

УДК 658.6:656

В. А. Острога

Белорусский государственный университет

ИСТОРИЯ ЛОГИСТИКИ: ОСНОВНЫЕ ПЕРИОДЫ РАЗВИТИЯ

В статье на основе ряда критериев – развития торговли, транспорта и военного искусства предлагается оригинальная научно обусловленная периодизация эволюции логистики, состоящая из 7 исторических периодов. I период: IV тысячелетие – I тысячелетие н. э.; II период: I тысячелетие н. э. – начало XV в.; III период: конец XV – конец XIX в.; IV период: начало XX в. – начало 1950-х гг.; V период: середина 1950-х – начало 1980-х гг.; VI период: конец 1980-х гг. – начало 2000-х гг.; VII период: 2010-е гг. – наше время. Предложенная периодизация отражает глобальный ход ее развития с IV тысячелетия до н. э. и до современности. По каждому периоду приводятся характерные примеры. Отмечается, что историография логистики на современном этапе незначительна, а проблемы периодизации эволюции логистики фактически не изучены в исторической науке. Подчеркивается, что логистические подходы фактически до середины XX в. преимущественно использовались в военной области. Указывается, что в современный период происходит широкое внедрение инновационных информационных технологий, искусственного интеллекта в логистическую сферу, а логистические подходы применяются в ранее не свойственных областях: медицине, образовании, политике. Делается вывод, что предложенная периодизация достаточно полно отражает эволюцию глобальной логистики.

Ключевые слова: периодизация, период, логистика, логист, характеристика, транспорт, торговля, военное искусство, эволюция, история.

Для цитирования: Острога В. А. История логистики: основные периоды развития // Труды БГТУ. Сер. 6, История, философия. 2024. № 1 (281). С. 97–101.

DOI: 10.52065/2520-6885-2024-281-18.

V. A. Astroha

Belarusian State University

THE HISTORY OF LOGISTICS: THE MAIN PERIODS OF DEVELOPMENT

In the article based on a number of criteria – the development of trade, transport and military art, the article proposes an original scientifically determined periodization of the evolution of logistics, consisting of 7 historical periods/ I period. 4th millennium – Ist millennium AD; II period: the Ist millennium A.D. – the beginning of the 15 century; III period: the end of 15 - the end of 19 centuru; 4 period: the beginning of the 20 century – the beginning of the 1950s.; V period: Mid-1950s – early 1980s; VI period: late 1980s – early 2000s; VII period: the 2010s are our time. The proposed periodization reflects the global course of its development from the 4th millennium BC to the present. It is noted that the historiography of logistics at the present stage is insignificant, and the problems of periodization of the evolution of logistics have not actually been studied in historical science. It is emphasized that logistical approaches were actually used mainly in the military field until the middle of the twentieth century. It is indicated that in the modern period, there is a widespread introduction of innovative information technologies, artificial intelligence into the logistics sector, and logistical approaches will be applied in previously unusual areas: medicine, education, politics. It is concluded that the proposed periodization fully reflects the evolution of global logistics.

Keywords: periodization, period, logistics, logistics, characteristics, transport, trade, military art, evolution, history.

For citation: Astroha V. A. The history of logistics: the main periods of development. *Proceedings of BSTU, issue 6, History, Philosophy*, 2024, no. 1 (281), pp. 97–101 (In Russian).

DOI: 10.52065/2520-6885-2024-281-18.

Введение. Современное стремительное развитие логистических технологий, их широкое распространение практически во всех сферах экономики требует от нас понимания этого феномена, знания истоков и этапов эволюции логистической сферы. Однако историография логистики, несмотря на ее древнее происхождение, весьма

незначительна, ведь специальных отечественных публикаций о ней практически нет. В большинстве работ присутствует лишь краткий анализ ее прошлого. В свою очередь проблемы периодизации эволюции логистики также фактически не изученная тема в науке. Среди белорусских авторов прежде всего следует отметить монографию

Р. Б. Ивутья и С. А. Нарушевича «Логистика», которые одними из первых уделили внимание этапам эволюции логистической теории [1]. Периоды развития логистики были кратко освещены и в работе В. И. Маргуновой [2]. Также в этом плане интересен курс лекций Д. В. Курочкина, в котором рассмотрена общая периодизация истории логистики [3]. Среди зарубежных авторов по этой теме можно выделить работу А. А. Канке и И. П. Кошевой, где содержится краткий анализ эволюции мировой и российской логистики [4]. В. В. Щербаков уделяет внимание в своем учебнике «Логистика» вопросам истории этой сферы [5]. В учебном пособии А. А. Новакова «Логистика в деталях» также представлен экскурс в периодизацию логистики [6].

Таким образом, на фоне малой изученности общей истории логистики, актуальность исследования ее периодизации высока. В свою очередь, новизна данной работы заключается в авторской презентации периодов глобального развития логистической сферы.

Основная часть. История появления логистики как сферы деятельности человека своими корнями уходит в глубокую древность. На появление логистики оказало влияние много факторов. Но, на наш взгляд, в первую очередь это было связано с развитием торговли и транспорта, а также военного искусства. На логистику огромное позитивное влияние также оказало и появление письменности и счета, необходимых для быстрого и точного распределения продовольствия, припасов и различных материалов для нужд правителей и армии, особенно во время военных походов.

Таким образом, возникновение логистики – это закономерный процесс развития активной деятельности человека в тех сферах, где необходимо регулировать и оптимизировать движение материального потока. Стоит отметить, что логистические подходы фактически до середины XX в. преимущественно использовались в военной области.

Для понимания общих трендов эволюции логистики можно предложить следующую периодизацию.

I период. IV тысячелетие – I тысячелетие до н. э. – возникновение первичных логистических принципов и подходов, сформированных в ходе развития управления товарными потоками внутри и между государствами. Начало активного использования логистических подходов в военной сфере для эффективной оптимизации перемещения провианта, военного снаряжения и войск.

II период. I тысячелетие н. э. – начало XV в. – развитие логистики как составной части военного искусства.

III период. Конец XV – конец XIX в. – логистика продолжает развиваться в военной сфере,

однако Великие географические открытия и стремительное развитие новых видов транспортных средств способствуют началу эпизодического использования логистических подходов в международной торговле.

IV период. Начало XX в. – начало 1950-х гг. – дальнейшее развитие военной логистики, выход ее на межконтинентальный уровень во время Первой и Второй мировых войн, а также фрагментарное использование логистических подходов в международной торговле в условиях широкого развития железнодорожного транспорта, появления транспортного авиационного и грузового автомобильного.

V период. Середина 1950-х гг. – начало 1980-х гг. – завершение эры фактической военной монополии в сфере логистики, активное и широкое применение опыта военных логистических подходов в области международной торговли и различных видах хозяйственной деятельности, наработка теории логистики.

VI период. Конец 1980-х гг. – начало 2000-х гг. – теоретическое и практическое развитие логистики. Она становится ключевым элементом в системе интеграции всех областей экономической деятельности. Происходит создание и развитие интер- и мультимодальных логистических центров, расширение использования логистических технологий во всех областях экономической деятельности.

VII период. 2010-е гг. – наше время – дальнейшее развитие транспортно-логистических центров, широкое внедрение инновационных информационных технологий, искусственного интеллекта, роботизации и автоматизированных процессов, блокчейна для оптимизации логистических технологий и операций. Начало применения логистических подходов во внеэкономических сферах.

Данная периодизация, конечно, достаточно условна, она представляет авторский взгляд и требует некоторого объяснения.

На первоначальное успешное развитие логистики во многом повлияло изобретение в период 3500–4000 лет до н. э. колеса, последующее появление колесных повозок, запряженных волами и лошадьми. Кроме того, известно, что древнейшие государства Месопотамии располагались в долинах судоходных рек Тигр и Евфрат, а Древний Египет также имел центральную транспортную магистраль – реку Нил, что содействовало зарождению логистики. Уже около 3000 г. до н. э. Средиземное море начали бороздить гребные морские суда – галеры.

Впоследствии логистика получила свое дальнейшее развитие как система распределения продовольствия и материальных ресурсов в Древней Греции и Древнем Риме. Так, в XIV–I в. до н. э. в

древнегреческих городах начинают появляться методы расчета перевозки грузов по морю и земле. Этим в полисах Древней Греции и позднее в Римской империи начинают заниматься специальные должностные лица. Например, в Афинах существовало особое государственное учреждение для проверки отчетов должностных лиц – «логистерия», где работали особые чиновники общественного самоуправления – логисты, в чьи обязанности входила проверка отчетов других чиновников, срок полномочий которых истекал, и передача этих отчетов на утверждение совета почетных граждан. Логисты ежегодно назначались посредством жеребьевки. В Римской империи также имелись специальные служители, занимавшиеся распределением продуктов питания или логистикой, и они носили титул «логиста», или «логистика», при этом с логистикой соотносились правила распределения продовольствия [2, с. 6].

В этом периоде отчетливо стала проявляться так называемая военная логистика или активное и широкое применение логистических подходов в военном деле. Например, в Древней Греции мы наблюдаем использование военной логистики как составной части военного искусства. Среди знаменитых древнегреческих военных логистов – Ксенофонт (около 430–356 гг. до н. э.). Известен своими блестящими логистическими способностями полководец Александр Македонский, который во время египетского похода через пустыню в 330 г. до н. э. сумел организовать бесперебойное снабжение своей армии, состоящей из почти 70 тыс. воинов и около 10 тыс. животных, едой, водой, фуражом и амуницией. Многие эксперты считают его одним из первых логистов в истории. Особое развитие военная логистика получила во времена Римской империи. Крупнейшим военным логистом, бесспорно, можно считать римского императора и полководца Гай Юлий Цезаря.

С 1-го тысячелетия н. э. логистика развивалась в основном как составная часть военного искусства и использовалась для обеспечения тактического перемещения военной техники, снаряжения и войск и создания стратегических преимуществ для достижения победы в военной кампании. Один из ярких примеров этого времени – деятельность византийского императора Льва VI Мудрого (866–912 гг.). При нем Византия славилась мощной армией и расцветом военного искусства. Численность ее войска в некоторые времена превышала 300 тысяч человек. Военные достижения этого императора связывают с хорошо продуманным перемещением и материально-техническим снабжением войск, что достигалось использованием правил логистики. Льва VI также причисляют и к основоположникам военной логистики, теорию которой

он развивал в своем трактате «Тактика Льва». В этом труде автор называет логистику наукой о структуре войска, его снабжении, нормах продолжительности движения и отдыха [5, с. 17].

С конца XV в. логистика продолжает по-прежнему широко использоваться в военной сфере, особенно в XIX в. К примеру, в конце XVII в. во французской армии была организована новая структура штаба, включавшая должность маршала по логистике, отвечавшего за снабжение, транспортировку, выбор местонахождения полевого лагеря и корректировку направления движения войск [2, с. 7]. В этот период вел свою деятельность крупный военный теоретик в области логистики наполеоновский, а впоследствии российский генерал А. Жomini (1779–1869 гг.). Он считал, что «логистика означает планирование, управление, материальное, техническое, продовольственное обеспечение войск, а также строительство дорог и укреплений» [1, с. 9].

Однако именно в этот период практически монопольного владения логистикой военными, результаты Великих географических открытий XV–XVII вв., стремительное развитие с начала XIX в. новых видов транспортных средств, в первую очередь железнодорожного, начали способствовать использованию логистических подходов в экономической жизни, прежде всего в глобализирующей международной торговле. Так, в 1801 г. Р. Тревитик в английском Кэмборне представил паровой дорожный локомотив, в 1803 г. совершил свое первое плавание первый пароход шотландца У. Симингтона «Шарлотта Дандас», в 1853 г. английский изобретатель Дж. Кейли построил и продемонстрировал первый самолет типа планер, в 1885 г. немецкий инженер К. Бенц изобрел первый автомобиль, оснащенный двигателем внутреннего сгорания.

С начала XX в. логистические операции выходят на новый межконтинентальный уровень. В условиях мировых войн, несомненно, расширились задачи и функции военной логистики. К примеру, в годы Второй мировой войны особо важным стало соблюдение принципов координации и взаимодействия тыла и фронта, своевременности обеспечения материально-техническими ресурсами войск антигитлеровской коалиции, часто находящихся друг от друга на больших расстояниях. Принципиальным моментом стала разработка оптимальных вариантов складирования грузов, необходимых для текущих и планируемых боевых действий. Одним из блестящих примеров логистического обеспечения военных действий можно назвать наступательную операцию «Багратион» по освобождению Беларуси в 1944 г.

Одновременно с развитием военной логистики, в условиях постоянного совершенствования

железнодорожного и морского видов транспорта, появления и быстрого развития авиационного и грузового автомобильного транспорта, накопления управленческого опыта, продолжается распространение логистических подходов и в сфере экономики, в частности как возможности влиять на снижение затрат в транспортировке товаров. Тогда же формируется теория логистики как управление движением товарно-материальных ресурсов.

С середины 1950-х гг. уже активно и широко применяются логистические подходы в области международной торговли и различных видов хозяйственной деятельности. Но опыт военной логистики был не забыт и широко использовался в гражданской сфере. Считается, что это время становления «гражданской» логистики как инструмента бизнеса [1, с. 4]. В. В. Щербаков называет его периодом превращения логистики из «инструментария оптимизации отдельных составляющих бизнеса в современную универсальную концепцию управления» [5, с. 19]. В это время проходит активное развитие логистической теории. Так, в 1960-х гг. начала формироваться концепция бизнес-логистики как «менеджмент всех видов деятельности» [4, с. 18]. Д. В. Курочкин считает период 1950-х – 1960-х гг., который в литературе именуется как «этап фрагментации», важным по причине формирования в его рамках предпосылки будущей идеи логистической интеграции и оптимизации [3, с. 5]. На взгляд Р. Б. Ивутья, сам термин «логистика» укоренился в среде бизнеса и стал повсеместно использоваться лишь с конца 1970-х гг. [1, с. 10].

Триггером трансформации логистики выступили кризисные явления в странах Западной Европы и Америки, что вынудило предприятия и компании обратить внимание на логистику, обладающую высокими возможностями для снижения затрат при перемещении товаров и материалов. Происходит системная координация складского и транспортного хозяйства, снабжения и поставок товаров, появляются прототипы логистических центров. К примеру, в 1970-х гг. были разработаны стандарты тары и упаковки. В другом случае, в 1978 г. в американской компании American President Lines была разработана новая концепция логистики, которая объединила морской, железнодорожный и автомобильный транспорт. Компания стала первой в истории мультимодальных перевозок [5, с. 21].

С конца 1980-х гг. наблюдается интеграция мировой экономики, разворачиваются процессы глобализации, развиваются информационные технологии, иные тренды в мировой экономике становятся причинами стремительной популярности логистики, которая является важнейшим инструментом в системе интегрирования всех областей экономической деятельности. В итоге возникают международные логистические системы. Транспорт и снабжение признаны ключевым фактором снижения затрат и повышения прибыльности и конкурентоспособности предприятия. Происходит создание и развитие интер- и мультимодальных логистических центров. Начинается быстрое развитие теории логистики. Так, формируются концепции интегральной и маркетинговой логистики, появляется базовая концепция управления цепями поставок. С учетом жизненно важного значения логистики для национальной экономики с 2007 г. Всемирным банком на основе опроса крупнейших логистических операторов составляется Индекс эффективности логистики (Logistics Performance Index (LPI)), который стал международным рейтингом для сравнительного анализа эффективности логистических систем стран мира. Как результат периода – логистика становится стратегическим инструментом в конкурентной борьбе, ключом для осуществления всех видов экономической деятельности.

С 2010-х гг. происходит широкое внедрение инновационных информационных технологий, искусственного интеллекта, роботизации и автоматизированных процессов, блокчейна для оптимизации логистических технологий, работы транспортно-логистических центров. Логистические подходы в современное время начинают применяться в ранее не свойственных ей областях: медицине, образовании, политике и др. Как справедливо отмечает П. Майерсон – «управление цепочками поставок и логистикой прошло путь от некой второстепенной затратной сферы... до нынешнего статуса критически важного элемента стратегии глобального роста компании» [7, с. 35].

Заключение. Таким образом, предложенная периодизация эволюции логистики достаточно полно и научно обоснованно отражает глобальный ход ее развития с IV тысячелетия до н. э. до современности. Специфической чертой является то, что фактически до середины XX в. она использовалась преимущественно только в военной области.

Список литературы

1. Ивуть Р. Б., Нарушевич С. А. Логистика. Минск: БНТУ, 2004. 328 с.
2. Логистика: учеб. пособие / В. И. Маргунова [и др.]; под общ. ред. В. И. Маргуновой. Минск: Выш. шк., 2011. 508 с.
3. Курочкин Д. В. Логистика: курс лекций. Минск: Амалфея, 2017. 492 с.
4. Канке А. А., Кошечкина И. П. Логистика. М.: ИД «Форум»; Инфра-М, 2007. 384 с.

5. Логистика: учеб. для академического бакалавриата / под науч. ред. В. В. Щербакова. М.: Юрайт, 2017. 387 с.
6. Новаков А. А. Логистика в деталях: учеб. пособие. М.; Вологда: Инфра-Инженерия, 2021. 528 с.
7. Майерсон П. Управление цепочками поставок и логистикой – простыми словами. М.: Альпина ПРО, 2022. 366 с.

References

1. Ivut' R. B., Narushevich S. A. *Logistika* [Logistics]. Minsk, BNTU Publ., 2004. 328 p. (In Russian).
2. Margunova V. I. *Logistika: ucheb. posobiye* [Logistics: textbook allowance]. Minsk, Vyssh. shk. Publ., 2011. 508 p. (In Russian).
3. Kurochkin D. V. *Logistika: kurs lektsiy* [Logistics: course of lectures]. Minsk, Amalfeya Publ., 2007. 384 p. (In Russian).
4. Kanke A. A., Koshevaya I. P. *Logistika* [Logistics]. Moscow, ID Forum Publ.: Infra-M Publ., 2007. 384 p. (In Russian).
5. *Logistika: uchebnyk dlya akademicheskogo bakalavriata* [Logistics: textbook for academic bachelor's degree]. Ed. by V. V. Shcherbakov. Moscow, Yurayt Publ., 2017. 387 p. (In Russian).
6. Novakov A. A. *Logistika v detalyakh: ucheb. posobiye* [Logistics in detail: textbook allowance]. Moscow; Vologda, Infra-Inzheneriya Publ., 2021. 528 p. (In Russian).
7. Mayerson P. *Upravleniye tsepochkami postavok i logistikoy – prostymi slovami* [Supply chain and logistics management in simple terms]. Moscow, Al'pina PRO Publ., 2022. 366 p. (In Russian).

Информация об авторе

Острога Виктор Александрович – доктор исторических наук, заведующий кафедрой таможенного дела. Белорусский государственный университет (пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Республика Беларусь). E-mail: ostroga.v@mail.ru

Information about the author

Astroha Victor Alexandrovich – DSc (History), Head of the Department of customs affairs. Belarusian State University. 4, Nezavisimosti Ave., 220030, Minsk, Republic of Belarus). E-mail: ostroga.v@mail.ru

Поступила 12.03.2024