

# Что такое логистика и откуда она взялась?

---

В последние лет 7-8 слово «логистика» стало модным, точнее, – часто употребляемым. Причём настолько, что появились даже почти официальные «матери российской логистики» или «отцы-основатели российской логистики».

Специальность «логистик» или, в другой интерпретации, «логист» стала востребованной. Должность «Директор по логистике» стала престижной. Следствием этого стало появление дисциплины «логистика» и производных от неё с разными названиями во многих Высших Учебных Заведениях.

Отсчёт присутствия логистики в России ведётся с 90-х годов XX века, упорно декларируется многими, что пришла она к нам – дикарям с Запада, как сакральное знание.

Попробуем разобраться, что же такое логистика на самом деле. Как и откуда, а главное – зачем возникла. Какие задачи позволяет решить?

Существуют десятки, если не сотни современных определений логистики. Приводить их здесь не стоит. Лучше постараемся понять, какие задачи призвана решать логистика, откуда взялась и каким образом она развивалась.

## **Экскурс в историю.**

Как термин, обозначающий отрасль знаний, логистика сформировалась на просвещённом Западе, говорят, в промежуток (по разным данным) времени с 40-х по 60-е года XX века от Рождества Христова.

Но как функция, как задача, логистика родилась намного раньше.

Впервые, возможно, этот вопрос возник в виде: «Как же дотащить этого мамонта до стойбища, пока он не протух или его не спёрло соседнее племя?» Называлось тогда это, наверное, что-то типа «О-РР-ЫЫХ-РРЫЫ!», но актуальная идея, таким образом, была сформулирована внятно и доходчиво для окружающих.

Развивалось человечество, развивалось общество, усложнялась задача. Решение с одним мамонтом теряло актуальность.

Дальнейшие причины развития логистики – будем этот круг задач назвать так по современному – были максимально приближенными к реальности: возникающие города надо было снабжать свежими продуктами – холодильники и консерванты еще не были изобретены – и дровами – газопроводы и Линии ЭлектроПередачи будут построены гораздо позднее.

Кроме того, зарождающимся государствам нужно было обеспечивать войска оружием, пищей, фуражом и тому подобное и так далее.

Впервые логистическая задача, возможно, была поставлена официально в Древнем Египте или в Шумерском царстве за 2-2,5 тысячи лет до нашей эры. Параллельно такие же задачи формулировались на другой стороне Земли – в Древнем Китае.

Уже к моменту похода Рамзеса Великого на хеттов подобная задача была сложна для решения. Посудите сами: Рамзесу требовалось провести более 20 тысяч воинов, обеспечив их запасными стрелами и луками, обеспечив их пищей, обеспечив ремонт колесниц и фураж для лошадей. А пирамиды были построены задолго до Рамзеса, то есть задача стала разноплановой и начала усложняться гораздо раньше.

По мере развития цивилизации усложнялась и логистика.

Когда лицо Елены Прекрасной «позвало в поход десять тысяч кораблей», оно – это лицо – и не подумало о том, что нужно организовать **Информационные потоки**:

- известить ахейцев, данайцев и прочие племена о том, что лицо их уже-таки позвало,
- причём, сообщить:
  - куда именно позвало,
  - когда им – званым там надо быть и
  - зачем, – чтобы понять, какое оборудование прихватить<sup>1</sup>.

Лицу не было понятно, что нужно собрать воинов, определив место или несколько мест встречи – точек сбора или randevу – не просто удобное для многих, но и способное этих многих вместить.

Поэтому пришлось всей работой заниматься другим людям. Также нужно было решить, кто и каким образом добирается до точки сбора, и где собирается всё войско. Как и когда войско будет доставлено до точки назначения (**транспортная логистика**).

Было необходимо:

- ◆ обеспечить все сборное войско пищей, оружием, новобранцами и развлечениями (**организация снабжения**).
- ◆ проанализировать потоки конкурентов, простите, Трои и перекрыть снабжение города (**аналитическая работа**).
- ◆ разместить племена и воинов с вождями таким образом, чтобы предводители знали, кто, где находится (**адресное хранение**), а воины не ссорились из-за того, что «здесь будет стоять мой шатёр, а не твой, потому что мне больше негде» (**топология склада**) и в то же время не мешая друг другу могли собраться на битву.

Много вопросов возникает при чтении «Илиады» и лицо, создавшее столько, извините за профессиональную терминологию, «геморроев», перестаёт вызывать симпатию: позвать – позвало, а само даже не озадачилось решением.

К сожалению или к счастью, автор – Гомер, тот, который слепой, а не который Джей Симпсон – не описал, каким образом они решались. Хотя, если бы он их описал, то это, скорей всего, была бы уже не «Илиада», а диссертация по логистике.

Но мы слишком углубились в проблемы греческого войска.

Идём далее.

Кир Великий, Александр Македонский, Дарий II и тому подобные были не только и не столько великими полководцами и государственными деятелями. Они были великими логистами.

Не так сложно мановением руки или показав свою физиономию послать десятки тысяч воинов в бой.

Намного сложнее послать в бой сытое, как минимум не голодное, обученное, хорошо выпавшее или хотя бы не очень утомлённое и заморенное и вооружённое до зубов, как минимум снаряжённое необходимым и достаточным, войско.

Именно в эту, первую эру логистики и начала формироваться идеология того, что в XX веке было сформулировано и описано как стандарт – **управление потребностью в материалах (или «Material Requirement Planning» по-английски)**.

Следующий этап развития логистики пришёлся на период возникновения и развития Римской империи. Именно в это время возникла потребность и начало формулироваться понятие **управления распределением («Distribution Requirements Planning» по-английски)**.

Как переправить зерно или рабов из колоний, имеющих их в избытке, туда, где их не хватает? И переправить таким образом, чтобы не вызвать голод или дефицит рабочей силы у «экспортёра».

---

<sup>1</sup> Ну, там шампур, мангалы или всё-таки мечи и копья со щитами.

Как перебросить и снабдить всем необходимым легионы разных театров военных действий: от Северной Африки и Ближнего Востока до Британии, Галлии, берегов Дуная и Дона?

Везде возникали свои потребности, в соответствии с условиями. Особенно требовалось учесть необходимость удовлетворить широкий спектр потребностей легионов: в пище, оружии, конях, новобранцах и тому подобное и так далее.

Нужно было понимать, что необходимо привозить издалека, а что можно использовать из местного производства.

Попробуйте проанализировать Альпийский поход Ганнибала, и станет ясно: он был великий бизнесмен, то есть, извините, полководец, но в логистике понимал гораздо меньше, чем его коллеги: Цезарь, Август, Марк Аврелий или Помпей.

Возможно, ещё в Римской империи стал формироваться стандарт – **управление потребностью в ресурсах («Manufacture Resource Planning» по-английски)**, описанный в 80-ых годах XX века.

Время падения Римской империи совпало с исторической необходимостью выделения логистики, из задач в отдельную функцию, так как диктаторы, императоры и полководцы уже физически не успевали, не просто оптимизировать распределение, но даже просто им управлять.

Византия, возникшая на руинах Римской империи, учла этот опыт, благодаря чему в самом начале существования Византии возникла должность великого логофета, который, фактически, являлся главнокомандующим. Так появился первый **директор по логистике**.

Главным назначением логистики в Византии было платить жалованье армии, должным образом вооружать и подразделять её, снабжать оружием и военным имуществом, своевременно и в полной мере заботиться о её потребностях и, соответственно, подготавливать каждый акт военного похода, то есть рассчитывать расстояния, риски и время, делать правильный анализ местности с точки зрения передвижения армии<sup>2</sup>, а также силы сопротивления противника.

И в соответствии с этими функциями управлять и руководить, одним словом, распоряжаться движением и распределением собственных вооружённых сил.

Это позволило Византийской империи продержаться ещё тысячу лет, несмотря на постоянное давление арабов и турок-сельджуков, накопив при этом, то есть не растрчивая понапрасну, несметные богатства, вызывавшие изумление и восхищение даже у врагов. Погублена она, как известно во время четвёртого крестового похода «просвещёнными и цивилизованными» западноевропейцами.

К этому времени логистика усложнилась настолько, что одного, даже самого прекрасного, лица было уже недостаточно, чтобы «позвать в поход десять тысяч кораблей». Необходимо было что-то посущественней, чтобы позвать: деньги-ресурсы либо «высшие соображения» – идейно-духовные.

Впрочем, даже идейно-духовных соображений и даже «зова» было уже недостаточно, о чём свидетельствует результат похода Петра Отшельника и «детского похода», предшествовавших Крестовым походам.

Поход, возглавленный Готфридом Буйонским (Бульонским), потому и достиг цели, что был подготовлен с точки зрения логистики.

А Восток? Восток не отставал, а во многом даже и обгонял Запад.

Самый известный пример – Великий шелковый путь. Именно здесь зародилось направление «логистика как бизнес» со своей специализацией, например, разделением маршрутов и участком маршрутов.

Караванщики, водившие караваны из Китая и Индии через Уйгурию, Среднюю Азию и Персию в Багдад и далее в Европу, были, по сути, прототипами первых транспортно-экспедиторских компаний.

---

<sup>2</sup> учёт инфраструктуры

Караван-сарай, стоявшие на этом действительно, великом пути, можно считать прототипами современных складских, или даже логистических операторов.

Первые же европейские прообразы логистических операторов появились в XIV-XV веках в Генуе и Венеции, то есть на тысячу лет позже.

Возможно, что именно от Великого шёлкового пути берёт свои истоки концепция **управления цепочками поставок («Supply Chain Management» по-английски)**, концепция сквозного управления цепочками поставок. Ведь на всём пути меняли: русские меха на пряности, пряности – на мечи, сделанные в Хорасане и Дамаске из индийского булата, мечи – на драгоценные камни из Индии или Маверранахра, камни – на сартских рабынь, рабынь – на арабских и ахалтекинских скакунов и тому подобное и так далее.

И так до тех пор, пока не получали в Китае шёлк, чтобы запустить цепочку в обратном направлении.

В течение длительного времени логистика больше развивалась с точки зрения организации процессов.

### **Задачи логистики и предпосылки к развитию.**

Только в XX веке, с развитием информационных технологий, позволяющих обрабатывать и анализировать большие объёмы информации, логистика стала развиваться в части разработки математических моделей и методик, математического описания уже сложившихся способов управления и оптимизации.

В подавляющем большинстве случаев, эта часть логистики развивалась по заказу крупных промышленных компаний, которые имели возможность оплатить исследования. Тем не менее, логистика до наших дней остаётся более отраслью знаний об организации управления товарными потоками, а также запасами и распределением – как частью потока.

В наше время логистика усложнилась настолько, что не только чьё-либо лицо не может позвать в дорогу, но и идейно-духовные соображения уже становятся недостаточными для организации какого-либо потока. Идейно-духовные могут выступить только ширмой – витриной: например, «демократизация».

Сегодня уже пришли к тому, что логистика должна обеспечивать нахождение:

- необходимого ассортимента товаров;
- в нужном месте;
- нужного качества;
- в требуемом количестве;
- в нужное время;
- при таком оптимально допустимом уровне затрат, чтобы компания непрерывно получала максимальную прибыль в течение достаточно продолжительного времени.

Если кратко сформулировать задачи, которые должна решать логистика: обеспечить потоки и их распределение, в соответствии с целевыми параметрами эффективности.

Логистика, – это не столько методики по расчёту, анализу или оптимизации чего-либо. Логистика, в первую очередь – это организация.

Что интересно, наибольшее развитие логистика получает при ограничении в ресурсах и высокой потребности в них.

Так, из-за значительных ограничений в ресурсах, во времена индустриализации Союза Советских Социалистических Республик логистика, как распределение и управления ресурсами, получила наиболее мощный толчок к развитию.

Именно отлаженная логистика, – и в организационном плане и в функциональном, – позволила в крайне сжатые сроки перенести множество заводов вглубь страны во время Великой Отечественной войны.

Следующий толчок был дан во время Великой Отечественной войны: конвои союзников, переброска войск из Сибири и с Дальнего Востока, поставки вооружения и боеприпасов с Урала и Сибири на фронты и так далее, и по её завершении – при восстановлении страны. И, опять-таки, – из-за ограничения в ресурсах.

По завершении второй мировой войны логистика получила мощный толчок к развитию не только в Союзе Советских Социалистических Республик: в 60-70-ых годах XX века законодателями в логистике становятся японские и германские компании.

Специалисты, профессионалы в области логистики давно превратили логистику из сложной «науки» или «искусства» для избранных в технологию, доступную каждой компании. Технологию, которую можно и нужно гибко и адаптивно внедрять на каждом предприятии или в каждой компании.

Впрочем, существует и другая философская школа: что логистика – это то ли наука, то ли набор ритуальных действий шаманов-логистов, ведущий к успеху компании.

## **Современная логистика.**

Основная цель логистики на сегодняшний день сформулирована как «минимизация совокупных затрат».

При этом в реальной практике возникают парадоксальные ситуации, например:

- минимизация локальных затрат зачастую приводит к увеличению совокупных;
- минимизация совокупных затрат зачастую достигаются увеличением локальных затрат;
- в ряде случаев закупка по более высокой цене выгодней, чем закупка по более низкой цене;
- совокупный страховой запас сети менее суммы страховых запасов объектов сети.

И другие парадоксы логистики.

В наше время обостряется борьба за ресурсы, с одной стороны, с другой стороны – экономика всё более глобализируется, плечо исполнения заказа и поставки удлиняется.

Всё это требует новых подходов уже не столько к обеспечению логистики – есть ограничения, связанные с уровнем развития технологий – сколько к организации и качеству управления потоками и распределением, повышаются требования к качеству использования ресурсов.

Сегодня уже инструменты и методы, разработанные в 60-80-ых годах XX века недостаточны не просто для лидерства, а даже для выживания компании.

Осознание этого, хоть и медленно, но подступает. Тем не менее, приходит осознание этого, с точки зрения автора, очень медленно.

По различным оценкам исследований нескольких компаний, в избыточном материальном – не денежном – запасе российскими компаниями в 2010-2011 годах было заморожено от 9 до 24 триллионов рублей.

То есть это те деньги, которые были изъяты из экономики страны из-за некачественного или некачественного управления.

Значительная часть этого запаса будет утилизирована за дополнительные деньги или просто «забыта». Деньги на этот запас потрачены напрасно: они не принесли компаниям выгоды, не принесли ничего, кроме затрат. Они не были даже «украдены». Они просто ... – есть соответствующее русское слово, но оно непечатное.

## **Заключение.**

Из всего вышесказанного видно, что логистика, как отрасль знаний – наукой её назвать сложно по причине того, что в ней сливаются несколько наук – появилась задолго до современного нам времени и непрерывно развивалась в течении всей истории.

Матери и отцы российской или советской логистики, если и существовали, то творили они не в последние 20-25 лет.

Во многих компаниях логистика занимает наиважнейшее место, наряду с продажами и финансами, в формировании прибыльности компании: компания, просуществовавшая более 1-2 лет на рынке, уже имеет пул клиентов и с определённого этапа развития компании именно логистика начинает генерировать значительную часть прибыли.

В наше время коммерческие подразделения больше начинают генерировать не прибыль, а выручку – входящий денежный поток, – на формирование которого, впрочем, и логистики начинают оказывать значительное влияние.

Сегодня логистику нередко препарируют на отдельные части: складская, транспортная, таможенная, закупочная и так далее.

Если учесть, что основной целью логистики является снижение совокупных затрат, то становится очевидно, что главная ценность логистики именно в системности – в объединении всех этапов товародвижения: начиная от аналитики и формирования потребности и заканчивая учётом и организацией доставки клиентам. Любая часть бессмысленна без прочих и сильно зависит от эффективности их работы.

Именно это является причиной того, почему большинство логистов разных специализаций ещё имеют работу.

*Автор – Виктор Шиков*  
<http://logistware.com/>

*Взято с <http://upravlenie-zapasami.ru/>*