

## ГЕНЕЗИС И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ

*Ю.Г. Кузменко, А.Б. Левина, А.В. Шмидт*

Статья посвящена изучению и оценке современного состояния логистической интеграции в условиях глобализации экономики. В ней подробно проанализирована варибельность мнений специалистов относительно сущности интеграционных процессов, рассмотрены теоретические подходы к термину «интеграция» с позиции логистики и особое внимание уделено сопоставительному изучению уровней логистической интеграции, логистических парадигм и целей торговых предприятий при внедрении логистических концепций.

Авторами проведен сопоставительный анализ теоретического и практического подходов к генезису логистики и интеграционных процессов и обосновано, что необходимо рассматривать современный интеграционный этап в виде инновационной парадигмы. В работе выявлены основные характеристики логистического кластера как объекта, реализующего принципы интеграции на определенной территории, а также раскрыты ключевые компетенции системы торгового обслуживания.

На основе проведенного исследования в статье предложено авторское определение логистической интеграции в сфере торгового обслуживания, представлена принципиальная модель логистической инфраструктуры и раскрыты преимущества интегрирования сферы обслуживания на основе объединения функций транспортирования, хранения товаров и информационного обмена.

**Ключевые слова:** логистика, логистика торгового обслуживания, розничная торговля, ритейл, общественное питание.

Изучению вопросов интеграции посвящено много публикаций. Это связано с тем, что настоящий период экономического развития России характеризуется увеличением количества промышленных, торговых, финансовых холдингов, корпораций и других объединений. Термины «логистика» и «интеграция» становятся тождественными понятиями. В работах зарубежных исследователей [3, 6, 27, 30, 32] все чаще встречается словосочетание «интегрированная логистика».

Вместе с тем, разные авторы вкладывают в трактовку этих понятий разные значения. Как следствие, методологические подходы к формированию интегрированных систем, к оценке эффективности интеграционных процессов порой разнополярны.

Варибельность мнений специалистов относительно интеграционных процессов наблюдается еще и потому, что объекты исследований имеют свою ярко выраженную специфику, обусловленную, в том числе, масштабом деятельности и обострением глобальной конкуренции. По мнению авторов, интегративные процессы, происходящие в промышленной сфере, не могут быть с точностью калькированы в торговле и сфере услуг. В связи с этим, необходимо наметить горизонты сценарного развития интегрированной логистики торгового обслуживания для дальнейшего моделирования цепей поставок этого вида экономической деятельности.

Интеграция – сложный, многосторонний, многоуровневый и противоречивый процесс, который

охватывает все сферы общественной жизни – экономику, политику, социальную и т. д., особенно рельефно проявляясь в настоящее время в экономике. Интеграция происходит как на глобальном, так и на региональном и государственном уровнях, выступая как результат высокого уровня интернационализации жизни стран и народов. Особенно наглядно процессы интеграции на региональном уровне проявились за последние десятилетия в Европе в виде создания Европейского Союза [4, 23].

Согласно пониманию политических деятелей, интеграция – (от лат. *integratio* – восстановление, восполнение) – это процесс и результат взаимосвязи, взаимодействия, сближения и объединения в единое целое каких-либо частей, элементов – стран, их экономик, социальных и политических структур, культур, социальных и политических групп, этносов, партий, движений, организаций и т. д.

В социологическом словаре интеграция понимается как процесс, результатом которого является достижение единства и целостности, согласованности внутри системы, основанной на взаимозависимости отдельных специализированных элементов. Вторым вариантом термина представлен как процесс становления и поддержания социологических взаимодействий и взаимоотношений между деятелями, являющийся одним из функциональных условий существования и равновесия социальной системы наряду с адаптацией, достижением цели и сохранением ценностных образцов [29].

Наиболее интересен, на наш взгляд, подход к пониманию интеграции в Большом энциклопеди-

ческом словаре, согласно которому данное понятие имеет двойное значение. Во-первых, оно означает состояние связанности отдельных дифференцированных частей и функций системы, организма в целом, а также процесс, ведущий к такому состоянию. Во-вторых, это процесс сближения и связи наук, происходящий наряду с процессами их дифференциации [5].

В историческом словаре «интеграция» трактуется как процесс расширения экономического и производственного сотрудничества, как объединение национальных хозяйств двух и более государств, как высокая форма интернационализации хозяйственной жизни, ведущая к формированию единого хозяйственного комплекса [21].

В психологическом словаре интеграционный процесс рассматривается как процесс создания внутреннего единства, сплоченности, что выражается в идентификации коллективной, сплоченности группы как ее ценностно-ориентационном единстве, объективности в возложении и принятии ответственности за успехи и неудачи в деятельности совместной.

При рассмотрении термина «интеграция» наиболее важным, по нашему мнению, является его трактовка в экономическом словаре [2, 8, 11, 24, 28]. Согласно ему, интеграция – это процесс взаимного приспособления и объединения в единое целое организаций, отраслей, регионов или стран и т. п.; объединение экономических субъектов, углубление их взаимодействия, развитие связей между ними.

Экономическая интеграция наблюдается как на уровне национальных хозяйств стран, так и между предприятиями, фирмами, корпорациями. Она проявляется как в расширении и углублении производственно-технологических связей, совместном использовании ресурсов, объединении капиталов, так и в создании благоприятных условий осуществления экономической деятельности, снятии взаимных барьеров. Именно с экономической точки зрения различают вертикальную и горизонтальную интеграцию.

Еще один вариант понимания экономистами интеграции отражает действия, направленные на долгосрочное сближение стратегических интересов предприятий или процесс объединения усилий различных подсистем для достижения целей организации.

Таким образом, в термине «интеграция», наряду с превалированием единого признака связи и единства, имеются и скрытые отличительные особенности, которые выражаются следующими признаками: расширение, взаимосвязь, взаимодействие, сближение, становление, приспособление.

Рассмотрим теоретические подходы к термину «интеграция» с позиции логистики. В большинстве исследований российских ученых [1, 9, 12, 13, 16, 19, 22, 36, 40, 42] интеграционные процессы рассматриваются в разрезе трех парадигм, поро-

жденных разными историческими периодами: функциональной, ресурсной и инновационной.

В период развития функциональной парадигмы логистическую интеграцию отнесли к операционному уровню, согласно которому усилия фокусировались на упорядочении отдельных операций на этапах хранения, транспортирования, выполнения закупочных и сбытовых функций. По мере укрепления позиций логистики на смену функциональной парадигме пришла ресурсная, согласно которой выделяются следующие виды интеграции:

– интеграция внутренних бизнес-процессов и функциональных областей логистики;

– организационная интеграция, связанная с эволюцией типа организационной структуры логистических отделов компании от линейно-функциональной до матричной и процессно-ориентированной структуры;

– операционная интеграция логистической деятельности на основе аутсорсинга 3PL-провайдеров.

Именно ресурсная парадигма позволила внедрить в логистическую деятельность компаний использование интегрального критерия оптимизации ключевых бизнес-процессов в цепях поставок, названного критерием общих затрат (Total cost of owner ship или TCO). К ресурсной парадигме относится также и информационная интеграция, основанная на внедрении корпоративных информационных систем ERP-класса.

По мнению специалистов [18], в настоящее время наблюдается внедрение инновационной парадигмы в развитие логистики, связанное как с пониманием необходимости внедрения интегрированной логистики и управления цепями поставок как стратегических элементов в конкурентных преимуществах предприятий, так и с расширением технических, технологических возможностей информационно-компьютерных систем, изменивших представления о планировании и контроле сложнейших бизнес-процессов.

К инновационной парадигме отнесены такие этапы развития, как внедрение интеграции логистических бизнес-процессов в цепях поставок, межорганизационная логистическая интеграция, стратегическое планирование и контроллинг, а также интегрированное планирование и управление запасами в цепи поставок и формирование единого информационного пространства.

Иное представление об этапах развития логистических парадигм и уровнях интеграции сложилось у логистов-практиков. В работе [38] этапам развития парадигм соответствуют четыре уровня интеграции: низкий, локальный, средний и высокий.

Аналитическая парадигма выражается в построении для решения логистических проблем сложных экономико-математических моделей. В связи со сложностью построения данных моделей,

множеством вариантов и алгоритмов решения, аналитическая парадигма на практике сложно реализуема, следовательно, интеграционные логистические процессы развиты слабо.

Помимо того, большая размерность и стохастичность логистических объектов, недостаточная определенность в формулировке проблемы, фрагментарность логистических систем не позволяют использовать аналитические подходы к проблеме комплексной оценки величины логистических затрат.

К основным задачам в рассматриваемом этапе развития логистики относится поиск оптимизационных решений в рамках логистических функций и операций: управления запасами, транспортировки, складирования и др. Основным результатом этапа логистической интеграции является формирование предпосылок для дальнейшего развития процессов и их моделирования, внедрение начальных форм интеграции логистической деятельности.

Возникновение технологической парадигмы, связанное с развитием компьютерных технологий и использованием системного подхода к управлению материальными потоками, позволило интегрировать ряд логистических процессов в нескольких функциональных областях. Их реализация способствовала усилению интеграционных процессов с переходом от фрагментарной интеграции к интеграции внутренних бизнес-процессов и функциональных областей логистики. На данном этапе формируются следующие тенденции развития интеграционных процессов:

- выделение функций, связанных с координирующей и интегрирующей функцией логистики [10, 25];

- развитие горизонтальной и вертикальной интеграции.

Средством достижения интеграции в рамках технологической парадигмы выступает интеграция логистических функций транспортировки, складирования, грузопереработки и управления запасами. Однако основным недостатком данной парадигмы является ее неспособность адаптироваться к динамичным условиям ведения бизнеса.

Использование маркетинговой парадигмы, основанной на применении систем ERP/II, позволяет получить оптимальные решения, но не обеспечивает конструктивного интегрального подхода. Модели, использующие маркетинговую парадигму, имеют целью описание и объяснение отношений между логистической системой и конкурентными возможностями предприятия. Основные задачи, решаемые в данной парадигме, связаны с изучением самого рынка и определением рыночных позиций предприятия, прогнозированием спроса на продукцию. Модели, использующие маркетинговую парадигму, являются абстрактными, имеют большую размерность, а многие пере-

менные носят качественный характер, что затрудняет получение простых решений.

Сущность интегральной парадигмы заключается в рассмотрении логистики как инструмента менеджмента, интегратора различных функций для достижения целей бизнеса. Интегральная парадигма развивает маркетинговую, учитывая трансформации рыночных механизмов, рост перспектив интеграции между логистическими партнерами, изменение организационных отношений, современные технологические возможности, способствующие возникновению новых методов контроля и управления во всех сферах производства и обращения продукции. Реализация интегральной парадигмы осуществляется через использование концепций JIT (Just-in-time – точно в срок), Lean production («стройное/тощее» производство).

На рис. 1 представлены логистические парадигмы и цели предприятия при внедрении логистических концепций.

После того, как проанализированы все уровни интеграции, возможно определение желаемого уровня и концепции в соответствии с выбранной стратегией и целями предприятия. Сопоставляя теоретические и практические подходы к интеграции, остановимся на соотношении двух подходов к пониманию последнего этапа развития логистики: инновационная парадигма с одной стороны и интегральная парадигма с другой (рис. 2). Отличия, на наш взгляд, кроются в наполнении концептуальных технологических инструментов (табл. 1).

Инновационная парадигма предполагает значительное увеличение масштабов интеграции в цепях поставок и внедрение интегрированных логистических технологий. Инновационная парадигма, реализуемая как SCM-идеология, ориентирована на расширенное использование технологий интегрированного планирования и управления запасами, интеграцию логистических бизнес-процессов в цепях поставок, межорганизационную логистическую интеграцию, создание единого логистического информационного пространства, стратегическое планирование и контроллинг в цепи поставок.

Авторы считают необходимым рассматривать современный интеграционный этап в виде инновационной парадигмы, дающей детальное представление о современных возможностях логистического инструментария. Во всех современных логистических концепциях присутствует интеграционная составляющая, на основе которой механизмы управления становятся более действенными в силу усиливающегося бизнес-процессов.

Рассмотрим особенности понимания интеграционных процессов в зарубежной практике. Теоретические основы интеграции разработали немецкие ученые Х. Кельзен, Д. Шинкдлер, Р. Шмед [14]. Разработка методологии интеграции нашла отражение в работах А. Маршала, Л. Дэвиса, Жд. Кейнса, В. Леонтьева, Э. Ньюмена, Б. Мильнера и др.

Цели предприятия	Парадигма	Концепция	Уровень интеграции
Локальная логистизация	Аналитическая	Сложные экономико-математические модели	Низкий
Повышение эффективности и качества планирования потребности в ресурсах, снижение уровня запасов, совершенствование процедур контроля уровня запасов и, как следствие, снижение логистических	Технологическая	MRP	
Снижение уровня запасов, гибкость в планировании производства продукции, улучшение системы организации поставок, реагирование на изменения спроса	Технологическая	MRPII	Локальный
Оптимизация всех бизнес-процессов, улучшение финансовых показателей за счет сокращения затрат, обеспечение интегрированной обработки данных	Технологическая	ERP	
Оптимизация бизнес-процессов, улучшение финансовых показателей за счет сокращения затрат, обеспечение интегрированной обработки данных, улучшение сервиса обслуживания	Маркетинговая	ERP II	Средний
Минимизация всех видов запасов, небольшие объемы производства, небольшие производственные циклы, нулевой дефект, максимизация удовлетворения потребностей покупателей	Интегральная	JIT	Высокий
Минимизация всех видов запасов, высокое качество выпускаемой продукции, снижение потерь от брака, экономия каждого вида ресурсов, снижение времени на производство единицы продукции	Интегральная	Lean production	

Рис. 1. Уровни логистической интеграции в зависимости от целей деятельности предприятия

Большой вклад в развитие теории интеграции внесли О. Уильямсон [31], Р. Коуз [15], рассматривающие интеграцию как средство экономии на транзакционных издержках. Логистические издержки, являясь составной частью совокупных издержек, включают в себя издержки на реализацию базовых логистических функций, на информационно-компьютерную поддержку, на логистическое администрирование, потери от недостаточного уровня качества логистического менеджмента и сервиса.

С точки зрения К.Дж. Эрроу, интеграция – это результат стремления избежать неоправданных рисков в предложении необходимых ресурсов. С нашей точки зрения, методы логистики выступают надежным инструментом снижения рисков и повышения конкурентоспособности предприятия. Совместное использование инструментов логистики и интеграции приведет к возникновению синергетического эффекта.

По утверждению Р. Блэйера и Д. Казермана интеграция – способ значительной экономии от

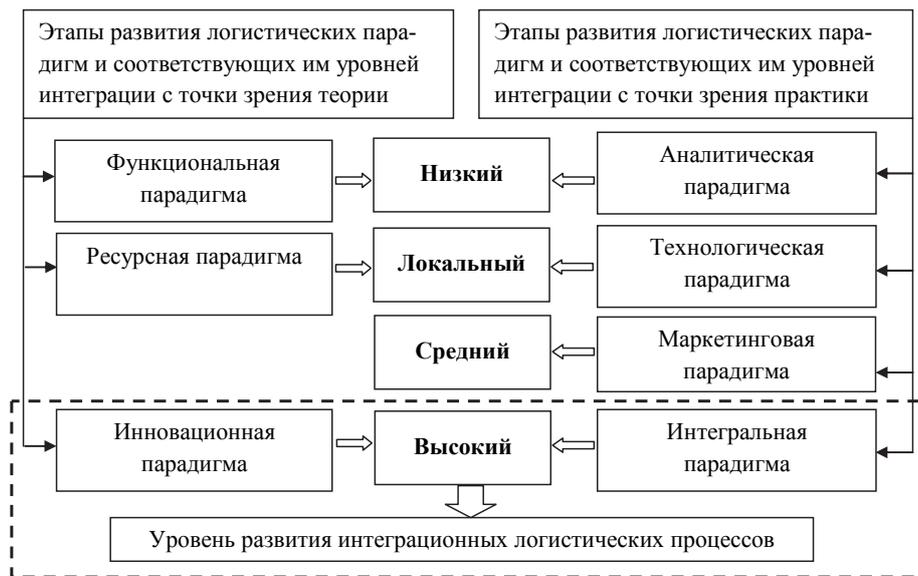


Рис. 2. Сопоставление теоретического и практического подходов к генезису логистики и интеграционных процессов

Таблица 1  
Концептуальные технологические инструментарии инновационной и интеграционной парадигм логистики

Логистические концепции в интерпретации современного этапа логистики в виде инновационной парадигмы	Логистические концепции в интерпретации современного этапа логистики в виде интегральной парадигмы
CPRF (Collaborative Planning, Replenishment and Forecasting) – совместное планирование, приобретение и прогнозирование VMI/SMI (Vendor-Managed Inventory/Supplier-Managed Inventory) – запасы, управляемые клиентом // управление запасами клиента продавцом/поставщиком SCMo (Supply Chainplanning and Monitoring), а также версия Lean ERP SCMo – моделирование, планирование и управление производственными компаниями и цепочками поставок. CSRP разновидность ERP-систем – CSRP (Customer Synchronized Resource Planning – планирование ресурсов, синхронизированное с запросами потребителей S&OP (Sales and operation planning S&OP) расширенное управление цепочкой добавленной стоимости	JIT (Just-In-Time) – точно вовремя Lean production – «стройное/тощее» производство TQM (Total Quality Management) – всеобщее управление качеством

масштаба. Р. Баззел, К. Кларк, Ф.Ч. Эванс дополняют, что интеграционные процессы позволяют получить также экономию издержек, диверсификации и комбинирования ресурсов [7].

Интеграционные процессы в условиях высококонкурентного рынка, по утверждению Дж. Бейна, Э. Мейсона, П. Портера, Дж. Ливси, А. Лаффера, позволяют предприятиям расширить и упрочить свою власть, а также снизить конкуренцию [7, 17, 26].

В работах некоторых зарубежных авторов [3], наряду с общепринятыми трактовками, рассматриваются интеграционные процессы, учитывающие территориальный аспект, который релевантен четверем этапам экономической интеграции. Дескрипция данного аспекта выражается соглашением о зоне свободной торговли, таможенным союзом,

общим рынком и экономическим союзом. Страны-лидеры мировой торговли – США, Южная Корея, Австралия, Великобритания и др. – реализуют принципы свободной торговли с ориентацией на спрос мирового рынка. Заключение соглашений о свободной торговле подразумевает вовлечение в процесс как можно большего количества стран. Как следствие, рынок сбыта увеличивается. Подобные соглашения являются индикатором активизации интеграционных процессов [33].

Логистическая деятельность, реализуемая в результате интеграции на различных уровнях, приобретает форму, рассматриваемую с точки зрения территориального объединения. По мнению ученых, одним из современных вариантов определения понятия территориальных логистических образований является его рассмотрение в виде

кластера. Наиболее полную характеристику кластера сформулировал М. Портер: «Кластеры представляют собой группу взаимосвязанных компаний и объединенных учреждений определенной отрасли промышленности, расположенные в географической близости и связанные общностью и взаимодополняемостью» [34, 39].

С позиций логистической интеграции наиболее приемлемо определение логистического кластера, предложенное в работе [35]: логистический кластер – это устойчивое взаимодействие независимых географически сконцентрированных рыночных субъектов, реализующих логистические функции, усилия которых направлены на поддержание полного цикла основных и сопутствующих потоков и сквозную оптимизацию ресурсов от исходных поставщиков до конечных потребителей.

Вместе с тем, данное определение ориентировано на концентрацию субъектов транспортно-логистической инфраструктуры, в то время как инновационная парадигма предполагает максимальное вовлечение в интеграционные процессы всех участников цепи поставок на всех уровнях, включая операционный, функциональный, межфункциональный и межорганизационный, на основе создания единого логистического информационного пространства.

Основными характеристиками логистического кластера как объекта, реализующего принципы интеграции на определенной территории, являются:

- интеграция логистических бизнес-процессов всех участников цепи поставок на всех уровнях;
- независимость субъектов, составляющих логистический кластер;
- территориальная близость участников логистического кластера;
- нацеленность на участие в едином технологическом, производственном или торговом про-

цессе; концентрация ресурсов субъектов логистического кластера;

– использование единого логистического информационного пространства.

Одной из современных тенденций является происходящая стихийно интеграция процессов в секторе массового питания и торговли товарами повседневного спроса FMCG. Еще одной тенденцией является совместное функционирование предприятий по комплексному оказанию услуг розничной торговли и общественного питания в формате различных центров и комплексов, благодаря чему обеспечивается дополнительный синергетический эффект. Выделим основные составляющие данных тенденций с точки зрения инновационной парадигмы логистики.

Интеграционный подход в рамках инновационной логистики предполагает, что в системе торгового обслуживания должны быть сформированы единая логистическая инфраструктура, информационный обмен, интегрированы функции транспортировки, управления запасами и ведения складского хозяйства. Применительно к системе торгового обслуживания характеристика данных ключевых компетенций представлена в табл. 2.

В системе торгового обслуживания ряд логистических функций дублируются и вызывают значительное количество транзакций, требующих затрат различных ресурсов, высвобождение которых является целью интеграционных процессов на принципах логистики. Объединение предприятий розничной торговли товарами повышенного спроса и предприятий общественного питания в единую систему торгового обслуживания является принципиально новой формой интеграции хозяйствующих субъектов, в основе которой лежит формирование единых логистических систем предприятий [20].

По мнению А.В. Цокова [41], с которым ав-

Таблица 2

Ключевые компетенции системы торгового обслуживания

Ключевые компетенции	Сфера торгового обслуживания	
	Розничная торговля товарами повседневного спроса FMCG	Общественное питание в секторе массового питания
Логистическая инфраструктура	Количество и месторасположение объектов логистической инфраструктуры на территории района, города, региона (микро-, макро-, мезоуровень)	
Информационный обмен	Единый информационный обмен в сетевом бизнесе	Единый информационный обмен в сетевом бизнесе
Транспортировка	Эффективность транспортировки, в том числе скорость, бесперебойность, масштаб, обеспечение качества	Эффективность транспортировки, в том числе скорость, бесперебойность, масштаб, обеспечение качества
Управление запасами	Высокая оборачиваемость товаров, обязательное наличие запаса как на складе, так и у поставщиков	Отсутствие запасов либо минимальные запасы, высокие требования в отношении уровня сервиса
Складское хозяйство, упаковка	Вспомогательная функция интегрированной логистики	Вспомогательная функция интегрированной логистики

торы полностью согласны, выявление экономической природы и институциональной специфики интеграционных форм функционирования предприятий представляет собой отдельный предмет теоретического анализа.

Рынок розничной торговли товарами повседневного спроса FMCG является одним из наиболее конкурентных, в связи с чем возникает необходимость использования инновационных методов, способов и инструментов организации товародвижения. Тенденции развития данного рынка в России совпадают с общемировыми. Признанными лидерами являются американские и европейские торговые предприятия сетевого формата, основными направлениями дальнейшего развития торговли FMCG становятся увеличение количества торговых предприятий, повышение их специализации, территориальное приближение к покупателям, усиление логистической составляющей, применение логистического аутсорсинга.

В отношении сферы массового питания можно выделить следующие особенности. В системе товароснабжения сырьем и продуктами в сфере массового питания есть необходимость поставки не только качественного сырья в определенных количествах и необходимое время, но и выбора поставщиков, готовых работать в подобных условиях. Постоянное изменение предпочтений потребителей, необходимость поставки скоропортящихся продуктов требует внедрения в систему снабжения логистических подходов. Развитие новых видов услуг и расширение сети специализирован-

ных предприятий общественного питания, в том числе предприятий быстрого обслуживания, повышение качества обслуживания, стремление к более полному удовлетворению запросов потребителей приводят к интеграции.

Активизация интеграционных процессов привела к появлению крупных торговых комплексов, которые стремятся под единой крышей обеспечить совершение комплексных покупок товаров и услуг. Такие торговые объекты и обеспечивающая их логистическая инфраструктура зачастую расположены в отдалении от центра города, но являются центром притяжения покупательских потоков. Таким образом, основными параметрами, определяющими характер обслуживания, являются радиус обслуживания и торговая площадь – показатель, характеризующий способность обеспечить качественным торговым обслуживанием определенную массу покупателей.

Цель логистического управления – оптимизация предложения продукции таким образом, чтобы она нашла своего потребителя в наиболее выгодных, с точки зрения общей рентабельности, условиях. Единая логистическая инфраструктура позволяет получить в сфере торгового обслуживания следующие преимущества (рис. 3).

В связи с высокой динамикой рынков FMCG и массового питания, быстрым изменением потребностей, увеличением требований к качеству и времени обслуживания, информационный обмен по всей логистической цепи становится особенно актуальным. По мнению О.Н. Зуевой [37] совре-



Рис. 3. Интеграция логистической инфраструктуры

менная логистика состоит в определении границ спроса и выработке соответствующего предложения. Она имеет дело не только с физическим перемещением и трансформацией товаров, но и с потоком информации, идущим от домашних хозяйств. Сбор и обработка информации, приобретение и обработка информационных материалов на протяжении всей длины цепочки – это два аспекта одного процесса, заключающегося в ответе на потребительский спрос.

Преимущества интегрирования сферы обслуживания в области информационного обмена представлены на рис. 4.

Ключевыми компетенциями системы торгового обслуживания являются транспортировка и складирование. Многие предприятия торговли и общественного питания имеют собственный автотранспорт. Как правило, во внутригородских перевозках степень загрузки автотранспорта ниже возможной. Интеграция транспортной функции заключается в совместном использовании транспорта для доставки товаров (рис. 5). В этом случае достигается экономия на содержание и эксплуатацию транспорта за счет сокращения их количества. Таким образом, интеграция транспортирования позволяет добиться основной цели логистической интеграции путем сокращения издержек.

Функциональная интеграция в области планирования закупок товаров и интеграция складских площадей позволяет уменьшить размер товарных запасов и используемых складских площадей в результате повышения коэффициента их использования (рис. 6).

Предприятия питания, особенно обслужи-

вающие сектор быстрого питания, могут сталкиваться с некоторыми сложностями в системе управления запасами, связанными со спецификой реализуемой продукции – скоропортящиеся ресурсы, ограниченные размеры запасов, дефицит запасов одних видов продукции и избыток других, вероятность отсутствия сбыта и т. п.

Розничная торговля товарами повышенного спроса характеризуется необходимостью обеспечения поставщиками высокой доступности товаров FMCG в любое время, высокой оборачиваемостью рассматриваемых товаров, динамичностью торговых процессов, изменчивостью оптимального уровня запасов, их состава и структуры и т. п. Интеграционные процессы в сфере управления запасами позволяют решить следующие задачи (рис. 7).

Перечисленные ключевые компетенции представляют собой элементы единой логистической системы торгового обслуживания.

Обобщая сказанное, отметим, что в основу формирования логистических систем торгового обслуживания должны быть положены две главенствующие составляющие – территориальная и интегральная.

Авторами предлагается использовать следующее определение логистической интеграции – объединение субъектов потребительского рынка розничной торговли и общественного питания на равной основе с целью синхронизации и оптимизации ряда схожих логистических функций при совместном их выполнении, с концентрацией всех видов ресурсов, с возможностью образования интегрированного финансового потока для решения



Рис. 4. Интеграция информационного обмена в логистической системе торгового обслуживания



**Рис. 5. Интеграция функции транспортирования в системе торгового обслуживания**



**Рис. 6. Интеграция функции хранения товаров в системе торгового обслуживания**

стратегических задач в долгосрочной перспективе, что в конечном итоге будет способствовать повышению эффективности деятельности предприятий, входящих в логистические системы торгового обслуживания.

Интеграционные логистические процессы, происходящие в сфере торгового обслуживания, имеют отличительные черты. На успех интеграционных процессов влияет ряд факторов (рис. 8).

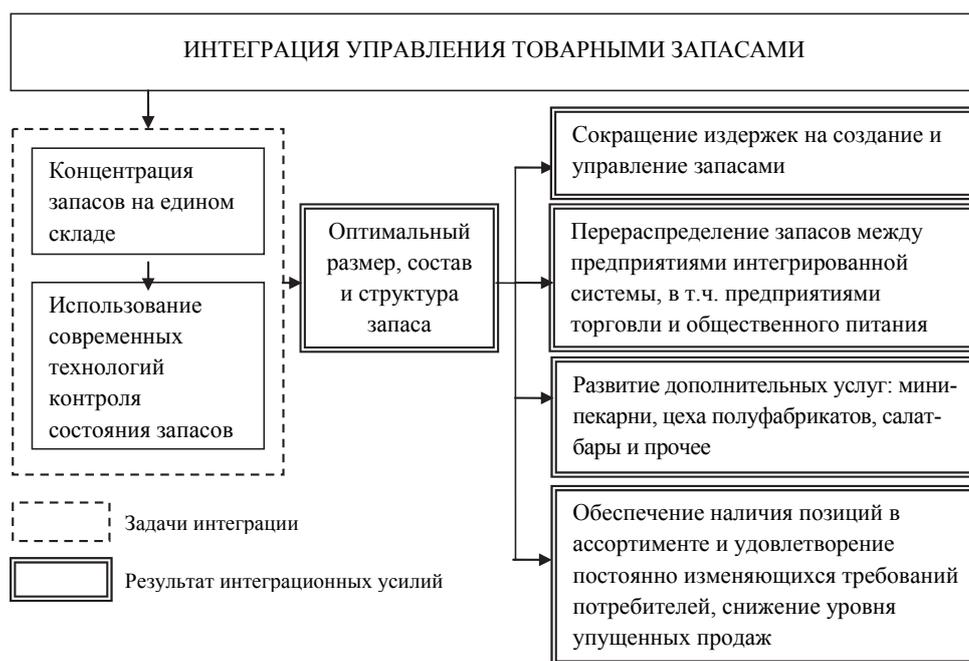


Рис. 7. Интеграция управления товарными запасами в системе торгового обслуживания

Обобщая вышесказанное, можно констатировать, что интеграционная парадигма логистики присуща всем эволюционным этапам развития логистики и по мере ее дальнейшего развития уровень интеграции непрерывно повышается. Как следствие, основополагающим в решении стратегических задач развития сферы торгового обслуживания является поиск логистических интеграционных механизмов, обеспечивающих получение мощного инструмента, основанного на усилении синергетического эффекта.

#### Литература

1. Альбеков, А.У. *Коммерческая логистика* / А.У. Альбеков, О.А. Митько. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2002. – 416 с.
2. Архипов, А.И. *Экономический словарь*. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Проспект. – 2012. – 672 с.
3. Бауэрсокс, Д.Дж. *Логистика: интегрированная цепь поставок: пер. с англ. / Д.Дж. Бауэрсокс, Д.Дж. Клосс*. – М.: Олимп-Бизнес, 2006. – 640 с.
4. *Большой психологический словарь* / под ред. Б.Г. Мецгерякова, В.П. Зинченко. – М.: АСТ, 2009. – 816 с.
5. *Большой энциклопедический словарь* / под ред. А.М. Прохоров. – 2 изд., перераб. и доп. – СПб.: Норинт, 1999. – 1434 с.
6. Булыко, А. *Большой словарь иностранных слов* / А. Булыко. – М.: МАСТЕР, 2010. – 704 с.
7. Гальперин, В. *Теория фирмы* / В. Гальперин и др. – М.: Экономическая школа, 1995. – 534 с.
8. Варламова, Т.П. *Большая экономическая энциклопедия* / Т.П. Варламова, Н.А. Васильева,

Л.М. Неганов, Е.В. Сарафанова, Н.Н. Шап. – М.: Эксмо, 2008. – 816 с.

9. Гордон, М.П. *Логистика товародвижения* / М.П. Гордон, С.Б. Карнаухов. – М.: Центр экономики и маркетинга, 1998. – 168 с.

10. Григорьев, М.Н. *Логистика: учеб. пособие для вузов* / М.Н. Григорьев, А.П. Долгов, С.А. Уваров. – М.: Гардарики, 2006. – 463 с.

11. Даль, В.И. *Толковый словарь живого великорусского языка* / В.И. Даль. – в 4 т. – М.: Дрофа, 2008. – 865 с.

12. Дыбская, В.В. *Логистика: учебник* / В.В. Дыбская, Е.И. Зайцев, В.И. Сергеев, А.Н. Стерлигова; под ред. В.И. Сергеева. – М.: Эксмо, 2008. – 944 с.

13. Каточков, В.М. *Логистическая концепция коммерческой деятельности производственного предприятия* / В.М. Каточков. – Челябинск: Изд-во ЮУрГУ, 2001. – 124 с.

14. Кельзен, Г. *Общее учение о государстве*. – М., 1928.

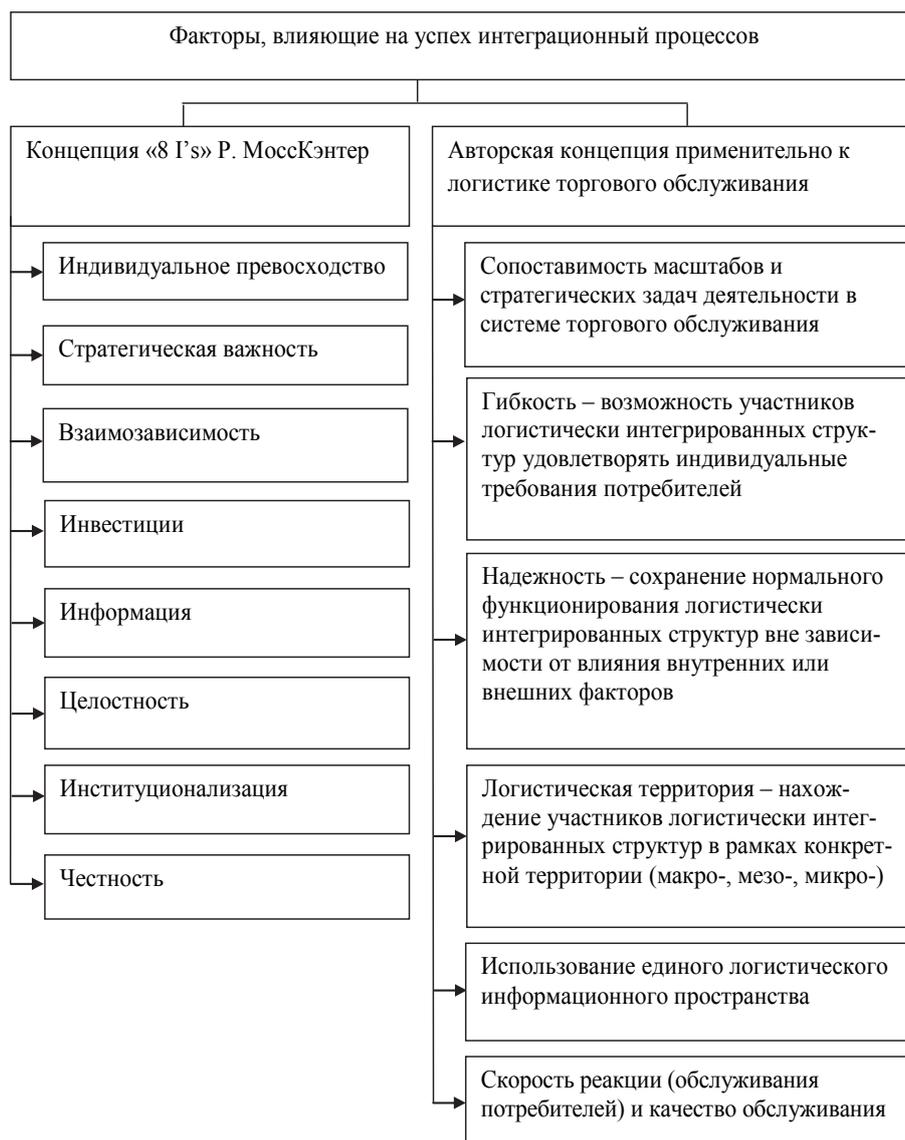
15. Коуз Р. *Фирма, рынок и право* / Р. Коуз. – М.: Экономика, 1993.

16. *Логистика: учебник*. / под ред. Б.А. Аникина. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 368 с.

17. Мейсон, Э.С. *Экономическая концентрация и проблема монополии* / Э.С. Мейсон. – М., 1957. – 127 с.

18. *Модели и методы теории логистики: учеб. пособие* / под ред. В.С. Лукинско. – 2-е изд. – СПб.: Питер, 2008. – 448 с.

19. Неруш, Ю.М. *Логистика: учеб.* / Ю.М. Неруш. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Проспект, 2008. – 517 с.



**Рис. 8. Факторы, влияющие на успех интеграционных процессов применительно к логистике торгового обслуживания**

20. Никуленкова, Т.Т. Проектирование предприятий общественного питания / Т.Т. Никуленкова, Г.М. Ястина. – М.: КолосС, 2006. – 246 с.

21. Орлов, А.С. Исторический словарь / А.С. Орлов, В.А. Георгиев, Н.Г. Георгиева. – М.: Проспект, 2014. – 592 с.

22. Основы логистики: учеб. для вузов / под ред. В.В. Щербакова. – СПб.: Питер, 2009. – 432 с.

23. Политический словарь [Электронный ресурс] // <http://vslovare.ru/slovo/politicheskii-slovar/integratzija> (дата обращения 06.02.2013 г.).

24. Райзберг, Б.А. Современный экономический словарь / Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лозовский, Е.Б. Стародубцева. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2007. – 495 с.

25. Родников, А.Н. Логистика: терминологический словарь. – М.: ИНФРА-М, 2000.

26. Семенов А. Евро – дитя Манделла? Теория оптимальных валютных зон / А. Семенов и др. – М.: Дело, 2002. – 368 с.

27. СигелДжозел, Дж. Словарь бухгалтерских терминов / Джозел Дж. Сигел, Джей К. Шим. – М.: Инфра-М, 2001. – 408 с.

28. Современный экономический словарь. – М.: ИНФРА-М, 2002.

29. Социологический энциклопедический англо-русский словарь. – М.: РУССО, 2002. – 524 с.

30. Сток, Дж.Р. Стратегическое управление логистикой: пер. с англ. / Дж.Р. Сток, Д. Ламберт. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 797 с.

31. Уильямсон, О. Рынки и иерархия: анализ и антитрестовские выводы. Лениздат, 1996.

32. Эванс Фрэнк Ч. Оценка компаний при слияниях и поглощениях: Создание стоимости в

частных компаниях / Эванс Фрэнк Ч., Бишоп Дэвид М. – М.: Альпина Паблишер, 2004. – 332 с.

33. Воронков, Л.С. О многообразии интеграционных процессов в Европе / Л.С. Воронков // Вестник МГИМО университета. – 2013. – № 4(31). – С. 98–105.

34. Горюнов, В.Н. К вопросу об эффективности корпоративной интеграции / В.Н. Горюнов, Е.А. Чувелева // Россия и мировое сообщество перед вызовами нестабильности экономических и правовых систем: материалы Междунар. науч.-практ. конф. (Москва, 16–18 апреля 2012 г.): [в 6 ч.] / Междунар. ин-т экон. и права; под общ. ред. Ф.Л. Шарова. – М.: МИЭП, 2012. Ч. 2 – С. 16–23.

35. Евтодиева, Т.Е. Логистические кластеры: сущность и виды / Т.Е. Евтодиева // Экономические науки. – 2011. – № 4 (77). – С. 78–82.

36. Золотова, А.Ф. Интеракционные тенденции развития региональной логистики / А.Ф. Золотова // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. – 2010. – № 3. – С. 206–211.

37. Зуева, О.Н. Влияние логистического обслуживания товарных потоков на конечные результаты бизнеса / О.Н. Зуева // Известия Уральского

государственного экономического университета. – 2013. – Т. 46. – № 2. – С. 119–122.

38. Рогожкина, Н. Микрологистические системы на предприятиях / Н. Рогожкина // Логинфо.ру. – 2007. – № 3.

39. Рыкалина, О. Вопросы определения понятия интегрированной логистической деятельности в региональном масштабе / О. Рыкалина // Логистика. – 2012. – №11. – С. 42–45.

40. Сергеев, В.И. Терминологические аспекты понятия «устойчивости» цепей поставок в фокусе логистической интеграции / В.И. Сергеев, Е.А. Дорофеева // Логистика. Управление цепями поставок. – № 3(38). – 2010.

41. Цоков, А.В. Интеграционные тенденции развития продуктового ритейлинга в РФ / А.В. Цоков // Terra Economicus. – 2012. – Т. 10. – № 2. – С. 107–110.

42. Шульженко, Т.Г. Исследование проблем логистической интеграции в рамках эволюционного процесса логистики и управления цепями поставок / Т.Г. Шульженко // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. – 2011. – № 4. – С. 102–105.

**Кузменко Юлия Геннадьевна.** Доктор экономических наук, доцент, доцент кафедры «Экономика торговли», заместитель директора института экономики, торговли и технологий, Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск), polina.94@mail.ru.

**Левина Алена Борисовна.** Кандидат экономических наук, доцент, заместитель заведующего кафедрой «Экономика торговли» Института экономики, торговли и технологий, Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск), alena727343@mail.ru.

**Шмидт Андрей Владимирович.** Проректор по учебной работе, доктор экономических наук, доцент, заведующий кафедрой экономики и менеджмента туризма, Южно-Уральский государственный университет, г. Челябинск, kaferda.ems@yandex.ru.

Поступила в редакцию 20 июня 2014 г.

**Bulletin of the South Ural State University  
Series “Economics and Management”  
2014, vol. 8, no. 3, pp. 148–161**

## **GENESIS AND CURRENT STATE OF LOGISTICAL INTEGRATION IN THE AGE OF ECONOMIC GLOBALIZATION**

**YU.G. Kuzmenko**, South Ural State University, Chelyabinsk, Russian Federation

**A.B. Levina**, South Ural State University, Chelyabinsk, Russian Federation

**A.V. Schmidt**, South Ural State University, Chelyabinsk, Russian Federation

The article deals with the study and assessment of the modern condition of logistical integration in the age of economic globalization. The variability of expert opinions about the nature of integration processes is analyzed. Theoretical approaches to the term “integration” from the position of logistics are considered. Special attention is paid to the comparative study of logistical integration levels, logistical paradigms and purposes of trade enterprises when implementing logistics concepts.

The authors have carried out a comparative analysis of theoretical and practical approaches to the genesis of logistics and integration processes and it's proved that it is necessary to consider a modern integration period as an innovative paradigm. The main characteristics of the logistics cluster as an object implementing the principles of integration in a certain area are determined. The key competence of a commercial services system is revealed.

On the basis of the conducted research the author's definition of logistical integration in the sphere of commercial services is given. The conceptual model of logistic infrastructure is presented and the advantages of the service sector integration when combining the functions of transportation, storage of goods and information exchange are described.

**Keywords:** logistics, logistics of commercial services, retail trade, public catering.

### References

1. Al'bekov A.U., Mit'ko O.A. *Kommercheskaya logistika* [Commercial Logistics]. Rostov-na-Donu, Feniks Publ., 2002. 416 p.
2. Arkhipov A.I. *Ekonomicheskiy slovar'* [Dictionary of Economics]. 2nd ed. Moscow, Prospekt Publ., 2012. 672 p.
3. Bauersoks D.Dzh., Kloss D.Dzh. *Logistika: integrirovannaya tsep' postavok* [Logistics: Integrated Supply Chain]. Moscow, Olimp-Biznes Publ., 2006. 640 s. (in Russ.)
4. Meshcheryakov B.G., Zinchenko V.P. (Eds.) *Bol'shoy psikhologicheskiy slovar'* [Big Psychological Dictionary]. Moscow, AST Publ., 2009. 816 p.
5. Prokhorov A.M. (Ed.) *Bol'shoy entsiklopedicheskiy slovar'* [Big Encyclopedic Dictionary]. 2nd ed. St. Petersburg, Norint Publ., 1999. 1434 p.
6. Bulyko A. *Bol'shoy slovar' inostrannykh slovar'* [Big Dictionary of Foreign Words]. Moscow, MARTIN Publ., 2010. 704 p.
7. Gal'perin V. et al. *Teoriya firmy* [Theory of Firms]. Moscow, Ekonomicheskaya shkola Publ., 1995. 534 p.
8. Varlamova T.P., Vasil'eva N.A., Neganov L.M., Sarafanova E.V., Shash N.N. *Bol'shaya ekonomicheskaya entsiklopediya* [Big Economic Encyclopedia]. Moscow, Eksmo Publ., 2008. 816 p.
9. Gordon M.P., Karnaukhov S.B. *Logistika tovarodvizheniya* [Logistics of Product Distribution]. Moscow, Tsentr ekonomiki i marketinga Publ., 1998. 168 p.
10. Grigor'ev M.N., Dolgov A.P., Uvarov S.A. *Logistika: ucheb.posobie dlya vuzov* [Logistics]. Moscow, Gardariki Publ., 2006. 463 p.
11. Dal' V.I. *Tolkovyy slovar' zhivogo velikorusskogo yazyka* [Explanatory Dictionary of the Living Great Russian Language]. Moscow, Drofa Publ., 2008. 865 p.
12. Dybskaya V.V., Zaytsev E.I., Sergeev V.I., Sterligova A.N. *Logistika* [Logistics]. Moscow, Eksmo Publ., 2008. 944 p.
13. Katochkov V.M. *Logisticheskaya kontseptsiya kommercheskoy deyatel'nosti proizvodstvennogo predpriyatiya* [Logistical Concept of a Manufacturing Enterprise Commercial Activity]. Chelyabinsk, South Ural St. Univ. Publ., 2001. 124 p.
14. Kel'zen G. *Obshchee uchenie o gosudarstve* [General Doctrine of State]. Moscow, 1928.
15. Kouz R. *Firma, rynek i pravo* [Firm, Market and Law]. Moscow: Ekonomika Publ., 1993.
16. Anikin B.A. (Ed.) *Logistika* [Logistics]. 3d ed. Moscow: INFRA-M Publ., 2008. 368 p.
17. Meyson E.S. *Ekonomicheskaya kontsentratsiya i problema monopolii* [Economic Concentration and Monopoly Problem]. Moscow, 1957. 127 p.
18. Luganskiy V.S. *Modeli i metody teorii logistiki: ucheb.posobie* [Models and Methods of the Theory of Logistics]. 2nd ed. St. Petersburg, Piter Publ., 2008. 448 p.
19. Nerush Yu.M. *Logistika* [Logistics]. 4th ed. Moscow, Prospekt Publ., 2008. 517 p.
20. Nikulenkova T.T., Yastina G.M. *Proektirovanie predpriyatiy obshchestvennogo pitaniya* [Design of Public Catering Enterprises]. Moscow, KolosS Publ., 2006. 246 p.
21. Orlov A.S., Georgiev V.A., Georgieva N.G. *Istoricheskiy slovar'* [Historical Dictionary]. Moscow, Prospekt Publ., 2014. 592 p.
22. Shcherbakov V.V. (Ed.) *Osnovy logistiki: Ucheb. dlya vuzov* [Fundamentals of Logistics] / St. Petersburg, Piter Publ., 2009. 432 p.
23. *Politicheskii slovar'* [Political Dictionary]. Available at: <http://vslovar.ru/slovo/po-liticheskii-slovar/integratsiya> (accessed 06.02.2013).
24. Rayzberg B.A., Lozovskiy L.Sh., Starodubtseva E.B. *Sovremennyy ekonomicheskiy slovar'* [Modern Dictionary of Economics]. 5th ed. Moscow, INFRA-M Publ., 2007. 495 p.
25. Rodnikov A.N. *Logistika: terminologicheskiy slovar'* [Logistics: Dictionary of Terms]. Moscow, INFRA-M Publ., 2000.

26. Semenov A. et al. *Evro ditya Mandella? Teoriya optimal'nykh valyutnykh zon* [Euro is a Mundell Child? The theory of Optimum Currency Areas]. Moscow, Delo Publ., 2002. 368 p.
27. Sigel Dzhoel Dzh., Shim Dzhey K. *Slovar' bukhgalterskikh terminov* [Dictionary of Accounting Terms]. Moscow, Infra-M Publ., 2001. 408 p.
28. *Sovremennyy ekonomicheskyy slovar'* [Modern Dictionary of Economics]. Moscow, INFRA-M Publ., 2002.
29. *Sotsiologicheskyy entsiklopedicheskiy anglo-russkiy slovar'* [Sociological Encyclopedic English-Russian Dictionary]. Moscow, RUSSO Publ., 2002. 524 p.
30. Stok Dzh.R., Lambert D. *Strategicheskoe upravlenie logistikoy* [Strategic Logistics Management]. Translated from English. Moscow, INFRA-M Publ., 2005. 797 p.
31. Uil'yamson O. *Rynki i ierarkhiya: analiz i antitrestovskie vyvody* [Markets and Hierarchy: Analysis and Antitrust Conclusions]. Leningrad, Lenizdat Publ., 1996.
32. Evans Frenk Ch., Bishop Devid M. *Otsenka kompaniy pri sliyaniyakh i pogloshcheniyakh: Sozdanie stoimosti v chastnykh kompaniyakh* [Corporate Appraisal when Merging Companies: Creation of Value in the Private Sector]. Moscow, Al'pina Publisher Publ., 2004. 332 p.
33. Voronkov L.S. [On the Variety of Integration Processes in Europe]. *Vestnik MGIMO universiteta* [Herald of MGIMO University]. 2013, no. 4(31), pp. 98–105. (in Russ.)
34. Goryunov V.N., Chuveleva E.A. [On the Efficiency of Corporate Integration]. *Rossiya i mirovoo soobshchestvo pered vyzovami nestabil'nosti ekonomicheskikh i pravovykh sistem* [Russia and the International Community Facing the Challenges of Instability in the Economic and Legal Systems: Proceedings of the International Scientific and Practical Conference]. Moscow, 2012, pt. 2, pp. 16–23. (in Russ.)
35. Evtodieva T.E. [Logistics Clusters: the Nature and Types]. *Ekonomicheskie nauki* [Economics]. 2011, no. 4 (77), pp. 78–82. (in Russ.)
36. Zolotova A.F. [The Iterative Trends of Regional Logistics Development]. *RISK: Resursy, informatsiya, snabzhenie, konkurentsya* [RISK: Resources, Information, Supply, Competition]. 2010, no. 3, pp. 206–211. (in Russ.)
37. Zueva O.N. [The Effect of Logistics Service Commodity Flows on the Final Business Results]. *Izvestiya Ural'skogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta* [Proceedings of Urals State University of Economics]. 2013, vol. 46, no. 2, pp. 119–122. (in Russ.)
38. Rogozhkina N. [Micrologistical Systems in Enterprises]. *Loginfo.ru*, 2007, no. 3. (in Russ.)
39. Rykalina O. [Questions to the Definition of Integrated Logistics Activities on a Regional Scale]. *Logistika* [Logistics]. 2012, no. 11, pp. 42–45. (in Russ.)
40. Sergeev V.I., Dorofeeva E.A. [Terminological Aspects of the Concept “Sustainability” of Supply Chains in a Logistical Integration Focus]. *Logistika. Upravlenie tsepyami postavok* [Logistics. Supply Chain Management]. 2010, no. 3(38). (in Russ.)
41. Tsokov A.V. [Integration Trends of Grocery Retailing in the Russian Federation]. *Terra Economicus*, 2012, vol. 10, no. 2, pp. 107–110. (in Russ.)
42. Shul'zhenko T.G. [Study of Logistical Integration within the Framework of an Evolutionary Process of Logistics and Supply Chain Management]. *RISK: Resursy, informatsiya, snabzhenie, konkurentsya* [RISK: Resources, Information, Supply, Competition]. 2011, no. 4, pp. 102–105. (in Russ.)

**Kuzmenko Yulia Gennadievna.** Doctor of Science (Economics), associate professor of the Trade Economics Department, deputy Director of the Institute of Economics, Trade and Technology, South Ural State University, polina.94@mail.ru.

**Levina Alyona Borisovna.** Candidate of Science (Economics), associate professor, deputy head of the Trade Economics Department, Institute of Economics, Trade and Technology, South Ural State University, alena727343@mail.ru.

**Shmidt Andrey Vladimirovich,** Vice-rector for academic affairs, Doctor of Science (Economics), associate professor, head of the Department of Tourism Economics and Management, South Ural state University, Chelyabinsk, kaferda.ems@yandex.ru.

Received 20 June 2014