Украинцев Вадим Борисович. Логистические аспекты формирования конкурентных отношений на региональном рынке товаров и услуг : Дис. ... д-ра экон. наук : 08.00.06 : СПб., 1999 272 c. РГБ ОД, 71:00-8/208-X

**Содержание к диссертации**

Введение

**Глава 1. Потокообразующий характер конкурентных отношений 11**

1.1. Конкурентные отношения экономики переходного периода 11

1.2. Конкурентные потоки рынка товаров и услуг 43

**Глава 2. Исследование конкурентных отношений на региональном рынке товаров и услуг 64**

2.1. Анализ конкуренции на региональном рынке товаров и услуг 64

2.2. Оценка конкурентных сил регионального рынка 99

**Глава 3. Логистизация конкурентных отношений в регионе 130**

3.1. Логистические основы конкурентных отношений 130

3.2. Логистические системы конкурентных потоков товаров и услуг 153

3.3. Логистическое моделирование конкуренции 165

**Глава 4. Логистическое обеспечение конкурентных преимуществ 178**

4.1. Логистика как инструмент конкурентной борьбы 178

4.2. Логистические преимущества в конкурентном соперничестве 207

4.3. Логистизация конкурентной среды 224

Заключение 238

Список использованной литературы 248

* [Конкурентные потоки рынка товаров и услуг](http://www.dslib.net/logistika/logisticheskie-aspekty-formirovanija-konkurentnyh-otnoshenij-na-regionalnom-rynke.html#868381)
* [Оценка конкурентных сил регионального рынка](http://www.dslib.net/logistika/logisticheskie-aspekty-formirovanija-konkurentnyh-otnoshenij-na-regionalnom-rynke.html#868382)
* [Логистические системы конкурентных потоков товаров и услуг](http://www.dslib.net/logistika/logisticheskie-aspekty-formirovanija-konkurentnyh-otnoshenij-na-regionalnom-rynke.html#868383)
* [Логистические преимущества в конкурентном соперничестве](http://www.dslib.net/logistika/logisticheskie-aspekty-formirovanija-konkurentnyh-otnoshenij-na-regionalnom-rynke.html#868384)

**Введение к работе**

Актуальность темы исследования. Конкуренция и конкурентные отношения все более властно вторгаются в экономическую жизнь российского общества. Переходный характер экономической системы Российской Федерации выражается помимо прочего в слабом развитии конкурентных отношений, в широком распространении разнообразных форм недобросовестной конкуренции. Метастазы недобросовестной конкуренции «разъедают» еще недостаточно сформировавшуюся рыночную экономику, существенно замедляют процесс перехода к цивилизованным рыночным отношениям.

Теоретико-методологические основы решения этих проблем заложены трудами таких видных ученых как: А. Смит, Д. Рикардо, К. Маркс, А. Маршал, Д. Робинсон, П. Самуэльсон, М. Портер и другие. Сконцентрировав внимание на изучении экономической природы конкуренции, они редко обращались к изучению особенностей ее проявления в пограничных состояниях перехода от одной социально-экономической формации к другой. Тем более многие из них просто не могли знать, что возможна «реставрация» конкуренции в результате трансформации командно-административной системы хозяйствования в экономику рыночного типа.

Конкурентные отношения экономики переходного периода стали предметом исследований многих соотечественников: Л. Абалкин, Г. Азоев, П. Бу-нич, Е. Гайдар, Д. Львов, Б. Мильнер, А. Юданов, Г. Явлинский и другие. Их научные интересы, как правило, находятся в плоскости решения фундаментальных и прикладных проблем конкуренции экономики переходного периода. Затрагивая практически весь спектр конкурентных отношений, складывающихся в российской экономике, они фактически обходят молчанием такой инструмент регулирования конкуренции как логистика.

Логистический потенциал разрешения внутрипроизводственных конфликтов и конкурентных противоречий был обнаружен учеными задолго до появления термина «логистика» в отечественном научном обороте и до широкомасштабного распространения конкурентных отношений в современной российской экономике. Значительный вклад в разработку общей теории сферы обращения, которая в дальнейшем стала теоретико-методологической базой логистики, внесли: В. Алферьев, Г. Багиев, Е. Белотелое, Е. Блинов, А. Зырянов, К. Инютина, С. Карнаухов, О. Кролли, В. Лагуткин, С. Микить-янц, Д. Новиков, О. Проценко, П. Смирнов, Р. Соколов, Н. Фасоляк и другие ученые.

Почти одновременно с рыночным реформированием экономики России начался процесс активного освоения теории и практики логистики. Сегодня радикальному переосмыслению подвергаются некогда «незыблемые» постулаты в организации процессов распределения и обмена товаров и услуг. Более того, есть все основания считать, что сформировалась и успешно разрабатывается новая отрасль экономических знаний - «логистика», которая постоянно обогащается трудами Б. Аникина, Н. Афанасьевой, А. Гаджинского, М. Гордона, М. Заламановой, Д. Костоглодова, Л. Миротина, О. Новикова, Б. Плоткина, В. Пурлика, А. Родникова, А. Семененко, А. Смехова, В. Стаханова, Л. Федорова, М. Чернышева, В. Щербакова и других ученых.

Разработав концептуальные основы логистики, они за редким исключением не касались проблем взаимодействия и взаимовлияния логистики и конкуренции. Можно назвать лишь единичные работы В. Козлова, В. Сергеева, С. Уварова и еще некоторых ученых, где эти проблемы исследовались частично. Ретроспективный библиографический поиск, проведенный нами, показал, что чаще акцентируется внимание на исследовании логистики как одного из факторов повышения конкурентоспособности фирмы и отдельных видов продукции. Но никто еще не пытался вскрыть рефлексию логистики и

конкуренции, их взаимосвязь и взаимозависимость. Игнорирование этих явлений и процессов не только обедняет логистику как науку, но лишает хозяйственную практику логистического инструментария развития и поддержания цивилизованных конкурентных отношений в экономике Российской Федерации.

Цель и задачи исследования. Целью диссертационного исследования является разработка логистической концепции и теоретико-методологических основ конк>прентньгх отношений на региональном рынке товаров и услуг в условиях экономики переходного периода. Для достижения поставленной цели в диссертационной работе необходимо было решить следующие задачи:

продолжить разработку общей теории конкуренции применительно к российской практике развития конкурентных отношений экономики переходного периода;

вскрыть диалектику взаимосвязи и взаимовлияния логистики и конкуренции на региональном рынке товаров и услуг;

разработать концепцию логистизации конкурентных экономических потоков в микро-, мезо- и макроэкономических системах;

предложить методологию оценки и формирования логистического по-тенишла в разрешении антагонистических конкурентных противоречий и внутрифирменных конфликтов;

дать теоретическое обоснование экономической природы недобросовестной конкуренции и предложить логистический инструментарий борьбы с ее наиболее одиозными формами проявления;

обосновать научно-практические рекомендации по созданию логистических систем в различных конкурентных средах современного бизнеса;

показать основные формы влияния логистики на рост конкурентного преимущества фирмы и доказать их применимость на практике.

В подобной постановке и в таком ракурсе логистическая концепция конкурентных отношений экономики переходного периода разрабатывается впервые.

Методологические основы и эмпирическая база исследования. Теоретическую и методологическую базу диссертационного исследования образуют:

теоретические и концептуальные положения зарубежных и отечественных ученых в области конкуренции и логистики, конкурентных отношений и логистизации региональных экономических потоков;

научно-исследовательские работы известных научных коллективов России, в частности Академии народного хозяйства при Правительстве Российской Федерации, Российской экономической академии, Института исследования товародвижения и конъюнктуры оптового рынка, Санкт-Петербургского государственного университета экономики и финансов, других НИИ и вузов страны;

авторские теоретические разработки по проблемам логистизации конкурентных экономических потоков на региональном рынке товаров и услуг.

Эмпирической базой диссертационной работы стали: законодательные и другие нормативные акты федерального и регионального статуса, регулирующие конкурентные отношения и рыночные трансакции; материалы федеральной и региональной статистики; аналитические и отчетные данные отраслевых, региональных и местных органов управления; результаты оригинальных исследований, выполненных под руководством и при участии автора в Ростовской государственной экономической академии, по заказам Администрации Ростовской области и ряда крупных предприятий региона.

Теоретико-методологический инструментарий исследования включает совокупность экономико-математических, экспертно-эвристических, графоаналитических, статико-логических, социологических и других методов на-

учного поиска. Все это позволило обеспечить репрезентативность использованной информации, доказательность и обоснованность положений и результатов диссертационного исследования.

Предмет и объект исследования. Предметом диссертационного исследования являются конкурентные отношения, складывающиеся на региональном рынке товаров и услуг под влиянием процессов логистизации экономических потоков. Объектом исследования выступают экономические потоки на микро-, мезо- и макроуровне экономической системы Российской Федерации в целом и Ростовской области в частности.

Научная новизна исследования выражается в разработке теоретико-методологических основ логистизации конкурентных экономических потоков на региональном рынке товаров и услуг. Реальное приращение научного знания определяется следующими результатами, полученными впервые:

вскрыта диалектика взаимосвязи и взаимовлияния конкуренции и логистики, конкурентных отношений и логистизации в условиях экономики переходного периода;

развиты теоретические основы логистики конкурентных экономических потоков, формирующихся в микро-, мезо- и макроэкономических системах;

- разработана концепция логистического потенциала конкурентных  
экономических потоков в сопряжении с конкурентным потенциалом фирмы;

предложены методологические основы трансформации конкурентной борьбы в логистическое сопряжение экономических интересов в рамках ме-зоэкономических образований;

дополнена и развита теоретико-методологическая база формирования и функционирования микро-, мезо и макрологистических систем регионального рынка товаров и услуг;

даны научно-практические рекомендации по логистизации экономических потоков ряда крупных производственно-хозяйственных образований корпоративного типа;

представлена функциональная блок-схема укрупненного алгоритма разработки и функционирования автоматизированной системы управления экономическими потоками фирмы;

на уровне теоретической абстракции описаны основные формы влияния логистики на конкурентные преимущества фирмы в конкурентной борьбе;

вскрыты гносеологические корни недобросовестной конкуренции и теоретически обоснован механизм логистической нейтрализации отрицательных последствий внелегальных экономических отношений;

исследована конкурентная среда фирмы через призму логистизации экономических потоков с учетом логистического потенциала реструктуризации производства.

Практическая значимость результатов диссертационного исследования заключается в разработке научно-практических рекомендаций, прикладных методик и программ логистизации конкурентных экономических потоков на региональном рынке товаров и услуг, а также использования инструментария логистики для повышения конкурентоспособности отечественных предприятий. В практической деятельности субъектов Российской Федерации и большинства фирм могут быть использованы:

- экономико-математическая модель оценки логистического потенциала  
конкурентных экономических потоков;

- методики оценки границ товарных рынков, расчета коэффициента  
взаимозаменяемости товаров, определения объема товарного рынка, уровня  
обновления іпюдукции и партнеров по хозяйственным связям;

- иерархическая структура стратегических планов корпорации по  
управлению экономическими потоками;

модели логистических систем управления экономическими потоками в микро и мезоэкономических структурах;

архитектура автоматизированной системы управления экономическими потоками в рамках крупного производственно-хозяйственного комплекса корпоративного типа;

рекомендации по совершенствованию законодательной базы борьбы с недобросовестной конкуренцией.

Отдельные положения диссертации нашли отражение в деятельности органов законодательной и исполнительной власти Ростовской области, в работе таких крупных корпораций, как ОАО «Ростовэлектросвязь», ОАО «Рост^вертол», ОАО «Горизонт», ФПГ «Донинвест» и другие. Только в результате внедрения научно-практических рекомендаций автора в ОАО «Роствертод» удалось в 1998 году сократить материальные затраты на 2,83 млн. руб. и вовлечь в хозяйственный оборот неиспользованные ресурсы на сумму 9,7 млн. руб.

Апробация диссертационной работы проведена на международных, региональных, межвузовских и вузовских научно-практических конференциях, на совещаниях и семинарах руководящих работников прокуратуры Ростовской области, представителей органов местного самоуправления г. Ростова-на-Дону, на собраниях трудовых коллективов ряда крупных предприятий региона. Основные положения и результаты диссертационного исследования нашли отражение в учебных планах и программах ряда экономических дисциплин, читаемых автором студентам Ростовской государственной экономической академии. Подготовленные автором и изданные центральными и местными издательствами монографии и учебные пособия широко используют-

ся при подготовке экономистов высшей квапнфикации во многих вузах Ростовской области и других регионов Российской Федерации.

Публикации. По теме диссертационного исследования автором опубликовано 27 научных и учебно-методических работ общим объемом 65,5 п.л.

## Конкурентные потоки рынка товаров и услуг

Экономические потоки рыночного типа становятся конкурентными потоками товаров и услуг под влиянием пяти сил конкуренции, подробно исследованных М. Портером. С этих позиций конкурентными можно назвать следующие потоки товаров и услуг: - потоки аналогичных товаров и услуг, которые могут быть произведены фирмами-конкурентами; - потоки товаров и услуг - заменителей (субститутов), способных конкурировать между собой; - потоки материально-технических ресурсов, за доступ к которым конкурируют товаропроизводители; - потоки конкурирующего платежеспособного спроса потребителей на рынке товаров и услуг; - потоки конкурентного предложения товаров и услуг на сформировавшемся рынке. Логистическая организация этих и других экономических потоков во многом способствует нейтрализации негативного конкурентного давления, повышая позитивный потенциал конкуренции в целом. Эта возможность заложена в самой природе логистики, которую достаточно точно вскрыл О.Д. Проценко: «Логистика требует нового мышления в области использования ресурсов, классический подход - оптимизация на отдельных участках, новый - оптимизация всех процессов, связанных с организацией производства, для достижения поставленных целей» [202, с. 86]. Системная оптимизация экономических потоков в конкурентной среде предполагает, что использование инструментария логистики обеспечивает сопряжение экономических интересов участников логистических цепей. Исследования, проведенные учеными ИТКОР, показали, что даже в самых простейших логистических цепях товародвижения взаимодействуют не менее четырех участников (звеньев): поставщики, коммерческие посредники, транспортные организации и потребители. Распределение их экономических интересов видно по структуре затрат (табл. 1.8). Конкурентные противоречия в экономических потоках снимаются, если обеспечен системный подход к их организациях на принципах логистики.

Именно на это указывает П. Друкер, когда исследует способы оптимизации затрат: «Вся работа - начиная с момента, когда товар сходит с конвейера, проходит через фасовку, упаковку, наклеивание этикеток, отгрузку на склад, хранение и т.д., вплоть до конечного пункта своего путешествия, до потребителя, - должна рассматриваться как единый процесс» [65, с. 1171. В этой дефиниции достаточно четко проступает экономическая природа материального потока, как процесса движения готовой продукции от товаропроизводителя до потребителя. Материальные потоки как составная часть экономических потоков постоянно находятся под влиянием конкурентных сил, что вызвано соперничеством между фирмами за ограниченные ресурсы общества, а главное, за «кошелек» покупателя. В тоже время в экономическом потоке всегда заложен потенциал сопряжения экономических интересов на основе поиска и установления компромиссов между его участниками. Об этом в частности пишет А.И. Семененко, когда исследует условия «возникновения и эффективного применения логистического подхода», которыми по его мнению: «... являются: - организационное единство потокового процесса; - технологическое единство потокового процесса; - экономическое единство потоковых процессов товарообмена и воспроизводства; - информационное единство потоковых процессов» [214, с. 62-63].

Что бы обеспечить организационное единство экономического потока вне рамок отдельно взятой фирмы требуется согласование интересов всех его участников путем создания общей системы управления, то ли в форме организационно и функционально обособленного логистического центра, то ли в виде делегирования полномочий по управлению экономических потоков одному из участников логистической цепи. В том и другом случаях неизбежен поиск компромиссов, а значит и снятие антагонистических противоречий в конкурентной среде.

В современных системах вещественных и невещественных коммуникаций, по которым осуществляется движение экономического потока, без сопряжения технологий его участников зачастую просто невозможны хозяйственные трансакции. Сам по себе процесс сопряжения технологий товародвижения исключает возможность сохранения коммерческой тайны в этой сфере между участниками логистической цепи, что существенно сужает поле конкурентных антагонизмов. Технологическое единство экономического потока служит основной предпосылкой для достижения организационного, экономического и информационного единства. Сопряжение экономических интересов участников логистических цепей нагляднее всего обнаруживается в экономическом единстве экономического потока. Кажущаяся тавтологичность подобного утверждения, тем не менее подчеркивает важность экономического единства для любого потокового процесса в хозяйственной сфере. В большей мере это касается рыночно организованного оборота ресурсов общества; в меньшей степени - государственно управляемых процессов. В рыночной экономике без сопряжения экономических интересов практически невозможно обеспечить оптимальную организацию экономических потоков. Информационное единство экономического потока для многих ученых и практиков аксиоматично. Действительно трудно рассчитывать на эффективное использование ресурсов без создания единого информационного пространства в стране, отрасли, регионе, а тем более в экономическом потоке. Связанная с этим информационная открытость участников логистических цепей способствует замещению конкурентной конфронтации логистической кооперацией. Конечно, все это не исключает конкуренцию вообще, а во многом сужает сферу использования различных форм проявления недобросовестной конкуренции. Если взаимосвязь конкуренции с экономическим потоком для многих проблематична, то логистика и поток нередко воспринимаются чуть ли не как синонимы. При этом чаще всего имеется в виду материальный поток, а также обслуживающие его потоки финансов и информации [5, 8, 9, 18, 42, 51, 98, 109, 110, 111, 144, 146, 148, 149, 150, 151, 169, 173, 188, 190,191, 197, 202, 214, 246 и др.]. Пожалуй самый полный перечень потоков, которыми якобы оперирует современная логистика, дает С.А. Уваров 1246, с. 74-751

## Оценка конкурентных сил регионального рынка

Оценка конкурентных сил является составной частью оценки логистического потенциала экономических потоков в регионе. Методологической основой при этом служит теория анализа конкурентных сил, разработанная М. Портером, и прикладные методики оценки степени монополизации рынка. Оценка уровня развития конкуренции на региональном рынке товаров и услуг возможна по показателю степени монополизации рынка, который по принятой Министерством РФ по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства методике рассчитывается как: где Км - коэффициент, характеризующий степень монополизации рынка; Ом - объем производства продукции предприятий-монополистов; 00 - объем продукции, производимый отраслью. По состоянию на 1 января 1997 г. уровень монополизации основных отраслей экономики Ростовской области характеризовался следующими показателями (табл. 2.12): 1) абсолютно монополизированной является электроэнергетика, так как в данной отрасли функционируют в основном естественные монополии; 2) близкой к чистой монополии надо признать топливную промышленность (особенно добычу угля, где доля предприятий-монополистов достигает 80%); 3) в черной и цветной метаплургии почти половину рынка захватили монополии, а по отдельным сортаментам металлопроката на региональном рынке действуют абсолютные монополисты. Общий уровень монополизации экономики Ростовской области в 45% мало что говорит для принятия конкретных действий по снижению монопольного влияния товаропроизводителей. Для этого поотраслевая оценка монополизации рынка дополняется анализом доли монопродукта, по которому то или иное предприятие включено в реестр предприятий-монополистов. Особенно высока доля монопродуктов у предприятий пищевой промышленности (чаще всего она составляет 100%), машиностроительного комплекса (до 80%) и менее всего в полиграфическом комплексе (как правило до 20%). Динамизм на региональном и федеральном рынках требует постоянного наблюдения за уровнем монополизации.

Данная функция возложена на РТУ, которое ведет реестр предприятий-монополистов Ростовской области. Реестр имеет два раздела: 1) федеральный и 2) региональный. Первый включает предприятия-монополистов на рынке России, а второй - на рынке Ростовской области (см. табл. 2.12). Анатаз практики ведения реестра предприятий-монополистов в РТУ показал, что система статистического учета недостаточно гибко реагирует на изменения конъюнктуры рынка. Особенно это касается оценки степени монополизации в сфере коммерческого посредничества, финансов, управления. Для данной группы предприятий, по нашему мнению, необходимо использовать источники косвенной информации, включая налоговые инспекции, та можню и т.д. Интересным, но не бесспорным, является опыт РТУ исключения из регионального раздела реестра предприятий-монополистов на основании заключения между РТУ и предриятием-монополистом соглашения о соблюдении правил и обычаев делового оборота в интересах потребителей. Складывается двойственное отношение к данному нововведению. С одной стороны, необходимо стимулировать антимонопольные тенденции и развитие конкуренции; с другой - весьма распространенная необязательность российских предпринимателей потребует расширения аппарата РТУ для контроля за реализацией подобных соглашений. Можно поддерживать или отвергать те или иные действия Министерства РФ по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства и его региональных представительств, но при этом не будет решен главный вопрос - адресность антимонопольных мероприятий. Любому непредвзятому экономисту очевидно, что уровень монополизации экономики Ростовской области, по оценке РТУ, явно занижен. Влияние монополизма ощущается повсюду: от производства до потребления. Экспертные оценки показывают, что уровень монополизации в регионе близок к 70%, но никак не 45%. Впрочем и те и другие утверждение обладают недостаточной доказательностью. По нашему мнению, прежде чем оценивать уровень монополизации необходимо определиться в основных методических подходах к такой оценке. Совершенно очевидно, что подобная оценка должна строиться на следующих основных принципах: 1) определение границ оцениваемых рынков. Оценки будут диаметрально противоположны для регионального, республиканского и федерального рынков; 2) определение товарной номенклатуры и степени ее детализации. Уровень монополизации различается по мере учета различных модификаций, а также товаров-субститутов;

## Логистические системы конкурентных потоков товаров и услуг

Трансформация конкурентных экономических потоков в логистически организованные не может осуществляться автоматически (естественным путем), а требует сознательных, целенаправленных усилий их организаторов и участников. При этом взаимодействие и взаимовлияние участников экономических потоков обретает целеустремленный, системный характер, т.е. формируется некая логистическая система.

Логистическую систему конкурентных экономических потоков мы рассматриваем как синтез конкуренции и логистики в экономических потоках, к которому, как правило, приближаются путем отрицания логистическим сопряжением экономических интересов антагонизма конкурентного соперничества их участников. Иначе говоря диалектика формирования логистической системы может быть описана так: тезис - конкурентное соперничество; антитезис - логистическое сопряжение; синтез - логистическая система.

Переходя от абстрактного понятия «логистическая система» к конкретному, необходимо хотя бы в самых общих чертах рассмотреть эту дефиницию в ретроспективе. Разумеется в словосочетании «логистическая система» основным, определяющим словом является «система». Из всего многообразия представлений о системах возьмем лишь одно, сформулированное Дж. ван Гигом: «Система есть совокупность или множество связанных между собой элементов» [45, с. 17]. Если логистику представлять как науку и практику управления экономическими потоками, то логистическую систему в этом случае можно определить как множество связанных между собой участников процесса управления экономическими потоками.

Поскольку взгляды на сущностную характеристику логистики различаются, постольку и представления и логистической системе нередко далеки от предложенного нами. В частности, в одном из первых учебных пособий по логистике, широко тиражированном центральными изданиями (автор A.M. Таджикский), записано: «Логистическая система - это адаптивная система с обратной связью, выполняющая те или иные логистические функции» [42, с. 351. Фактически это дословное повторение определения «логистическая система», данного A.M. Родниковым в терминологическом словаре «Логистика» [197].

Значительно шире, а точнее говоря глобальнее, подходят к определению «логистическая система» ученые Санкт-Петербургского государственного университета экономики и финансов. Так, Н.В. Афанасьева, исследуя логистические общественные системы, считает, что: «Таковой можно назвать любую целостную общественную или большую систему, которая в естественном стремлении обеспечить свое устойчивое расширенное воспроизводство и продолжить тем самым жизненный цикл своего существования на длительную перспективу целеустремленно ищет и находит наиболее эффективную форму системной организации своего функционирования и развития» [18, с. 66].

Трудно не согласиться с Н.В. Афанасьевой, что практически любая логистическая система является общественной системой, даже если она формируется на микроэкономическом уровне, т.е. в рамках отдельно взятого предприятия. Но в тоже время признать предложенную ею категорию «логистическая система» в качестве исходной мешает чрезмерная абстракция от собственно логистики, специфика которой объективно должна быть отражена в подобной дефиниции.

Особенности, специфика логистики учтены в других определениях сущности логистической системы, данных учеными Санкт-Петербургской шкоды логистики. К примеру, С.А. Уваров считает, что: «... логистическая система представляет собой упорядоченную структуру, в которой осуществляется планирование и реализация движения и развития совокупного ресурсного потенциала, организованного в виде логистического потока, начиная с отчуждения ресурсов у окружающей среды вплоть до реализации конечной продукции» [246, с. 116-117].

Менее глобально и более предметно характеризует логистическую систему В.И. Сергеев: «Логистическая система - это сложная организационно завершенная (структурированная) экономическая система, состоящая из взаимосвязанных в едином процессе управления материальными и сопутствующими им потоками элементов-звеньев, совокупность которых, границы и задачи функционирования объединены внутренними целями организации биз неса и (или) внешними целями» [215, с. 68]. Эту7 точку зрения полностью разделяют авторы учебного пособия «Основы логистики» [169, с. 23].

Дальнейшей конкретизацией понятия «логистическая система» можно считать концептуальные положения, высказанные учеными Российской экономической академии на первой межотраслевой научно-методической и научно-практической конференции «Логистика в современных условиях развития экономики РФ»: «В основу функционирования логистических систем предлагаются следующие концептуальные предложения: реализация системного подхода к созданию высокоэффективных народно-хозяйственных комплексов путем межрегиональной интеграции и углубленной специализации производств; комплексный автоматизированный учет совокупных издержек производства и обращения по всей логистической цепочке, с ориентацией на максимальное удовлетворение требовании рынка; развитие сервисных центров и служб в регионах России, ориентированных на гибкость технико-технологических цепочек прохождения продукции и информации, обеспечивая тем самым высокую надежность и качество функционирования логистической системы» [П1, с. 35].

В более лаконичной форме эта же мысль высказана в учебном пособии «Маркетинг и логистика фирмы», авторы которого считают, что: «... логистическая система есть совокупность взаимосвязанных и взаимодействующих участников экономических потоков, объединенных единством целей и экономических интересов» [231, с. 126]. При этом основными свойствами подобной системы называются

## Логистические преимущества в конкурентном соперничестве

Под логистическими преимуществами фирмы (корпорации) в конкурентном соперничестве мы понимаем наиболее полное и эффективное использование логистического потенциала внутрифирменных ( внутрикорпоративных ) и внешних экономических потоков. В самом общем виде эти преимущества характеризуются следующим: 1) наиболее удачным выбором контрагентов по хозяйственным связям, включая поставщиков, кредиторов, коммерческих посредников, потребителей и т.д.; 2) нахождением оптимальных каналов распределения и организации товародвижения готовой продукции и услуг; 3) моделированием и реализацией наиболее рациональных логистических цепей и операций; 4) создание наиболее благоприятных условий для разработки стратегии и тактики ресурсосбережения во всех экономических потоках; 5) сопряжение экономических интересов всех участников логистиче ских систем и др. Эти и другие логистические преимущества образуют своеобразный интегральный конкурентный потенциал фирмы, формируемый за счет комплексного использования инструментария логистики.

В этом смысле мы единодушны с авторами монографии «Логистика фирмы», которые подчеркивают: «Основным, системообразующим логистическим фактором конкурентного преимущества и конкурентоспособности фирмы является ее интегральный потенциші» [92, с. 141]. При этом они обращают внимание на следующие принципы: - непрерывное обновление и использование высокопроизводительных (развитых и специализированных) и эффективных ресурсов; - создание эффективной и гибкой (развитой и специализированной) организации, отвечающей целям стратегического развития; - обеспечение эффективной комплексности и сбалансированности (специализированности и развитости) функционатьной деятельности; - установление, поддержание и развитие хозяйственных связей и деловых отношений с продавцами, поставщиками, обладающими высоким (превосходящим) потенциалом развития (специализированностью и развитостью), устойчивыми и долговременными конкурентными преимуществами -конкурентоспособностью высокого порядка; - установление, поддержание и развитие хозяйственных связей и деловых отношений с посредническими (коммерческими) организациями, обладающими высоким (превосходящим) потенциалом развития ( специализированностью, развитостью и требовательностью ) и высокой конкурентоспособностью; - установление, поддержание и развитие хозяйственных связей и деловых отношений с покупателями и потребителями, обладающими высоким (превосходящим) потенциалом развития (специализированностью, развитостью, требовательностью, разборчивостью), долговременными и устойчивы ми конкурентными преимуществами - конкурентоспособностью высокого порядка; - жесткость и динамичность конкуренции с выдающимися конкурентами, обладающими высоким (превосходящим) потенциапом развития и высокой (превосходящей) конкурентоспособностью как определенного стандарта для сравнения и превосходства, а не подражания. Как под влиянием логистики, так и всей совокупности факторов конкурентный потенциал фирмы постоянно видоизменяется с определенной цикличностью.

Как правило циклы конкурентного потенциала практически тождественны жизненным циклам товарных и иных нововведений, которые и характеризуют конкурентоспособность фирмы. Исходя из этого можно определить пять стадий жизненного цикла конкурентоспособности фирмы: 1) зарождение, когда начинает формироваться конкурентный потенциал фирмы, как правило, в связи с появлением товарного или иного нововведения, обладающего значительными конкурентными преимуществами. Аналитически это можно описать комбинированной экспоненциально-степенной функцией: где у - уровень конкурентоспособности фирмы; е - основание натурального логарифма; t - время, в течение которого протекает жизненный цикл конкурентного преимущества фирмы; а и Ъ - коэффициенты при оцениваемых показателях. Графически эта стадия может быть представлена следующей кривой (рис. 4.3):