



НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 347.763

DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-3-12>

## Исследование онтологии логистики историко-генетическим методом



Валерий КУРГАНОВ



Михаил ГРЯЗНОВ



Алексей ДОРОФЕЕВ

*Валерий Максимович Курганов*<sup>1</sup>, *Михаил Владимирович Грязнов*<sup>2</sup>, *Алексей Николаевич Дорофеев*<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Тверской государственный университет, Тверь, Россия.

<sup>2</sup> Магнитогорский государственный технический университет им. Г. И. Носова, Магнитогорск, Россия.

<sup>3</sup> Финансовый университет при Правительстве РФ, Москва, Россия.

✉ <sup>1</sup> [glavreds@gmail.com](mailto:glavreds@gmail.com).

### АННОТАЦИЯ

Цель исследования состоит в установлении происхождения и эволюции термина «логистика», понимаемой как управление материальными потоками и запасами. Использован историко-генетический метод и контент-анализ в изучении имеющихся источников.

Показана несостоятельность предположений о происхождении наименования «логистика» в современной трактовке из античной Греции и Византийской империи. Также отсутствует связь разрабатываемой Лейбницем математической логики с содержанием логистики в экономике и военном деле. Установлена неправомерность объяснения эволюции термина «логистика» случайными совпадениями слов, являющихся омонимами и относящихся к разным историческим эпохам и странам.

Подтверждён приоритет Г. В. Жомини в формулировке принципов логистики в его работах по военному искусству, написанных после эмиграции в Российскую империю. Благодаря распространению трудов Жомини в странах мира логистика стала развиваться в современном виде, первоначально в военной сфере, а затем в экономической деятельности.

Систематизированы причины, которые привели к интенсивному развитию логистики во время Второй мировой войны и в послевоенное время. Исследованы различия в приоритетах в эти периоды в странах мира. Выявлены две основные тенденции, одна из которых состояла в использовании конкурентных преимуществ логистики в рыночной среде, а другая – в обеспечении пространственной связности и транспортной доступности территорий.

Ключевые слова: логистика, терминология, онтология, историко-генетический метод.

*Для цитирования:* Курганов В. М., Грязнов М. В., Дорофеев А. Н. Исследование онтологии логистики историко-генетическим методом // Мир транспорта. 2023. Т. 21. № 3 (106). С. 124–132. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-3-12>.

**Полный текст статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.  
The full text of the article in English is published in the second part of the issue.**

## ВВЕДЕНИЕ

Известно несколько десятков определений понятия «логистика», содержащихся в учебниках, учебных пособиях, монографиях и других публикациях. Такое расхождение в понимании, что такое «логистика», можно воспринимать как курьёз, так как организацией материальных потоков и хранением запасов люди занимаются, начиная с возникновения товарного производства, то есть со времён неолитической революции. Вместе с тем творческая активность авторов публикуемых материалов, считающих себя специалистами в логистике, имеет под собой объективное основание. Ведь мало кому приходит в голову составлять определения физики, астрономии или математики. Эти отрасли знаний уже сформировались.

Обилие определений говорит о том, что логистика, возникшая в начале развития цивилизации одновременно с появлением производящего хозяйства и торговых отношений, стала формироваться как наука относительно недавно. Начальный этап любой науки – это формирование её онтологии, терминологической базы. Традиционное понимание онтологии как области философии, исследующей общие категории и закономерности бытия, всё чаще дополняется конкретно-предметными аспектами в соответствующих областях науки. Онтология определяет предметную область исследования, основные понятия и связи между ними. В этом смысле онтология близка по своему значению к термину «тезаурус» [1].

Вместе с тем понятие «онтологии» может иметь более сложную многоуровневую иерархическую структуру. Согласно онтологии, понятия в выбранной сфере деятельности распределяются по группам, которые находятся между собой в горизонтальных и вертикальных связях. Характеризуются отношения и типы взаимодействия между понятиями. Исследование онтологии имеет значение для уточнения семантики (смыслового наполнения) той или иной области деятельности, способствует единообразному пониманию терминологии логистики и установлению взаимосвязей между терминами [2].

*Цель* исследования состоит в установлении происхождения и эволюции термина «логистика», понимаемой как управление материальными потоками.

## РЕЗУЛЬТАТЫ

### Операционная деятельность в логистике и несостоятельность предположений о происхождении её названия из греческого языка

При формировании онтологии логистики одна из задач состоит в установлении происхождения самого названия этой сферы деятельности. В публикациях различных авторов одновременно могут предлагаться взаимоисключающие версии. Главное даже не в том, что эти версии взаимоисключающие и могут размещаться рядом, например, в одном учебнике или учебном пособии. Проблема в том, что приводимые в литературе сведения далеко не всегда имеют отношение к координации взаимодействия участников цепи поставок, движению материальных потоков, формированию запасов, складскому хранению и другим видам деятельности, которые принято связывать с логистикой в современном её понимании.

Одним из примеров такого подхода является поиск истоков термина «логистика» в греческом языке. В частности, его происхождение связывают с древнегреческим словом *λογιστική* [логистике] – «счётное искусство» [3]. В Афинах логистами называли выборных контролёров, осуществлявших финансовую проверку деятельности должностных лиц. Если выявлялись злоупотребления, то логи́сты готовили материалы к судебному рассмотрению [4]. После чтения трактата Аристотеля (384–322 годы до н. э.) [4], где упоминаются античные «аудиторы» и «дознаватели», становится ясно, что они не имели отношения к транспортировке, управлению запасами и выполнению других операций, связанных с товародвижением. Примерно так же нельзя говорить, что Норберт Винер (1894–1964), опубликовав свою знаменитую книгу «Кибернетика или управление и связь в животном и машине», посвятил её вопросам кораблеводства, так как греческое слово *κυβερνητική* [кибернетике] означает «искусство управления судном», «искусство кормчего».

Ценным историческим источником являются византийские литературные памятники. В частности, сочинение императора Константина VII Багрянородного (Порфирогенета) (905–959) «Об управлении империей» включает главу «О росах, отправляющихся с моносилами из России в Констан-



тинополь», в которой содержится первое документальное описание транспортного обеспечения международной торговли нашей страны с Восточной Римской империей [5].

В Византийской империи государственным языком был греческий. На нём, спустя тысячу лет после Аристотеля, написано сочинение византийского императора Льва VI (866–912) «О тактике» [6], которое тоже часто в современной литературе называют одним из источников появления термина «логистика» применительно к военной сфере. Действительно, император пишет о логистике, но имеет в виду решение кадровых и финансовых вопросов обеспечения армии, а не перемещение войск и воинского снаряжения. Обеспечивать движение византийской армии на марше, проверять состояние дорог и переправ должны были не «логисты», а антикенсоры (**ἀντικένσωρ**). В их функции входило также определение потребности в провианте и снаряжении для ведения боевых действий. Антикенсоры вместе с минсорамы (**μῆνσωρ**) или, в другом написании, минсураторами, организовывали размещение войск лагерем. Снабженческие функции возлагались на палликарриев (**παλλικάρριον** или **πάλλιξ**), служивших в обозе (**τοῦλδος** [тоулдос] или **τοῦλδον** [тоулдон]). Чтобы убедиться, что византийские «логисты» не занимались тем, что сегодня понимается под логистикой, в том числе применительно к военным вопросам, достаточно прочитать труд Льва VI [6].

Довольно часто в литературе по логистике упоминают, что великий математик и философ Готфрид Вильгельм Лейбниц (1646–1716) использовал слово «логистика» для названия математической логики – разрабатываемого им нового направления в науке. В чём смысл упоминания Лейбница в современной литературе по логистике – неясно, так как очевидно, что сложившееся в настоящее время содержание логистики никак не связано с математической (говоря по-другому, символической или формальной) логикой. Может быть, некоторые авторы предполагают, что указание имени учёного-энциклопедиста, создавшего независимо от Ньютона дифференциальное и интегральное исчисление, придаст современной логистике больший авторитет?

Дополнительно можно отметить, что труды Лейбница по математической логике при его жизни не публиковались и были практически неизвестны. Логические исчисления были созданы спустя почти полторы сотни лет после смерти Лейбница, и начало работ в этом направлении связывают с выходом в свет в 1847 г. статьи Джорджа Буля (1815–1964) «Математический анализ логики» [7]. Д. Буль, узнав, что Г. Лейбниц предвосхитил его открытия, почувствовал, «как будто Лейбниц пришёл и пожал ему руку через столетия» [7]. Это делает честь английскому математику, но не имеет отношения к логистике, как она трактуется сейчас.

Точно также не имеет отношения к логистике как управлению материальными потоками то обстоятельство, что в 1904 г. по предложению участников философского конгресса в Женеве (один из предложивших был выходцем из России) за математической логикой было закреплено название, использовавшееся в рукописях Лейбница, – «логистика» [8]. Этот факт попал в советскую «Философскую энциклопедию», вышедшую в 1960–1970 гг., и с тех пор вот уже более полувека воспроизводится оттуда в различных изданиях [8]. В настоящее время, если посмотреть литературу по математической логике [9; 10], то можно увидеть, что применительно к ней термин «логистика» практически никогда не используется. Так что события женевского конгресса 1904 г. могут представлять интерес для изучения истории философской мысли, но не для понимания эволюции логистики как сферы экономической деятельности.

Если бы авторы современных публикаций по логистике в поисках происхождения этого термина углубились в античную философию, то они могли бы, опираясь на авторитет Аристотеля, предложить ещё одну версию. Античный философ создал систему дедуктивных умозаключений, которую назвал силлогистикой (от греч. **συλλογίζομαι** – рассчитываю, считаю) [10–12]. К счастью, пока ещё логистику, как организацию товародвижения, не связывают с силлогистикой.

Также пока нет попыток связать происхождение термина «логистика» с полученным в 1838 г. бельгийским математиком Пьером Франсуа Ферхюльстом (1804–1849)

логистическим уравнением, которое нашло применение для моделирования численности населения, описания экономической динамики, в экологии и в других областях [13; 14]. Учитывая универсальный характер логистического уравнения и популярности описываемой им логистической кривой (сигмоиды, сигмовидной кривой, S-образной кривой), надо отдать должное сдержанности авторов публикаций о логистике.

Заканчивая обсуждение отсутствия связей происхождения термина «логистика» с городским самоуправлением Афин за триста лет до нашей эры, византийской армией Раннего Средневековья, созданием основ математической логики на рубеже XVII–XVIII вв. и философским конгрессом в начале XX в., уместно привести один из законов логики, как его сформулировал Аристотель – автор этого закона: «Значить не одно – ничего не значить. А если имена лишены значений, то невозможно друг с другом вести разговор, а по правде и с самим собой... Итак, как мы и говорили в начале, имя что-то значит и значит что-то одно» [15, С. 89–90].

Попытки объяснить термин «логистика» случайными совпадениями слов, имеющих различный смысл и относящихся к разным историческим эпохам, являются бесплодными. В различных языках присутствуют омонимы – слова, одинаковые по написанию, но разные по значению. Например, в русском языке есть слово «карьер» в значении «каменоломня» (перешло от французского *carrière*) и есть слово «карьер» в значении «галоп лошади» (имеет в основе итальянское *carro* в значении «колесница», «повозка» и образованное от него итальянское *carriera* – «быстрый бег лошади»).

Чтобы установить происхождение понятия «логистика», надо найти, когда оно стало, по выражению Аристотеля, «значить» то же, что и сейчас, то есть когда его содержание стало близким к современному пониманию и стало означать координацию действий всех сторон, участвующих в организации материальных потоков; выполнение транспортных операций; хранение и распределение запасов и другие связанные с этим операции. Причём под материальными потоками надо понимать не только движение различных грузов, но также и перемещение людей.

## Роль Г. В. Жомини в создании логистики как современной науки

Возникновение логистики как науки связано с именем Генриха Вениаминовича Жомини (1779–1869). Поскольку Жомини был профессиональным военным, то он разрабатывал логистику как одну из составляющих военного искусства, в котором особо выделил стратегию, тактику и логистику [16, с. 29–30; 134; 140–141]. Не больше и не меньше: по его мнению, чтобы победить в боевых действиях, нужно владеть стратегией, тактикой и логистикой. Логистику Жомини определял как практическое искусство двигать армии, детальную организацию маршей, устройство лагерей, размещение войск на квартирах, – всё это обеспечивает достижение стратегических и тактических целей [16, С. 140–141]. После трудов Жомини термин «логистика» стал в своём современном значении употребляться сначала в военном деле, а потом и для обозначения соответствующей области экономической деятельности.

Создатель науки о военной логистике, из которой потом выросла современная гражданская логистика, заслуживает хотя бы нескольких слов для описания его жизненного пути. В литературе Жомини нередко называют французским военным теоретиком. Удивительно, но иногда в отечественных изданиях можно встретить даже англоязычное написание его фамилии – «Джомини».

В действительности Антуан-Анри Жомини (Antoine-Henri Jomini, таким было его имя при рождении) родился в состоятельной швейцарской семье. В Швейцарии поступил на военную службу. Вскоре, будучи совсем молодым человеком, он написал двухтомный труд, название которого не может не впечатлять даже в кратком воспроизведении: *Traité des grandes opérations militaires...* («Трактат о больших военных действиях...»). Желая его издать, он добился в 1804 г. аудиенции у французского маршала Нея. Тот выделил необходимые средства и пригласил юного швейцарца к себе на службу. Так началась его карьера в Наполеоновской армии. Трактат Жомини, впоследствии дополненный, неоднократно переиздавался, в том числе в России, Британии, Америке [17].

В 1813 г. произошёл конфликт 34-летнего Жомини, уже имевшего с 1811 г. звание бригадного генерала, с начальником штаба французской армии маршалом Бертье.



В итоге он решил эмигрировать в Россию, где ему присвоили чин генерал-лейтенанта. Имя Генрих Вениаминович он принял, перейдя в православие, и на протяжении 56 лет оставался российским подданным, вплоть до своей кончины. Живя в России, труды он продолжал писать по-французски, поскольку русский язык так и не выучил. В этом не было необходимости, поскольку в российском высшем обществе французский язык был общеупотребителен. Тем не менее, его труды переводились и издавались на русском языке. Самой значительной работой является «Краткое начертание военного искусства», написанная в 1837 г. первоначально «для наставления августейшего лица» [16, с. 1] (наследника престола Александра Николаевича, будущего императора Александра II). В 1840 г., через 27 лет после эмиграции Жомини в Россию, она была издана на русском языке [16]. Книга постоянно дополнялась и существенно перерабатывалась автором, приобретая популярность в различных странах. В 1939 г. под названием «Очерки военного искусства» она была издана наркоматом обороны СССР (перевод с оригинала 1855 г. на французском языке) [18]. Именно во втором томе этой книги и содержится наиболее полное и точное изложение представлений Жомини о военной логистике, которой посвящена глава VI «О логистике, или о практическом искусстве приводить армии в движение». В XXI веке книга Генриха Вениаминовича Жомини не забыта и продолжает переиздаваться [19].

Говоря о развитии логистики в нашей стране в XIX веке, уместно вспомнить, что её название было включено В. И. Далем (1801–1872) в его знаменитый «Толковый словарь» (в пояснении к статье «Логика»): «Логистика... часть тактики, о передвижении войск» [20, С. 262]. Зная о дружбе и постоянном общении В. И. Даля и А. С. Пушкина, можно предположить, что в творческом наследии великого поэта когда-нибудь отыщется и термин «логистика».

Жомини не преувеличивал и не преуменьшал свой вклад в логистику. Он отмечал, что первое систематическое описание военной логистики («первый опыт о логистике») дал Жак-Франсуа де Шастене, маркиз де Пюисегюр (1656–1743) [16, С. 2], автор трактата «Искусство войны», который

был издан уже после его смерти в 1749 г.

При «Короле-Солнце», Людовике XIV, Пюисегюр занимал должность *maréchal général des logis*, что переводится на русский язык примерно как «главный маршал квартир». В публикациях по французской военной истории отмечается, что со второй половины XVI века в функции этого военачальника входила организация маршей армии, организация и возведение лагеря, снабжение провиантом и боеприпасами. Приблизительно так понимаются в армиях других стран функции начальника штаба. Как только главнокомандующий определял конечный пункт назначения армии, главный маршал квартир (*maréchal général des logis*) проводил рекогносцировку местности, изучал состояние дорог и переправ, определял места устройства лагерей и размещения состава армии на квартиры, порядок обеспечения провиантом и боеприпасами, составлял карты, после чего разрабатывал маршевые приказы – подробные маршруты движения для каждой колонны. Ошибки могли привести к проигрышу военной кампании [21].

Сконцентрировать превосходящие силы на самом важном направлении в нужное место и в нужное время, обеспечив решающий перевес над противником, – таков принцип победы всех выдающихся полководцев: Александра Македонского, Ганнибала, Цезаря, Румянцева, Наполеона, Суворова, Кутузова. Справедливо также обратное: стратегические просчёты в логистике приводят, в конце концов, к военному поражению. По этой причине Ганнибал 15 лет побеждал римлян в Италии, но был вынужден эвакуировать оттуда свои войска. Через две тысячи лет после Ганнибала невозможность логистического обеспечения армии Наполеона привела, в совокупности с другими факторами, к её полному уничтожению в России. Наполеон бросил остатки своих войск и бежал в Париж. К слову сказать, морозы в 1812 году начались тогда, когда французская армия практически уже перестала существовать. Народная память сохранила слова М. И. Кутузова в обращении к войскам: «Война окончена за полным истреблением неприятеля».

Опираясь на опыт предшественников, Жомини писал: «Слово «логистика», как известно, происходит от *Major general des*

*logis* (по-немецки переводимого «квартир-мейстер»), то есть от названия той категории офицеров, обязанность которых когда-то состояла в расположении войск по квартирам или в лагерях, в направлении колонн и в расположении их на месте. Этим и ограничивалась вся логистика, которая всё же, как видим, включала в себя устройство обычных лагерей. Но после того как установился новый способ войны без лагерей, движения стали более сложными, а потому и штабы получили также более широкие права и обязанности... прежняя старая логистика уже не является более достаточной для обозначения науки штабов... ей нужно придать другое развитие и сделать из неё новую науку» [18].

Заслуга Жомини состоит в том, что его книга даёт ясный и однозначный ответ на вопрос о происхождении термина «логистика».

Термин «логистика» в современном понимании происходит от французского слова *le logis* – жилище. Этот термин связан с необходимостью обеспечить жильем армию при её перемещениях во время маршей. Постепенно содержание логистики расширилось, и она стала, говоря словами Жомини, «новой наукой» [18].

Во французском языке есть и другие слова с этим же корнем и близкими значениями, например, *loge* – ложа, комната, камера, помещение; *le logement* – жильё, квартира. В немецкий язык из французского попало слово *das logis* – жилище [22, С. 54]. В немецком языке есть также слова *logieren* – (временно) жить; квартировать; поселять; устраивать на жительство; *das lager* – склад, лагерь, хранилище, магазин. Существуют однокоренные слова аналогичного значения в русском языке и других славянских языках: логово, логовище, берлога, лог, лежбище, ложе, лежать. Можно предположить, что корень «лог» или «*log*» характеризует этимологические связи слов в языках индоевропейской семьи (в частности, французском, немецком, русском и других языках этой семьи) со значениями «жилище» (как для людей, так и для животных), «место расположения», «помещение» и т. д. Можно предположить, что подобное происхождение имеет также латинское слово *locus* (место).

Термин «логистика» появился во французской армии со второй половины XVI века, задолго до Жомини, для обозначения организации перемещений войск, их разме-

щения на квартирах и в лагерях, поставок продовольствия и военного снаряжения. Непреходящее значение труда Жомини состоит также в том, что он сформулировал задачи «новой» логистики, коренным образом отличающейся от «старой» логистики, от прежних представлений о её содержании. Чрезвычайно важно, что все эти задачи очень легко интерпретируются применительно к экономической деятельности в гражданской сфере [23, С. 16–17], хотя сам он, как профессиональный военный, вероятнее всего, об этом не задумывался.

Доктор истории, адъюнкт-профессор истории Университета штата Флорида (США), Эммануил М. Вовси (Eman Vovsi), детально рассмотревший деятельность Г. В. Жомини в нескольких научных работах, приводит сведения, что его ««принципы военного искусства» ... заложили основу для профессионального военного образования в России, а также в странах Европы и Северной Америки XIX–XX вв.» [17]. После Жомини логистика приобрела своё современное значение, сначала в военной области ведущих стран мира, а затем в гражданской сфере.

### **Распространение логистических технологий из военной сферы в экономику после Второй мировой войны**

Решение логистических задач в военной сфере наиболее важно для стран, вынужденных обеспечивать и координировать боевые действия на удалённых и обширных территориях. Во время Второй мировой войны такая необходимость особенно острой была у Германии и Японии, с одной стороны, и у отражающих их агрессию Советского Союза и США, с другой стороны.

Германия и Советский Союз на протяжении почти четырёх лет вели друг против друга, в основном, наземные операции на линии огромной протяжённости с привлечением многочисленных армейских формирований, нуждающихся в продовольствии и снаряжении, в боеприпасах и военной технике. Требовалось создание запасов и транспортное обеспечение. Необходимо было эффективное управление логистикой, организация взаимодействия фронта и тыла.

В начальный период войны Советский Союз успешно осуществил беспрецедентную по масштабам и срокам логистическую



операцию эвакуации более полутора тысяч промышленных предприятий в Поволжье, на Урал, в Сибирь и союзные республики Средней Азии.

США должны были решать задачи морской военной логистики в войне с Японией в Юго-Восточной Азии и в Тихом океане, а также создавать условия для ведения боевых действий на суше в Европе и Северной Африке. Сложные логистические задачи программы ленд-лиза США решали совместно с СССР и Великобританией. Из Западного полушария поставки в Советский Союз осуществлялись по тихоокеанскому маршруту (через Владивосток, далее по Транссибу), через порты Персидского залива и наземную транспортную сеть Ирана, далее судами Каспийской военной флотилии, а также через Мурманск арктическими конвоями, через Аляску и Черное море.

Одной из крупнейших логистических операций американо-британских вооруженных сил стало десантирование в Нормандии (1944 г., операция «Оверлорд»).

На протяжении всей войны у Америки была постоянная задача обеспечивать эффективную морскую и наземную логистику на театрах боевых действий, расположенных на значительном удалении от своей территории.

Сложные логистические задачи после Второй мировой войны стояли перед США во время оккупации Германии и Японии, а также в конфликтах в Корее (1950–1953), во время Ливанского кризиса (1958), во время войны во Вьетнаме (1955–1975) и в других районах земного шара.

Практически сразу после войны стала создаваться сеть американских военных баз, которая в настоящее время насчитывает более тысячи объектов в 150 странах [24]. Их инфраструктура разрастается и требует постоянного логистического сопровождения с территории США.

Непрерывное усложнение задач военной логистики привело к необходимости использования армией США научного потенциала университетов, исследовательских центров и консалтинговых компаний. Военная логистика начала проникать в гражданскую сферу, а наработки в координации материальных потоков, управлении запасами, выборе оптимальных транспортных связей стали в 1950/60-х годах использоваться не только армией, но также и в бизнесе для совершен-

ствования снабжения, организации производства и сбыта готовой продукции, для перехода от решения частных задач к комплексному управлению движением товаров от поставщиков до конечных потребителей.

Вместе с логистическими технологиями координации транспортных и складских операций, интегрированного управления материальными потоками распространялась соответствующая терминология. Стала издаваться литература по логистике. Одной из первых публикаций была статья Роя Олдерсона «Эффективность маркетинга и принцип отложенной поставки» [25].

Появились профессиональные объединения, одной из задач которых стала разработка глоссариев и унификация терминологии. В 1963 г. был создан Национальный совет проблем управления физическим распределением (National Council of Physical Distribution Management), реорганизованный в 1985 г. в Совет логистического менеджмента (Council of Logistics Management – CLM). С 2004 г. он опять сменил название и в настоящее время функционирует как Совет профессионалов в области управления цепями поставок (Council of Supply Chain Management Professionals – CSCMP) [26].

Процесс взаимодействия бизнеса и армии в США был двусторонним. Например, предприниматель Малком Маклин (1913–2001) в 1954 г. создал первую мультимодальную схему перевозок в контейнерах современного типа. А бурное развитие применения контейнеров произошло, когда возникла необходимость обеспечивать военные действия американской армии во Вьетнаме, и Маклин получил крупный заказ на выполнение транспортировки от военного ведомства США. Довольно скоро эта технология распространилась по миру и получила название «контейнерной революции».

Приобретению компетенций и навыков в логистике способствовали также большие размеры территории США и открытый выход в Тихий и Атлантический океаны с множеством незамерзающих портов на протяжённой береговой линии.

Период 1950–60-х гг. характерен не только активизацией взаимодействия в США армии, науки и бизнеса в области логистики. В это время начала меняться экономика.

Америка стала одной из самых богатых стран мира. В ней проживало 6 % населения

планеты, а производилось и потреблялось 66 % всех выпускаемых в мире товаров. Стандартом средней американской семьи с несколькими детьми стало наличие благоустроенного дома в пригороде, владение двумя или более автомобилями, возможность приобретать различные товары и пользоваться разнообразными услугами. Строились удобные автомобильные дороги. Появлялись и интенсивно расширялись розничные сети с крупными торговыми центрами, одним из примеров которых стал основанный в 1962 г. Walmart [27].

Это означало не только рост благосостояния граждан США. Для жителей загородных домов в значительно большей степени, чем для живущих в квартирах, характерен повышенный спрос на автомобили, бытовую технику, мебель. Они покупают инструменты для домашнего использования, средства для ухода за газонами и цветниками, мелкого ремонта и т. п. Поэтому увеличение строительства индивидуальных домов приводит к расширению торговли и потребности в доставке разнообразных товаров на все объекты товаропроводящей сети, вплоть до конечных потребителей.

Конкуренция в бизнесе стала смещаться в область борьбы за покупателя, повысилось ассортиментное предложение товаров, распространялось послепродажное обслуживание. Стали увеличиваться запасы, расти издержки на продвижение товаров к покупателям, возникла необходимость совершенствования логистики. Для решения управленческих задач стали использоваться экономико-математические методы и вычислительная техника. Логистика стала необходимой в конкурентной борьбе предприятий в рыночной среде сначала в США, а потом во всём мире.

## Выводы

1. Анализ первоисточников, касающихся городского самоуправления в Афинах IV века до н. э. и византийской армии рубежа IX–X веков, установил, что предположения о греческом происхождении наименования логистики, понимаемой как организация материальных потоков и управление товарными запасами, неосновательны.

2. Термин «логистика» стал складываться первоначально во французской армии в XVI–XVII вв. и был связан с комплексным решением задач передвижения войск: организацией маршей и лагерей, обеспечением

войск жильём, снабжением продовольствием, боеприпасами и воинским снаряжением. Должность руководителя службы генерального штаба, занимавшегося этими задачами, называлась *maréchal général des logis*, что переводится на русский язык как «главный маршал квартир» (от французского слова *le logis* – жилище).

3. Принципы военной логистики в современном понимании впервые были сформулированы Г. В. Жомини в одной из глав книги «Краткое начертание военного искусства», написанной после его эмиграции в Россию, изданной на русском языке в 1840 г. и первоначально предназначавшейся для обучения основам военного дела наследника престола, будущего императора Александра II. Впоследствии книга неоднократно переиздавалась и оказалась востребованной в профессиональном военном образовании не только в России, но и в странах Европы и Северной Америки.

4. Активное развитие военная логистика получила во время Второй мировой войны, когда велись боевые действия практически во всех регионах земного шара. Особое значение военная логистика имела для США в связи с необходимостью обеспечивать боеспособность своих вооружённых сил в Юго-Восточной Азии, Тихом океане, в Европе, Северной Африке и осуществлять поставки по программе ленд-лиза.

5. После Второй мировой войны военная логистика в США продолжала интенсивно развиваться в связи с военными действиями их вооружённых сил в разных регионах планеты, оккупацией Германии и Японии, созданием обширной сети военных баз в 150 странах мира. Привлечение научно-исследовательских организаций для совершенствования военной логистики стало приводить к распространению её принципов из военной сферы в экономику. Осуществлялся также обратный процесс, когда разработки бизнеса в области логистики использовались армией США.

6. Рост благосостояния населения и бурное развитие экономики привели к тому, что в конкурентной борьбе предприятий акцент сместился в сторону логистики сначала в США, а потом в других странах мира. Стали создаваться профессиональные объединения и публиковаться литература по логистике и управлению цепями поставок.







## СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Захаренко Е. Н., Комарова Л. Н., Нечаева И. В. Новый словарь иностранных слов. – М.: Азбуковник, 2008. – 1040 с. ISBN 5-93786-034-9.
2. Добров Б. В., Иванов В. В., Лукашевич Н. В., Соловьёв В. Д. Онтологии и тезаурусы: модели, инструменты, приложения: Учебное пособие. – М.: Интернет-Университет Информационных Технологий; БИНОМ. Лаборатория знаний, 2009. – 173 с. ISBN 978-5-9963-0007-5.
3. Древнегреческо-русский словарь. [Электронный ресурс]: <https://translate.academic.ru/λογιστική/el/ru>. Доступ 25.02.2023.
4. Аристотель. Афинская полития. 2-е изд. // Перевод и примечания проф. С. И. Радцига. – М.: Госуд. соц.-эконом. изд-во. – 1937. – 131 с.
5. Константин Багрянородный. Об управлении империй. – М.: Наука, 1991. – 268 с. ISBN 5-02-008637-1 (в пер.).
6. Лев VI Мудрый. Тактика Льва / Изд. подготовил В. В. Кучма; отв. ред. Н. Д. Барабанов. – СПб.: Алетей, 2012. – 368 с. – (Серия «Византийская библиотека. Источники»). ISBN 978-5-91419-747-3.
7. Peckhaus, V. Leibniz's Influence on 19<sup>th</sup> Century Logic. The Stanford Encyclopedia of Philosophy (Winter 2018 Edition), Edward N. Zalta (ed.). [Электронный ресурс]: <https://plato.stanford.edu/archives/win2018/entries/leibniz-logic-influence>. Доступ 25.02.2023.
8. Артём-Александров К. В. О втором и третьем мировых философских конгрессах // Вестник Русской христианской гуманитарной академии. – 2015. – Т. 16. – Вып. 1. – С. 187–192. [Электронный ресурс]: [http://vestnik.rhga.ru/archive/Vestnik\\_2015\\_01.pdf](http://vestnik.rhga.ru/archive/Vestnik_2015_01.pdf). Доступ 25.02.2023.
9. Алябьева В. Г. Математическая логика. Формальная логика: Учебное пособие. – Пермь, 2021. – 109 с. ISBN 978-5-7944-3611-2.
10. Зюзьков В. М. Математическая логика и теория алгоритмов: Учебное пособие. – Томск: Эль Контент, 2015. – 236 с. ISBN 978-5-4332-0197-2.
11. Чанышев А. Н. Аристотель. – М.: Мысль, 1987. – 221 с.
12. Асмус В. Ф. Античная философия. – М.: Высш. школа, 1998. – 400 с. ISBN 5-06-003049-0.
13. Verhulst Pierre François. Notice sur la loi que la population suit dans son accroissement. Correspondence Mathématique et Physique (Bruxelles), 1838, T. 10, pp. 113–121. [Электронный ресурс]: <https://link.springer.com/article/10.1007/bf02309004>.
14. Московкин В. М., Журавка А. В. Пьер-Франсуа Ферхульст – забытый первооткрыватель закона логистического роста и один из основателей экономической динамики // Оригинальные исследования (ОРИС). – 2020. – № 7. – С. 207–218. [Электронный ресурс]: [https://www.researchgate.net/publication/343769532\\_Moskovkin\\_V\\_M\\_Per\\_Fransua\\_Ferhulst\\_-\\_zabytyj\\_pervootkryvatel\\_zakona\\_logisticseskogo\\_rosta\\_i\\_odin\\_iz\\_osnovatelej\\_ekonomiceskoj\\_dinamiki\\_VM\\_Moskovkin\\_AV\\_Zuravka\\_Originalnye\\_issledovania\\_nauc-prakt\\_elektr](https://www.researchgate.net/publication/343769532_Moskovkin_V_M_Per_Fransua_Ferhulst_-_zabytyj_pervootkryvatel_zakona_logisticseskogo_rosta_i_odin_iz_osnovatelej_ekonomiceskoj_dinamiki_VM_Moskovkin_AV_Zuravka_Originalnye_issledovania_nauc-prakt_elektr). Доступ 25.02.2023.
15. Аристотель. Метафизика // Пер. с древнегр. – Вступ. статья и комм. А. В. Маркова. – М.: Рипол-Классик, 2018. – 384 с. ISBN 978-5-386-10325-5.
16. Жомини Г. В. Краткое начертание военного искусства или новый аналитический обзор главных соображений стратегии, высшей тактики и военной политики. – Ч. 1. – СПб.: Тип. путей сообщений и публичных зданий, 1840. – 408 с.
17. Вовси М. Э. От Аустерлица до Тильзита: военная и литературная деятельность Антуана-Анри Жомини в 1805–1807 гг. [Электронный ресурс]: <http://www.reenactor.ru/ARN/PDF/Eman.pdf>. Доступ 25.02.2023.
18. Жомини Г. В. Очерки военного искусства / Пер. с франц. [изд. 1855 г. Антикварное издание]. В 2-х т. – М.: Гос. воен. изд-во Наркомата обороны СССР, 1939. ISBN 978-5-0000-0000-0.
19. Жомини Г. В. Очерки военного искусства / Пер. с фр. – М.: Либроком, 2021. – 432 с. ISBN 978-5-397-07563-3.
20. Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка. – Репринтное воспроизведение издания 1881 г. – М. О. Вольфа. – Т. 2. – И-О. – СПб.: Диамант, 1996. – 784 с. ISBN 5-300-01627-6.
21. Свистунов А. Победа любит усердие. [Электронный ресурс]: <https://warspot.ru/13350-pobeda-lyubit-userdie>. Доступ 25.02.2023.
22. Большой немецко-русский словарь. – В 2 т. // Авт.-сост. Е. И. Леппинг, Н. И. Филичева, М. Я. Цвиллинг; под общ. рук. О. И. Москальской. – 12-е изд. испр. – М.: Рус. яз.-Медиа; Дрофа, 2010. – 1004 с. ISBN 978-5-9576-0502-7.
23. Григорьев М. Н., Уваров С. А. Логистика. Базовый курс. – 4-е изд., испр. и доп. – М.: Юрайт, 2022. – 818 с. ISBN 978-5-9916-2731-3.
24. Vine, D. The Pentagon's New Generation of Secret Military Bases. [Электронный ресурс]: <https://web.archive.org/web/20201122054053/https://www.motherjones.com/politics/2012/07/pentagon-new-generation-military-bases-tom-dispatch>. Доступ 25.02.2023.
25. Alderson, W. Marketing efficiency and the principle of postponement. Cost and Profit Outlook, 1950, Vol. 3, No. 4, pp. 15–18.
26. Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP). [Электронный ресурс]: <https://cscmp.org>. Доступ 25.02.2023.
27. США в 1950-х годах – послевоенный расцвет государства. [Электронный ресурс]: <https://usa-24.ru/ssha-v-1950-x-godax-poslevoennyj-rascvet-gosudarstva>. Доступ 25.02.2023. ●

### Информация об авторах:

**Курганов Валерий Максимович** – доктор технических наук, профессор кафедры экономики предприятия и менеджмента Тверского государственного университета, Тверь, Россия, [glavreds@gmail.com](mailto:glavreds@gmail.com).

**Грязнов Михаил Владимирович** – доктор технических наук, доцент кафедры логистики и управления транспортными системами Магнитогорского государственного технического университета им. Г. И. Носова, Магнитогорск, Россия, [gt-autolab@mail.ru](mailto:gt-autolab@mail.ru).

**Дорофеев Алексей Николаевич** – кандидат технических наук, доцент кафедры финансовых технологий Финансового университета при Правительстве РФ, Москва, Россия, [andorofeev@fa.ru](mailto:andorofeev@fa.ru).

Статья поступила в редакцию 26.04.2023, одобрена после рецензирования 14.06.2023, принята к публикации 18.06.2023.