферы ее экономического влияния и захватывать ее рынки без согласия на то (или непротивления тому) последней. А, с другой стороны, логистика (экономическая наука и хозяйственная практика) - это мировое экономическое явление. И для нее в целом отнюдь не столь принципиально важно, что какая-то одна страна за счет может быть лучшей логистики расширила свою сферу экономического влияния и захватила новые для нее рынки за счет других стран, якобы, с худшей логистикой.

В итоге здесь налицо – очередные свойственные для учебного пособия [10] исследовательские и редакционно-смысловые противоречия в виде парадокса во втором его значении (в формальной логике: противоречие, возникающее при сохранении логической правильности хода рассуждений [13]).

Литература

1. Бауэрсокс Д.Д., Клосс Д.Д. Логистика: интегрированная цепь поставок. – М.: ЗАО "Олимп – Бизнес", 2006. – 640 с.
2. Леонтьев Р.Г. Эволюция концептуальных подходов к логистике: выявление противоречий (1-4) // Национальная ассоциация ученых (НАУ). – 2022. - № 81. – Т. 1. – С. 56-60.
3. Леонтьев Р.Г. Часть 1. Уровни развития систем логистики: выявленные противоречия (5-8) // Национальная ассоциация ученых (НАУ). – 2022. - № 81. – Т. 1. – С. 60-65.
4. Леонтьев Р.Г. Часть 2. Уровни развития систем логистики: выявленные противоречия (9-13) // Национальная ассоциация ученых (НАУ). – 2022. - № 81. – Т. 1. – С. 65-70.
5. Леонтьев Р.Г. Часть 3. Уровни развития систем логистики: выявленные противоречия (14,15) // Евразийский союз ученых (ЕСУ). – 2022. - № 3 (96). Т. 1. – С. 3-7.
6. Леонтьев Р.Г. Часть 4. Уровни развития систем логистики: выявленные противоречия (16-

19) // Евразийский союз ученых (ЕСУ). – 2022. - № 3 (96). Т. 1. – С. 7-12.

7. Леонтьев Р.Г. Часть 5. Уровни развития систем логистики: выявленные противоречия (20-23) // Евразийский союз ученых (ЕСУ). – 2022. - № 3 (96). Т. 1. – С. 13-17.

8. Леонтьев Р.Г. Часть 6. Уровни развития систем логистики: выявленные противоречия (24-27) // Евразийский союз ученых (ЕСУ). – 2022. - № 3 (96). Т. 1. – С. 17-22.

9. Леонтьев Р.Г. Часть 7. Уровни развития систем логистики: выявленные противоречия (28-32) // Евразийский союз ученых (ЕСУ). – 2022. - № 3 (96). Т. 1. – С. 22-27.

10. Новиков О.А., Уваров С.А. Логистика: Учебное пособие. – СПб.: «Изд. Дом «Бизнес-пресса», 2000. – 208 с.

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

12. Борисов А.Б. Большой экономический словарь. – М.: Книжный мир, 2008. – 860 с.

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

14. Гаджинский А.М. Логистика: Учебник для высших и средних специальных учебных заведений. – М.: Информационно-внедренческий центр «Маркетинг», 1999. – 228 с.

15. Новый энциклопедический словарь. – М.: РИПОЛ классик, 2013. – 1568 с.

ЧАСТЬ 3. СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИКИ: ВЫЯВЛЕННЫЕ ПРОТИВОРЕЧИЯ (68-71)

Леонтьев Р.Г.

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

PART 3. FORMATION AND DEVELOPMENT OF LOGISTICS: CONTRADICTIONS REVEALED (68-71)

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.2413-9335.2022.2.99.1670*

АННОТАЦИЯ

В статье представлен анализ третьей части четвертого варианта изложения этапов генезиса концепции современной логистики, который основан на описании четырех этапов становления и развития логистики, изложенного в учебной публикации. В результате данного анализа зафиксированы недопустимые для литературы высшего и среднего профессионального образования смысловые противоречия научного и редакционного характера.

ANNOTATION

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

Ключевые слова: Логистика, современные концепции, этапы становления и развития, учебная публикация, образование, исследовательские и редакционные противоречия.

Key words: Logistics, modern concepts, stages of formation and development, educational publication, education, research and editorial controversy.