

УДК 658.7

## ЛОГИСТИЧЕСКАЯ КОНЦЕПЦИЯ В ПЛАНОВОЙ ЭКОНОМИКЕ: РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ

Магомедов А.М.

*ГАОУ «Дагестанский государственный институт народного хозяйства», Махачкала, Россия (367008, Махачкала, ул. Д. Атаева, 5), e-mail: [ali1955@mail.ru](mailto:ali1955@mail.ru)*

---

Изучение вопроса о логистической концепции в плановой экономике сегодня актуально не столько для установления исторических реалий, а сколько для определения отечественного опыта в данном направлении и возможности его применения в ходе рыночных преобразований. Задолго до появления самого термина «логистика», ее как эффективную методологию организации народного хозяйства использовалась в нашей стране как на уровне страны, так и отраслей, предприятий, а также в целом по отдельным регионам. Но данная концепция применялась в условиях плановой экономики настолько эффективно, насколько позволяла существовавшая тогда административно-командная система. Осознаваемая в целом обществом потребность в логистической интеграции не была подкреплена экономическим интересом, вследствие чего внедрение логистики на практике проходило с трудом. Широкую известность получили и теоретические разработки отечественных ученых в области линейного программирования, системного анализа, кибернетики, исследования операций и других исследований, составляющих теоретико-методологическую основу современной логистики. Таким образом, к началу рыночных реформ в России существовали определенные теоретические и практические предпосылки для развития логистики в новых условиях хозяйствования.

---

Ключевые слова: логистика, материальный поток, логистическая интеграция, системный подход, системный анализ, логистическая система, рохрематика.

## LOGISTICS CONCEPTS IN THE PLANNED ECONOMY: A RETROSPECTIVE ANALYSIS

Magomedov A.M.

*Dagestan State Institute of National Economy, Makhachkala, Russia (367008, Makhachkala, str. D. Atayeva, 5), e-mail: [ali1955@mail.ru](mailto:ali1955@mail.ru)*

---

Study of the logistics concept in the planned economy today is not so much important to establish the historical realities, and how to determine the national experience in this field and its application in the market reforms. Long before the advent of the term "logistics" it as an effective methodology used by the organization of the economy in our country, both at the country and industries, enterprises, as well as a whole in certain regions. However, this concept has been applied in a planned economy as efficiently as possible to then-existing administrative-command system. A perceived by society as a whole need for logistics integration was not supported by economic interest, whereby the introduction of logistics in practice passed with difficulty. Widely known and theoretical developments of Russian scientists in the field of linear programming, systems analysis, cybernetics, operations research and other studies that make up the theoretical and methodological foundations of modern logistics. Thus, at the beginning of market reforms in Russia, there were certain theoretical and practical implications for the development of logistics in the new economic conditions.

---

Keywords: logistics, material flow, logistics integration, system approach, system analysis, logistic system, rhochrematics.

Логистизация на сегодня является важнейшим направлением интенсификации российской экономики. Большинство теоретиков и практиков утверждает, что логистика возникла в странах Запада, как следствие интеграционных процессов в экономике. Однако задолго до появления самого термина «логистика» ее как эффективную методологию организации народного хозяйства использовалась в нашей стране, как на уровне страны, так и отраслей, предприятий, а также в целом по отдельным регионам.

В плане макроэкономики сущность логистики проявляется в первую очередь в сбалансированном развитии всего народнохозяйственного комплекса. Начиная с плана ГОЭЛРО до последних пятилетних планов экономического и социального развития народное хозяйство рассматривалось как целостная система с межотраслевыми материало потоками, и ставились задачи оптимизации этих потоковых процессов.

Практика составления баланса народного хозяйства советской экономики за 1923–1924 гг. оказала определенное влияние на саму идею межотраслевого баланса В. Леонтьева «затраты – выпуск». Межотраслевой баланс (МОБ) в нашей стране впервые был составлен в 1961 г. (отчетный по данным 1959 г.), а первый плановый МОБ в 1962 г. В то же время применение межотраслевых балансов носило в основном технологический, а не экономический характер. Дело в том, что в модели В. Леонтьева межотраслевые материало потоки имели товарный характер, а в социалистической экономике рыночное равновесие игнорировалось [11].

С системных позиций разрабатывались также отдельные целевые государственные программы. Например, Продовольственная программа 80-х годов предусматривала интеграцию сельскохозяйственного производства, пищевой промышленности, транспорта, складского хозяйства, торговли и других звеньев на пути от производителя к потребителю с целью удовлетворения потребностей в продовольствии. Агропромышленный комплекс выступает в этой связи как идеальная логистическая система [9, 10]. То же самое относится и к программам освоения целины, космоса, военно-промышленного и топливно-энергетического комплексов.

Одновременно на уровне страны, региона, отраслей ставились и решались задачи макрологистической интеграции. Для объединения участников товародвижения в единую систему достаточно было решение «партии и правительства» на соответствующем уровне. Но при решении данных проблем нередко допускались и существенные просчеты, в особенности в области экологии и социальной политики, поскольку это зависело от воли субъекта управления. Логистические системы навязывались сверху, они не могли естественно возникнуть, а тем более автономно функционировать без экономической подпитки снизу. Исключение составляет военная (командная) логистика. Вместо экономической заинтересованности и ответственности здесь работает обязательность выполнения приказов вышестоящего командования и связанная с этим военная карьера исполняющего приказа.

Особо следует выделить развитие военной логистики как важного этапа развития логистики в нашей стране. В начале Великой отечественной войны был реализован

грандиозный логистический проект по демонтажу и переносу огромного числа оборонных предприятий вглубь страны.

В то же время непонятной выглядит позиция многих исследователей, не замечающих вклад отечественной теории и практики в развитие логистической концепции. На наш взгляд, вполне законно следует к числу основоположников логистической концепции наряду с зарубежными авторами отнести и наших видных ученых экономистов – В.А. Волконского, В.С. Дидаяна, Н.Я. Петракова, Е.А. Хруцкого, С.С. Шаталина, Е.Г. Ясина и многих других.

Изучение вопроса о логистической концепции в плановой экономике сегодня актуально не столько для установления исторических реалий, а сколько для определения отечественного опыта в данном направлении и возможности его применения в ходе рыночных преобразований.

Но данная концепция применялась в условиях плановой экономики настолько эффективно, насколько позволяла существовавшая тогда административно-командная система. Участников товародвижения пытались увязать единой программой в области техники и технологии, а также организации, но игнорируя экономические интересы трудовых коллективов и отдельных работников. Осознаваемая в целом обществом потребность в такой интеграции не была подкреплена экономическим интересом, вследствие чего логистизация экономики пробуксовывалась.

Нельзя согласиться и с мнением, что в СССР логистика развивалась на микроуровне. Наоборот, логистическая концепция здесь использовалась на уровне государства. Логистическая составляющая была в основе планирования всего народного хозяйства, развития и размещения производительных сил. Логистическая методология применялась для решения проблем рационального использования природных ресурсов, социального развития регионов. В капиталистических странах намного позже стали проявлять интерес к такому роду задач.

Р. Гизе отмечает, что в последние годы в СССР предпринимались попытки внедрения концепции логистики, и к их числу относит «мероприятия по управлению материалодвижением через полный производственный цикл, мероприятия по преобразованию производственной структуры с целью сокращения количества материальных потоков и объемов перевозимых материальных ценностей» [1].

Известный ученый-логист Семененко А.И. пишет: «На основе, по сути, логистического подхода в нашей стране давно и успешно комплексно решались в различных отраслях и научно-производственных объединениях вопросы развития материально-технической базы системы ресурсосбережения. Были разработаны и успешно использовались в реальной экономической практике отраслевые организационно-

технологические системы ресурсосбережения (как разновидность специализированной ЛС), а также внутрипроизводственные системы управления материальными ресурсами (УМР) как прообразы микрологистических узкоспециализированных систем [12, с. 411].

Профессор А. А. Смехов справедливо отмечает, что еще при плановой экономике имелись некоторые удачные примеры логистических систем, хотя их в своей повседневной практике не относили к области логистики [14].

Отдельные авторы отмечают также, что в бывшем СССР логистика развивалась под названием рохрематика [16]. Термин «рохрематика» образован из двух греческих корней: *rhoe* – поток и *chrema* – продукты, материалы и или другие «объекты» (включая информацию), и окончания – «ика». «Рохрематика – это наука об управлении материальным потоком, рассматривающая основные функции производства и распределения в качестве интегрированной системы и изучающая наиболее эффективные комбинации, таких подфункций, как перемещение, обработка, хранение и распределение товаров» [17].

Как видим, автор для того периода (1960 г.) дает наиболее полное определение, отражающее логистическую концепцию. В этой связи несколько странным является мнение Уварова С.А о «недопустимости утверждения об идентичности логистики и рохрематики». Он пишет, что «рохрематика оперирует только материальными потоками, в то время как логистика рассматривает совокупность потоков, присущую фирме как системе; рохрематика ограничивается границами предприятия, системой «производство – сбыт», логистика же ориентирована на значительно больший интервал». И в итоге делает весьма странный вывод: «рохрематика – не этап становления логистики, а ее составляющая часть» [15]. Логистика берет начало с управления материалопотоками, т.е. с рохрематики. Поскольку управляют материальный поток с помощью информации, информационный поток выступает следствием такого рода деятельности.

Интеграция производства и сбыта, а затем и снабжения охватывалась на машиностроительных предприятиях страны системой оперативного планирования производства. Без включения в данный процесс и транспортировки управлять материальными потоками стало нереальным.

К тому же развитие отечественной индустрии сопровождалось формированием мощной транспортной системы и появлением транспортных узлов. Мировая практика развития логистики знает физическое распределение продукции как первый ее этап, для которого присуща интеграция работы склада готовой продукции и транспорта [4]. Данный этап коснулся и развития логистики плановой экономики, который определяет объектом оптимизации деятельность транспорта и склада грузовладельца или же взаимодействие

различных видов транспорта. Критерием оптимизации была минимизация складских запасов за счет установления сроков поставок.

Перед транспортными узлами промышленных центров страны встала проблема объединения деятельности различных видов транспорта. Координация работы участников транспортного узла позволила устранить нерациональные перевозки грузов, повысить производительность труда и эффективность использования материально-технической базы всего транспортного узла.

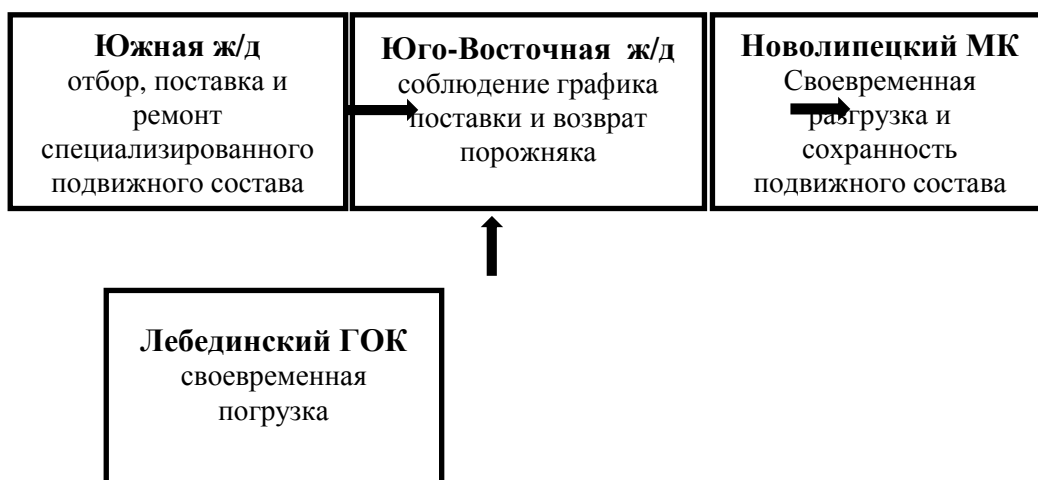
К примеру, Ленинградский транспортный узел объединял на основе непрерывного плана-графика и контактных графиков морской торговый порт, железную дорогу, автомобильный транспорт, речное пароходство и объединение, занимающееся международными перевозками. Наибольшее развитие в эти годы получают также различные программы технической и технологической интеграции участников товародвижения, в частности программы по применению контейнеров и пакетизации перевозимых грузов, организации централизованного завоза и вывоза грузов автотранспортом с грузовых дворов и т.д. Во многом эти новшества были обусловлены развитием науки и техники в целом.

Технология непрерывного производства отдельных видов продукции требовала тесной интеграции поставщиков сырья, перевозчиков, производителей и потребителей продукции. Так зародился проект единой межотраслевой технологии перевозок (ЕМТП) под названием «Ритм», обеспечивающей организацию перевозок сырья и топлива между непрерывно действующими крупными производителями и потребителями продукции, использование системы ППДС («поставщик – потребитель сырья доменного сырья»), ориентированной на обеспечение оптимального режима, ритма доставки сырья и соответствующего сокращения потерь производства во многих доменных цехах. Система «Ритм» объединяла расписание движения поездов, работу станций, предприятий поставщиков и потребителя горно-рудного сырья по организации движения на технологических маршрутах, включая подачу порожняка от станций выгрузки к станциям погрузки.

Здесь следует обратить внимание на то, что именно технология производства побуждает предприятия к логистической интеграции с поставщиками сырья и комплектующих деталей. Так, металлурги Новолипецкого комбината нуждались в ритмичном снабжении сырьём из-за того, что многие производственные процессы выплавки чугуна основывались на прогрессивной технологии использования сырьевой продукции непосредственно «с колес». Лишь из-за перегрузки и промежуточного складирования 25 % кокса становится непригодным для производства металла.

Идея организации ритмичного снабжения горно-рудным сырьём комбината без складских мощностей и запасов предусматривалась в самом проекте строительства НЛМК. В 1978 г. металлурги Липецка согласовали с железнодорожниками программу подвоза окатышей, аглоруды и концентрата по четкому графику. Но эти пожелания металлургов без экономической заинтересованности двух других сторон (поставщиков и перевозчиков) так и оставались нереализованными, пока в 1988 г. все участники логистической системы не заключили договор о сотрудничестве на основе ЕМТП «РИТМ».

Организация работы по технологии «Ритм» была построена на основе договора – соглашения о взаимных обязательствах между всеми участвующими в ней контрагентами. Данное соглашение определяло многосторонние взаимоотношения в организации перевозок, устанавливало строгую ответственность участников за выполнение взаимных обязательств (рисунок).



Состав и функции участников ЕМТП (Ритм)

Внедрение ЕМТП (Ритм) «Ритм» позволило уменьшить размеры материальных запасов, сократить потребность в складских работах и помещениях. Однако система «Ритм» после довольно успешной апробации проработала недолго. Главная причина провала проекта – несоблюдение основных принципов логистики. Как уже отмечалось, логистика означает обязательную интеграцию участников по следующим направлениям: экономика, техника, технология и управление (организация). Отсутствие должной экономической заинтересованности всех участников системы привело к ослаблению остальных интегрирующих направлений и краху самой системы.

В развитие теории логистической концепции важный вклад внесли разработки отечественных ученых по решению транспортно-продуктовых задач. Среди них отдельно следует выделить теорию оптимального планирования специализации и кооперирования производства [13, с. 289]. В частности, представляют интерес экономико-математическое моделирование процессов специализации и кооперирования как сложных

слабоструктурированных систем. Заметим: хотя слово логистика здесь и не встречается, но подход был чисто логистический. Поскольку объектом изучения были потоковые процессы, которые рассматривались с позиций системной целостности.

Широкое развитие получили на практике методы линейного программирования. Получили известность не только у нас, но и за рубежом работы отечественных ученых по системному анализу, кибернетике, исследовании операций, теории управления запасами, теории массового обслуживания, теории связи и коммуникаций, методам и моделям создания информационных систем и технологий других исследований, составляющих теоретико-методологическую основу сегодняшней логистики.

Таким образом, к началу рыночных реформ, в России существовали определенные теоретические и практические предпосылки для развития логистики в новых условиях хозяйствования.

### **Список литературы**

1. Гизе Р. Современная концепция управления оборотом материальных ресурсов // Материально-техническое снабжение. – 1991. – № 3. – С. 108.
2. Магомедов А.М. Логистика сегодня: иной взгляд на основные положения и понятия // Современные проблемы науки и образования. – 2014. – № 5. – С. 364.
3. Магомедов А.М., Бучаев А.Г. Логистика агропромышленного комплекса региона // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2013. – № 10 (58). – С. 74.
4. Магомедов А.М. Условия, факторы и этапы развития логистики в развитых странах // Современные проблемы науки и образования. – 2014. – № 6. – С. 426.
5. Магомедов А.М. Институты и институциональные потоки логистической системы // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2013. – № 5 (53). – С. 18.
6. Магомедов А.М. Институты и институциональные потоки логистической системы // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2013. – № 53 (5). – С. 18.
7. Магомедов А.М. Об эволюции логистических систем // Актуальные вопросы современной экономической науки [Текст]: сборник докладов международной научной заочной конференции, (Липецк, 20 февраля 2010 г.): в 2 т. Т. 2/ отв. ред. А. В. Горбенко. – Липецк: Издательский центр «Де-факто», 2010. – С.113-115.
8. Магомедов А.М. Логистическую концепцию в основу регионального развития // Проблемы современной экономики (Новосибирск). – 2010. – № 1-1. – С. 211-215.

9. Магомедов А.М., Бучаев А.Г. Пути развития распределительной логистики АПК региона // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2014. – № 4 (64). – С. 59.
10. Магомедов А.М. Плодоовощному подкомплексу Дагестана необходима логистическая интеграция // Региональная экономика: теория и практика. – 2014. – № 19. – С. 13-21.
11. Моделирование народнохозяйственных процессов: учеб. пособие / под ред. И.В.Котова. – Л., 1990. – С.48-49.
12. Семенов А.И., Сергеев В.И. Логистика: основы теории: учебник для вузов. – СПб.: Союз, 2003. – 544 с.
13. Семенов А.И. Предпринимательская логистика. – СПб.: Политехника, 1997. – 349 с.
14. Смехов А.А. Логистика. – М.: Знание, 1990. – 64 с.
15. Уваров С.А. Логистика в системе организации предпринимательской деятельности коммерческих структур: дисс. ... д-ра экон. наук. – Санкт-Петербург, 1997.
16. История возникновения и развития логистик – URL: <http://logisticstime.com/istoya/istoriya-logistiki> (дата обращения: 9.02.2015).
17. Stanley H. Brewer, Rhochrematics: A Scientific Approach to the Management of material Flows, Bureau of Business Research, University of Washington, Seattle, Washington. 1960.

**Рецензенты:**

Магомедова М.М., д.э.н., профессор, зав. кафедрой национальной и региональной экономики ФГБОУ ВПО «Дагестанский государственный университет», г. Махачкала;  
Айгумов А.Д., д.э.н., профессор, зав. кафедрой государственного и муниципального управления «ФГБОУ ВПО «Дагестанский государственный университет», г. Махачкала.