Журнал правовых и экономических исследований.
Journal of Legal and Economic Studies, 2018, 3: 175–188
© В.А. Нос, В.И. Черенков, 2018

УДК 339.18:330.3

V.A. Nos, V.I. Cherenkov

CERTAIN ISSUES OF DEVELOPMENT AND IMPLEMENTATION OF LOGISTICS OF SUSTAINABILITY

Victor Nos – professor, the Department of Logistics and Supply Chain Management, St. Petersburg State University of Economics, Doctor of Economics, professor, St. Petersburg; **e-mail: 79119200511@ya.ru**.
Vitaly Cherenkov – professor, the Department of Marketing, St. Petersburg State University of Economics, Doctor of Economics, professor, St. Petersburg**; e-mail: cherenkov@gsom.pu.ru**.

We consider certain peculiar features of logistics of sustainability as a process of further development of sustainable development paradigm as a whole. On the basis of the holistic approach to the implementation of sustainability paradigm, we consider its components and introduce own interpretation of geoecosystem. We stress the importance of logistics of sustainability as infrastructure mechanism ensuring the realization of the concept in question from micro and macro levels of national socio-economic systems to their global interaction.

We substantiate the practicability of applying marketing approach to the conceptualization of logistics of sustainability and note a special role of transport logistics implementing the concept of sustainability in transport network between actors/stakeholders of supply chains.

Keywords: *geosocioecosystem; geoecosystem; logistics of sustainability; marketing of sustainability; transport logistics; sustainable development.*

В.А. Нос, В.И. Черенков

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ СТАНОВЛЕНИЯ И РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ ЛОГИСТИКИ УСТОЙЧИВОСТИ

Виктор Анатольевич Нос – профессор кафедры логистики и управления цепями поставок ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», доктор экономических наук, профессор, г. Санкт-Петербург; **e-mail: 79119200511@ya.ru**.
Виталий Иванович Черенков – профессор кафедры маркетинга ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет», доктор экономических наук, профессор, г. Санкт-Петербург**; e-mail: cherenkov@gsom.pu.ru**.

В статье рассмотрены некоторые особенности становления концепции логистики устойчивости как процесса дальнейшего развития парадигмы устойчивого развития в целом. Авторы, опираясь на холистический подход к внедрению парадигмы устойчивости, рассматривают различные ее компоненты и предлагают собственную трактовку термина «геоэкосистема». Отмечается особая роль логистики устойчивости как инфраструктурного механизма, обеспечивающего реализацию этой концепции от микро- до макроуровня национальных социально-экономических систем и их глобального взаимодействия.

Авторы обосновывают целесообразность применения маркетингового подхода к вопросам концептуализации логистики устойчивости и отмечают особую роль транспортной логистики, осваивающей в транспортных сетях концепцию устойчивости как «перевозчика» этой концепции между акторами/стейхолдерами сетей поставок.

Ключевые слова: *геосоциоэкосистема; геоэкосистема; логистика устойчивости; маркетинг устойчивости; транспортная логистика; устойчивое развитие.*

Введение

К настоящему моменту, судя по множеству публикаций за рубежом и в России, произошло изменение общественного сознания по отношению к воздействию экономического развития на окружающую среду. Причем не в раннем упрощенном ее понимании защитниками окружающей среды, для охраны которой создавалось соответствующее законодательство и учреждались институты, ответственные за природоохранные действия. Новый системно-холистический подход состоит во внедрении в общественное сознание идеи устойчивости геоэкосистемы (представленной взаимодействующим комплексом природной, социально-демографической и экономической подсистем) [19], или (как предлагают авторы) геосоциоэкосистемы[1], где люди представляют доминирующую, но лишь парциальную подсистему, благополучие и выживание которой зависит от благополучия и выживания всей геоэкосистемы в целом. Не только специалисты, но и все население сегодня находится под воздействием информационного потока, инспирирующего потребность в изменениях, касающихся неравномерного распределения благосостояния, снижения загрязнений от производственных систем, увеличения числа процессных инноваций, кастомизации требований потребителей. Все это побуждает стратегически мыслящее руководство предприятий (в первую очередь, находящихся в развитых странах) в условиях ожидания аналогичных синхронных или опережающих действий конкурентов улучшать свои логистические процессы в контексте корпоративной социальной ответственности (КСО) и концепции общей, или разделяемой, ценности (КОЦ) [52].

Фактически, выход применения этих концепций за пределы корпораций и, при определенной модификации, применение их ко всем акторам, институтам и взаимодействиям геосоциоэкосистемы, привел к концептуализации нового – возможно также являющегося реакцией на кризис общества потребления – типа развития социально-экономических систем, так называемого устойчивого развития (*sustainable development*). В свою очередь, можно считать *apriori*, что логистика представляет собой науку и искусство рационального управления прямыми и обратными логистическими потоками (материальными, финансовыми, информационными) в цепях (сетях) поставок. Следовательно, реализация концепции устойчивого развития попросту не представляется возможной без появления «устойчивой логистики» (*sustainable logistics*) или (к чему авторы, несмотря на данные таблицы, более склонны), «логистики устойчивости» (*sustainability logistics*). Другим мощным фактором для внедрения категории устойчивости в сферу логистики явилось собственно функционирование главного условия для осуществления целенаправленного движения логистических входящих материалопотоков и исходящих товаропотоков – транспортной логистики. Именно функционирование транспорта оказывает наиболее деструктивное воздействие на природную часть геоэкосистемы и ее антропосферу (выбросы оксидов углерода, серы, азота, соединений свинца, сажи, а также незаконный слив отработанного масла; создание запредельного шума и вибрации; наконец, аварии с пожарами и разливами нефти и нефтепродуктов, а также химических реагентов), что наносит часто непоправимый ущерб природе и вредит здоровью людей.

Поскольку «дифференциация логистических систем в сочетании с определенным внутренним объемом знания логистики играет теперь доминирующую роль во всех процессах и сферах жизни» [59], предметная область логистики не могла не воспринять положения концепции устойчивого развития [33]. Это, на наш взгляд, выглядит довольно убедительным свидетельством того, что, несмотря на обширную критику концепции

[1] В предлагаемом авторами термине «геосоциоэкосистема» представлены компоненты 3P-парадигмы (Profit – People – Planet), а именно: «эко», «социо» и «гео». Заметим, что среди всех этих терминообразующих данных компонент «эко» представляет «экономических акторов», а «экология» включена в «гео».

устойчивости в целом [7; 12; 51; 57], она действительно представляет, с известными оговорками [58], глобальный тренд социально-экономического развития, по крайней мере, в видении академического, политического и бизнес-сообществ в развитых странах. Хотя, собственно, самая лаконичная формула устойчивого развития выглядит скорее как декларация или заявление о намерениях, а не научная дефиниция [41]: «Устойчивое развитие представляет собой такое развитие, которое удовлетворяет потребности настоящего поколения, не подвергая риску способность будущих поколений удовлетворять их собственные потребности». На наш взгляд, эта красивая декларация с научной точки зрения не более, чем парафраз известного афоризма Антуана де Сент-Экзюпери: «Мы не получили эту Землю в наследство от наших предков. Мы взяли ее взаймы у наших детей».

Настоящая статья не имеет своей целью ни анализ противоречивой социально-экономической природы концепции устойчивого развития, ни многократно критикуемой [47; 53] оксюморонной семантики [14] самого корневого термина «*sustainable development*», породившего ряд вышеупомянутых производных. Примем во внимание тот очевидный факт, что физические процессы, связанные с перемещением товаров по цепям (сетям) поставок, могут и оказывают влияние как на оскудение ресурсов, так и на изменение климата. Следовательно, концепция устойчивого развития должна была оказать влияние на соответствующую задаче устойчивого развития организацию логистических потоков (материальных, финансовых и информационных) в рамках концепции «логистики устойчивости», хотя, как показал наш *Google-response* анализ (см. таблицу), в России термин «логистика устойчивости» практически не используется; абсолютно доминирует термин «устойчивая логистика». Впрочем, за рубежом имеет место на порядок меньшая разница в частотности обнаружения терминов «*sustainable logistics*» и «*sustainability logistics*».

Влияние концепции устойчивого развития на трансформацию понимания задач логистики

Собственно концепция устойчивого развития, начиная с ее первой презентации на всемирном уровне – доклад Комиссии Брундтланд «*Our Common Future*» [60], получила свое развитие на высшем уровне в ходе последующих (1992, Рио+10 в 2002 и Рио+20 в 2012) конференций [20], где, в частности, были сформированы цели устойчивого развития (*sustainable development goals – SDG*). Интенсивное продвижение этой концепции, холистическая природа которой предполагает ее влияние на все сферы геосоцио-экосистемы, породила за эти годы в англоязычных терминосистемах довольно рамифицированную, но пока еще не полностью конвенциональную терминологическую парадигму устойчивости (например, *sustainable consumption, sustainable design, sustainable production, sustainable consumption, sustainable logistics, sustainable marketing, sustainable education, sustainable branding, etc*.).

Анализируя контент терминологической парадигмы устойчивости (см. таблицу), можно отметить, что в англоязычной среде при образовании и использовании терминологической парадигмы устойчивого развития имеет место некая «конкуренция» между использованием прилагательного «*sustainable*» и существительного «*sustainability*» при образовании двухкомпонентных терминов указанной парадигмы. Причем синонимами эти двухкомпонентные термины в большинстве случаев не считаются. В частности, эта точка зрения касается таких терминов, как «*sustainable marketing*» и «*sustainability marketing*» [32], а также «*sustainable logistics*» и «*sustainability logistics*». Кроме того, при переводе на другие европейские языки прилагательное «*sustainable*», определяющее вид развития как «устойчивый», в русскоязычных терминах вызывает несколько иные ассоциации; устойчивость – свойство возвращения системы после внешних возмущений в прежнее состояние согласно принципу Ле Шателье [17]. Так, в польском языке [56] таким прилагательным является «*zrównoważony*», что на

Сравнительный анализ двухкомпонентных производных от корневого термина «устойчивое развитие» (*sustainable development*)

ЗАПРОСЫ В *GOOGLE*	ЧАСТОТНОСТЬ ОТКЛИКОВ		ЗАПРОСЫ В *GOOGLE*
sustainable development[1]	**2,230,000**	**2,010,000**	**устойчивое развитие**
sustainability development	277,000	35,700	развитие устойчивости
sustainable branding	**25,900**	**1,180**	**устойчивый брендинг**
sustainability branding	9,030	3	брендинг устойчивости
sustainable logistics[2]	**107,000**	**199**	**устойчивая логистика**
sustainability logistics	15,000	1	логистика устойчивости
sustainable marketing	**172,000**	**22,600**	**устойчивый маркетинг**
sustainability marketing	104,000	16	маркетинг устойчивости
sustainable consumption	**797,000**	**26,400**	**устойчивое потребление**
sustainability consumption	31,700	11	потребление устойчивости
sustainable production	**1,440,000**	**14,200**	**устойчивое производство**
sustainability production	10,100	167	производство устойчивости
sustainable product	**630,000**	**374,000**	**устойчивый продукт**
sustainability product	75,300	157	продукт устойчивости
sustainable service	**136,000**	**74**	**устойчивая услуга**
sustainability service	25,200	12	услуга устойчивости
sustainable education	161,000	14,200	устойчивое образование
education for sustainability	**682,000**	**7,800**	**образование для устойчивости**
sustainability education	551,000	392	образование устойчивости

[1]термины, воспроизведенные полужирным шрифтом на сером фоне, авторы считают адекватными сущности экономических явлений;

[2]термины, воспроизведенные полужирным шрифтом на белом фоне, авторы считают неадекватными сущности экономических явлений и могущими вызывать неадекватные ассоциации у читателей.

Примечание: авторы не считают выполненную ими *Google*-оценку частотности появления в Интернете производных терминов от «устойчивое развитие» (*sustainable development*) точным инструментом, однако сканирование выбранного по этим терминам контента показало, что в целом эти цифровые данные близки к реальной распространенности таких терминологических сочетаний.

Источник: [2].

русский переводится как «сбалансированный», а в немецком «*nachhaltige*», имеющим и такое значение, как «стойкий». Схожая ситуация и во французском языке. Здесь мы видим определение нового типа развития через прилагательное «*durable*», что в переводе дает «прочный, надежный» [45]. Тогда как в Италии было выбрано «*sostenibile*» (устойчивый), что соответствует общей картине засилья англицизмов в современном итальянском деловом и научном языке [27], как и в современной России. Похоже, что повсеместное использование английского языка в социально-экономических и политических текстах как своеобразного *linguafranca* выработало некий комплекс переводческой неполноценности в России, мешающий применять в переводе контекстуальные значения иноязычных терминов [2].

В современной экономической литературе реализация концепции устойчивого развития, материальную основу которой составляет устойчивая логистика, рассматривается на трех уровнях:

- *микроуровень* – корпоративная устойчивость в ее традиционном понимании, когда показатели деятельности предприятия остаются в допустимых пределах, несмотря на беспрерывные изменения внешней среды [15]; корпоративная устойчивость как стратегия развития того или иного бизнеса, принимающая в расчет правила устойчивого развития и отчет-

ность по ним с соблюдением так называемого «тройного итога» (*triple bottom line*, TBL) [37];

- *мезоуровень* – устойчивое социально-экономическое развитие регионов и городских агломераций [48];

- *макроуровень* – устойчивое развитие страны или, как в случае ЕС, группы стран [54], экономическая интеграция которых вышла на уровень политической, вплоть до потери части национального суверенитета.

В настоящее время логистика на любом из вышеуказанных уровней дает свой существенный вклад в один из наиболее динамичных секторов экономики (транспорт), сказывающийся, в конечном итоге как на темпах национального экономического роста, так и на интегральной международной конкурентоспособности. Решение транспортных задач и экологических проблем в силу все возрастающего объема фрахта как между тремя наиболее развитыми регионами современного мира (НАФТА, ЕС и Япония – концепция «Триады» по Кениче Оме), так и между ними и всем остальным миром, составляет важнейшее условие реализации концепции устойчивого развития на макроэкономическом уровне.

Что касается логистики устойчивости в России, то теоретически обоснованная необходимость комплексного и системного видения логистики, определяемой [13] как «наука об управлении и оптимизации материальных, финансовых и информационных потоков, потоков услуг на основе применения современных технологий и наиболее прогрессивных экономических решений, интегрирующая внутренние и внешние материалопотоки и направленная на достижение конечных результатов», пока в полной мере реализуется на страницах учебников и статей. Практика научных исследований и обучения показывает недостаточную концептуализацию логистики в России [25], что соответствует следующему высказыванию [35]: «Большая проблема состоит в том, что очень многие действительно не понимают, что собой представляет логистика». Не ставя своей целью продолжать былые споры между «инклюзионистами», «интерсекционистами» и «эволюционистами» [46], ставим себя на позиции первых, полагая, что менеджмент цепей поставок заключает в себе *interalia* всю деятельность, понимаемую как логистический менеджмент. Косвенным доказательством единства такого мнения среди членов логистического сообщества может являть смена названия их профессиональной организации (2004) с *Councilof Logistics Management* на *Councilof Supply Chain Management Professionals* (CSCMP), которая является лидером по обеспечению образования, исследований, профессиональной сетезации, карьерного роста и распространения лучших практик по темам логистики и менеджмента цепей поставок (см. URL: http://cscmp.org/).

Упомянутые проблемы развития отечественной логистики могут быть проиллюстрированы на примере военно-технического сотрудничества и поставок российского вооружения в Индию. В условиях сильной конкуренции на этом рынке отмечается (см. URL: https://news.mail.ru/politics/33482548/), что «Индия сознательно диверсифицировала свой импорт оружия из-за склонности России не придерживаться графиков поставок, склонности к увеличению расходов в середине процесса выполнения контракта, к препятствиям в передаче технологии и к ненадежным поставкам запасных частей». Достаточно вспомнить длительную историю с глубокой реновацией советского авианесущего крейсера «Адмирал Горшков» в индийский авианосец «Викрамадитья» на верфях Севмаша – переносы сроков, изменения стоимости проекта в ходе его реализации, замена поставщиков (из стран НАТО). В то же время, Индия по-прежнему нуждается в сотрудничестве с Россией, особенно по современным стратегическим проектам (например, АПЛ), а также в гарантийном и послегарантийном обслуживании советских и российских вооружений. Решение логистических проблем могло бы существенно усилить конкурентные позиции российского ВПК на мировом рынке вооружений в сравнении с американскими и

европейскими конкурентами.

Отставание российской логистической науки и ее практик не только от уровня стран «золотого миллиарда», но и от азиатских стран (уровень логистики которых можно оценить, например, по основным характеристикам их логистических хабов) вызвано следующими причинами:

- сложное положение в производственно-транспортной инфраструктуре и национальной экономике России в целом, усугубившееся после начала известных событий на Украине (с 2014 г.) и разрыва традиционных цепей поставок в интерфейсе России и Украины;

- отставание темпов роста национальной экономики России от многих стран мирового рынка, что осложняется все расширяющимся масштабом антироссийских корпоративных и персональных санкций;

- традиционное отставание в развитии логистической инфраструктуры, а особенно транспорта (в условиях недостаточного инвестирования, осложненного необходимостью срочного финансирования таких экономически и политически необходимых, но исключительно капиталоемких мегапроектов, как, например, Крымский мост, участок российской железной дороги «Журавка-Миллерово», построенный в обход Украины, работы по улучшению Севморпути и Транссиба);

- медленное внедрение цифровой техники в управление и мониторинг логистических потоков;

- недостаточное развитие отечественных современных технологий упаковки (включая зеленую упаковку и оборотную тару);

- нерешенные вопросы обратной логистики, негативно влияющие на организацию утилизации и переработки отходов, что составляет сегодня, с одной стороны, быстро растущую отрасль современных экономик, а с другой – способствует смягчению экологических проблем, что полностью соответствует задаче реализации концепции устойчивого развития;

- сохранившееся порою – со времен чтения советских курсов материально-технического снабжения – небрежное отношение к теории логистики и научным исследованиям (особенно с применением системного анализа и компьютерного моделирования), в основе чего лежит низкий (по сравнению, например, с маркетингом) уровень концептуализации.

Прокомментируем последнюю причину, поскольку стартовая точка ментальности будущего логиста – его образование (основа будущей профессиональной ментальности) и, соответственно, учебные материалы. Так, выдержавший 20 изданий учебник по логистике [3] сообщает читателям, что «Цепь *снабжение – производство – сбыт* должна строиться на основе современной концепции маркетинга, т.е. вначале должна разрабатываться стратегия сбыта, затем, исходя из нее, – стратегия развития производства и уже затем – стратегия снабжения производства». Авторы воздерживаются от детальной критики такого представления «современной концепции маркетинга», поскольку далее определяют маркетинговый подход к концептуализации логистики.

Прежде чем перейти к вопросам истории и логики становления логистики устойчивости, хотелось бы отметить, что, несмотря на общую тенденцию считать логистику включенной в менеджмент поставок, граница между логистическим менеджментом и менеджментом цепей поставок предстает довольно расплывчатой. Например [43]: «менеджмент цепей поставок представляет собой координацию процессов производства, складирования, размещения производственных объектов и транспортировки между участниками (звеньями) цепи поставок, чтобы достичь наилучшего сочетания прямых/обратных связей и эффективности для обслуживаемого рынка». Дав, на наш взгляд, вполне приемлемое определение менеджмента цепей поставок, этот же автор резко ограничивает и обедняет предметную область логистики, а именно [43]: «Логистика обычно относится к таким видам деятельности, которые проявляются в рамках единой организации… концентрирует свое внимание на таких видах деятельности как закупки, дистрибьюция, техниче-

ское обслуживание и управление складскими запасами». Заметим, что здесь теряется концептуальное предназначение логистики – организация управления товарными, финансовыми и информационными, прямыми и обратными, потоками с определенной стратегической целью, которую для логистики устойчивости авторы видят в комплексном (материальном, финансовом, информационном) обеспечении решения задач по реализации концепции устойчивого развития. В свою очередь, Европейский комитет по стандартизации (*European Committee for Standardization*) так определяет логистику: «Планирование, выполнение и контроль движения и размещения работников и/или товаров, а также относящихся к таковому движению и размещению поддерживающих видов деятельности, в пределах некоторой системы, организованной для достижения конкретных целей». Логика этого официального определения предполагает, что логистические процессы/операции [25] не замыкаются «в рамках единой организации», но простираются в сети поставок от ее «корней» (*inbound logistics* – входящая логистика) до «кроны» (*out bound logistics* – исходящая логистика). Завершим нашу критику ограничительного толкования логистики следующим положением, соответствующим нашему пониманию логистики [18]: «Логистика охватывает все стадии воспроизводства – снабжение, производство товаров и услуг, сбыт, включая транспортировку и хранение – как единый процесс преобразования предмета труда в продукт труда и рассматривает этот процесс с позиции движения потоков».

Что касается разграничения предметных областей логистики и менеджмента цепей поставок, то авторы рассмотрели результаты наиболее, на наш взгляд, обстоятельных зарубежных [4] и отечественных [8; 21] теоретических исследований по концептуализации логистики (логистического менеджмента) и менеджмента (управления) цепями поставок. Дальнейшее сравнение этих результатов с более поздним взглядом на ту же самую проблему [11] позволило авторам сделать вывод, что до сих пор сохранило силу следующее утверждение [21]: «… исследования в области управления цепями поставок находятся на этапе концептуального становления, особенностью которого является заметное преобладание работ, ориентированных на практические потребности бизнеса».

В еще большей степени сказанное касается понимания сущности и назначения логистики устойчивости, где устойчивость часто некорректно отождествляется с надежностью [18]. Тем не менее, компании, заботящиеся о своей репутации, декларируют свою приверженность логистике устойчивости как некую миссию компании. Приведем (с сохранением стиля) принципы экологической устойчивости, которым обязуется следовать компания «Аркас Логистик Сервис Групп» [http://www.arlogic.net/ru-RU/yctonhnbar-jiornctnka], хотя доказательной базы реализации данной декларации (например, по степени соответствия серии стандартов «ISO 14000 – экологический менеджмент» по ключевым индикаторам устойчивости [55]) на этом сайте нет, как нет и ссылок на возможный сторонний экологический аудит:

- упорно работаем над тем, чтобы в нашей основной бизнес-области комбинированного транспортного сервиса железнодорожных и морских перевозок удержать минимальный уровень углеродного загрязнения;

- уделяем должное внимание внедрению необходимых инноваций для предотвращения излишнего расходования энергии на всех наших объектах;

- добиваясь роста своих доходов, мы также стремимся сделать этот рост стабильным и максимизировать прибыль, получаемую нашими сотрудниками, тем самым увеличивая вклад, который они вносят в жизнь общества;

- поощряем участие наших сотрудников в различных общественных мероприятиях в сфере образования, спорта, здоровья и охраны окружающей среды.

Понимание логистики в контексте концепции устойчивого развития

По мере общественного признания

концепции устойчивого развития обнаружилось [33], что контрольные государственные органы, розничные магазины (сети) и покупатели все чаще предъявляют требования и спрос на такие товары, которые воспринимаются «зелеными» или «социальными». Это сказалось на обновленных требованиях к изменению отношения к логистике и, фактически, ко всему комплексу процессов, обеспечивающему функционирование сетей поставок. Более того, компании осознали, что от них требуется сконцентрироваться на социально-значимых аспектах функционирования их сетей поставок (например, условия труда, применение труда несовершеннолетних, техника безопасности персонала), поскольку связанные с нарушениями инциденты смогут повредить их репутации и, следовательно, сказаться на характеристиках их бизнеса. В то же время количественная оценка социальных и энвиронментальных характеристик бизнеса по всей протяженности цепи поставок (например, от места выпаса и забоя оленей в Новой Зеландии или в Ямало-Ненецком национальном округе до фешенебельного ресторана в Западной Европе) часто оказывается очень сложной. Что касается покупателей, то их привлекает потребление устойчивых товаров (*sustainable product*), но у них нет однозначной склонности к оплате надбавки к цене за такие товары (так, по данным одного из опросов в США, 85% респондентов приветствуют появление устойчивых товаров, но лишь 24% покупают их). В этих цифрах кроется основное противоречие вовлечения населения в устойчивое потребление – переключение на устойчивое потребление требует от потребителя дополнительных затрат. Кроме того, в ментальной сфере устойчивое потребление не соответствует системе ценностей общества потребления. Постоянное и объективно возникающее противоречие между пониманием социальной ответственности и необходимостью нести дополнительные затраты на реализацию этой ответственности может быть постепенно разрешено не только инновационными экологически и социально дружественными технологиями, но и системой образования, где закладываются многие поведенческие паттерны, существующие в интерфейсе «человек–общество».

Практически все статьи (почему-то чаще всего публикуемые авторами из стран-аутсайдеров ЕС и имеющие грантовую поддержку), где безоговорочно приветствуется логистика устойчивости, определяют ее довольно схоже [16] как процесс планирования, реализации и координации движения материальных и информационных ресурсов от места происхождения и/или производства к месту потребления, включая переработку, ликвидацию и повторное использование продукции для удовлетворения потребностей заказчика при минимизации негативного влияния на окружающую среду и общество. Интересно, что авторы этого определения является соавторами статьи, написанной ранее, на, казалось бы, конкретную, связанную с логистикой устойчивости тему [42], где этот вид логистики очень гармонично связывается концепцией КСО, что здесь означает «понимать и принимать в расчет многие энвиронментальные, социальные и культурные аспекты всех логистических процессов промышленного предприятия» [42]. Не менее гармонично решаются этими авторами вопросы реализации логистики устойчивости в контексте концепции КОЦ. При всей этой идиллической гармонии (в терминах Портера–Крамера [52]) «вновь изобретенного капитализма», в цитируемой статье нет ни слова о финансах (инвестициях), которые необходимы для реализации КОЦ, хотя бы на начальных этапах. Правда, сообщается, что для «реализации устойчивой логистики промышленного предприятия необходимы ресурсы: соответствующие материалы, человеческие ресурсы, энергия, оборудование и производственные помещения» [52].

Разумеется, среди статей по проблемам логистики устойчивости есть вполне рациональные и критические суждения [22], где отмечается, в частности, что к техническим мерам достижения искомых характеристик логистики устойчивости в области транспортировки и складирова-

ния относятся мероприятия с разной степенью инвестиционных затрат:

1) относительно низкие затраты связаны аэродинамическим улучшением транспортных средств, применением специальных высококачественных масел и шинных профилей и т.д.;

2) инвестиционно-интенсивные мероприятия определяются покупкой новых транспортных средств или вилочных автопогрузчиков, а также соответствием стандарту ЕВРО 5.

Конечно, не только транспортная логистика демонстрирует проблемы по внедрению концепции устойчивости, эти проблемы касаются практически всех доменов логистики [38]. Рассмотрение становления концепции и проблем реализации логистики устойчивости предполагает необходимым рассмотреть, как и каким образом исходная категория социально-энвиронментально-экономической устойчивости – устойчивое развитие – воспринимается в обществе, поскольку в успехе продвижения большую роль играет валентность ожидания. Согласимся с утверждением [44], что в условиях общества потребления воздействие индивидуумов на окружающую среду в значительной степени опосредовано поведением потребителей (вне зависимости от того, устойчивое это потребление или нет), а это поведение, в свою очередь, является результатом сложных социокультурных решений, отражающих установившиеся на определённый момент паттерны стиля жизни и разделяемых ценностей. Поэтому образование для устойчивости, две функции которого – обучение и воспитание – каждая по-своему, но совместно взятые должны привести к восприятию ценностей устойчивости как естественной нормы жизни настоящего и будущих поколений – можно считать стартовой позицией для становления логистики устойчивости. В конечном итоге, как теоретические исследования и внедряемые в логистических системах практики, так и подготовка учебных материалов для студентов-логистов требуют повышения уровня концептуализации такой, когда-то бывшей лишь практической дисциплины, как логистика, а особенно в ее теперешней ипостаси – логистика устойчивости. Авторы полагают, что неоднократно ранее апробированный маркетинговый подход [25] должен быть достаточно продуктивным хотя бы в силу генетической близости этих дисциплин – маркетинг и логистика.

О маркетинговом подходе к концептуализации логистики устойчивости

Развитие концепции «образование для устойчивого развития» (*Education for Sustainable Development*) закономерно считается [36] ключевым инструментом для достижения 17 целей устойчивого развития к 2030 г. [36. P. 6]. Разумеется, лучшему пониманию, восприятию, принятию и реализации концепций устойчивого развития должна способствовать конвенциональная терминологическая парадигма, инвариантная к переносу из одной национальной языковой среды в другую. Значительную роль должна сыграть система образования (в том числе, послевузовского), поскольку восприятие в общественном сознании ценностей общества потребления (приоритет индивидуального потребления в кратко- и среднесрочном понимании), укоренившиеся за последние годы в сознании широких масс, находится в явном противоречии с декларируемыми целями концепции устойчивого развития [36. P. 6]. Изменение этого восприятия требует не только образования, но и воспитания. Без изменения отношения к обществу потребления в общественном сознании, цели устойчивого развития останутся благими намерениями современного капиталистического общества, представленного развитыми странами. То же самое можно сказать и о принципах достижения этой цели, соответствующих концепции логистики устойчивости.

Принимая во внимание сказанное, и то, что, в конечном итоге, именно восприятие концепции устойчивого развития членами общества (принадлежащих различным социальным слоям и группам), вопросы логистики устойчивости – фактически, играющей роль механизма, интегрирующего сегодня производственно-маркетинговые системы в глобальном

масштабе – должны получать четкое определение и понимание. Это должно иметь место не только в академической среде, но и в законодательных и исполнительных органах, а также среди представителей бизнеса и в общественных организациях (НГО, НКО). Иными словами, концепция устойчивого развития должна быть понята и принята большинством членов общества. Постановка и решение таких задач устойчивого развития требует развития собственно теории устойчивого развития во всех ее доменах, среди которых маркетинг и логистика, вероятно, играют ведущую роль, поскольку именно эти два предмета должны концептуализировать ключевые процессы обеспечения глобальной интеграции сетей поставок [25].

Так или иначе, но концептуальные основы логистики устойчивости требуют существенной проработки, поскольку они являются достаточно важными, так как позволяют выработать у будущих и настоящих логистов новую ментальность, соответствующую генеральной концепции устойчивого развития. Как было показано при обосновании уместности применения маркетингового подхода к вопросам концептуализации международной логистики [25], существует генетическая близость таких дисциплин, как «Логистика» и «Маркетинг» [31]. Кроме того, имеет место более высокий уровень концептуализации именно маркетинга устойчивости как современной концепции маркетинга [2], стоящей в оппозиции к традиционному, с теми ли иными оговорками, но ориентированному на прибыль продавца/производителя, понимаемого как философия любого бизнеса [1] в условия рыночной экономики. Эти положения, на наш взгляд, позволяют применить методологию маркетинга и некоторые его (адаптированные) концепции к задачам концептуализации логистики устойчивости. Заметим, что применение маркетингового подхода выглядит вполне обоснованным в силу всеобщности основной и исходной категории маркетинга – обмен [24; 29]. Кроме того, маркетинговый подход как отражение интердисциплинарной связи маркетинга и логистики [39] уже оправдал себя в ходе развития теории, определения предметной области и уточнения понятийно-категориального аппарата многих бизнес-дисциплин, таких как «риск-менеджмент» [23], «маркетинговая логистика» [5], «теория инноваций» [26], «управление цепями поставок» [6; 8].

Однако путь к выработке общепринятого понимания сущности и, особенно, инструментария маркетингового подхода к концептуализации логистики оказался длительным и трудным, как в России, так и за рубежом [49]. Такое положение дел вообще типично для конвенциональных дефиниций, к классу которых относятся и маркетинг, и логистика, что было показано нами выше в интерфейсе определений «логистика – менеджмент цепей поставок». Для нашего случая применения маркетингового подхода к логистике устойчивости, важно понимать этот подход как способ социально-экономической и экологической адаптации в контексте концепции устойчивого развития. Перспективность маркетингового подхода к концептуализации логистики устойчивости видится авторам в том, что в нем отмечаются такие детерминанты маркетинг-менеджмента, как «адаптация», «среда» и «интеграция». Применительно к логистике устойчивости, можно предложить такое толкование этих детерминант:

1) *адаптация* поведения всех участников цепи (сети) поставок или логистических стейкхолдеров, к нормам и ценностям устойчивого развития;

2) *понимание* среды, в которой функционирует цепь (сеть) поставок, как геосоциоэкосистемы;

3) *интеграция* как стремление к единым нормам и ценностям логистики устойчивости на всем протяжении цепи (пространстве сети) поставок, достигаемым либо принятием указанных норм и ценностей указанными участниками (стейкхолдерами), или их заменой, если это оказывается невозможным.

К настоящему времени библиографию логистики составляет множество работ, включающих в себя теоретические и эмпирические исследования, а также описа-

ния практик и кейсов логистики. Содержание и направленность этих работ позволяют делать заключение о действительно интердисциплинарной природе современной логистики, понимаемой как прикладная наука, интегрирующая кванты знания других наук, релевантные задачам логистики. Развитием такой интердисциплинарности логистика исторически и логически близка к маркетингу. Поэтому, применяя маркетинговый подход к логистике, исследователи получают возможность использовать проверенный временем инструментарий маркетинга, концептуализация которого опередила концептуализацию логистики, и, тем самым, улучшить методологические основы логистики для проведения научных исследований и подготовки учебных и учебно-методических материалов.

Заключение

Современная логистика, изначально представляющая собой реальную инфраструктуру экономического развития, интегрирующую и – в соответствии с интересами и задачами отдельных бизнес-акторов и их стейкхолдеров в сетях поставок – управляющая направлениями и контентом логистических (прямых и обратных) товарно-материальных, информационных и финансовых потоков, представляет собой сегодня тот динамический социально-экономический механизм, без которого не может быть реализована концепция устойчивого развития. В связи с этим авторы отмечают необходимость трансформации понимания задач логистики в свете концепции устойчивого развития. Тем самым, задачи корпоративной социальной ответственности приобретают новое значение, модифицируясь при переходе с интракорпоративного уровня на уровень интеркорпоративных отношений между взаимодействующими акторами сетей поставок и далее – на уровень супракорпоративных отношений, куда включаются релевантные региональные, национальные и глобальные социально-экономические и политические институты.

Анализ неполной терминологической парадигмы устойчивости, производной от корневого понятия «устойчивое развитие», показал, что (при сомнительной адекватности собственно указанного термина соответствующему ему понятию) концепция устойчивости, понимаемой как динамический баланс интересов в рамках 3Р-парадигмы (*Profit – Planet – People*), проникла практически во все сферы функционирования современного капиталистического общества, имея одним из своих результатов становление логистики устойчивости. Однако определено, что возможности национальной реализации концепции логистики устойчивости тем выше, чем выше уровень социально-экономического развития рассматриваемой страны, где корпоративная социальная ответственность наряду с концепцией общей (обобществленной) ценности получили существенно бóльшую финансовую и ментальную поддержку.

Показано, что маркетинговый подход к необходимой на современном уровне концептуализации логистики устойчивости имеет продуктивный потенциал в силу существующей генетической близости таких дисциплин как маркетинг и логистика. Практическим результатом концептуализации логистики устойчивости авторы видят совершенствование учебной и учебно-методической базы преподавания цикла логистических дисциплин, таких как, например, «Концептуальные проблемы теории и методологии логистики», «Логистика транспортно-складских процессов», «Функциональные стратегии логистики», «Управление рисками в логистике», «Управление маркетинговой логистикой», «Управление цепями поставок в международной торговле». Все это должно способствовать развитию ментальности устойчивого развития современных менеджеров-логистов, базис которой, в свою очередь, должен обеспечиваться в ходе реализации концепции образования для устойчивого развития.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Багиев Г.Л., Тарасевич В.М., Анн Х.* Маркетинг. СПб.: Питер, 1999.

2. *Багеев Г.Л., Черенков В.И., Черенкова Н.И.* Маркетинг для реализации кон-

цепции устойчивого развития: сущность и терминологическая парадигма // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. 2018. № 4. С. 139–152.

3. *Гаджинский А.М.* Логистика. 20-е изд. М.: Дашков и К°, 2012. 484 с.

4. *Гиюниперо Л., Хукер Р., Джозеф-Метьюз С., Юун Т., Брадвиг С.* Десять лет исследований в сфере управления цепями поставок: прошлое, настоящее и выводы для будущего // Российский журнал менеджмента. 2010. Т. 9. № 2. С. 29–52.

5. *Кирюков С.И.* Становление и развитие маркетинговой логистики // Вестник СПбГУ. 2006. Сер. 8. Менеджмент. Вып. 3. С. 44–61.

6. *Кирюков С.И., Кротов К.В.* Развитие концепции управления цепями поставок: маркетинговый подход. // Вестник СПбГУ. 2007. Сер. 8. Менеджмент. Вып. 4. С. 97–111.

7. Критика концепции устойчивости (2015–2017) // PlanetaryProject: Serving-Humanity: [сайт]. URL: http://ru.planetaryproject.com/planet_project/critical/ (дата обращения: 08.04.2018).

8. *Кротов К.В.* Направления развития концепции управления цепями поставок. Научный доклад № 14 (R). СПб.: ВШМ СПбГУ, 2010.

9. Богданов А. Логистика в России: развитие, проблемы и перспективы // Карголинк Биржа: [сайт]. URL: http://cargolink.ru/ls/blog/business/536.html#.VMozu9KsV8E (дата обращения: 03.05.2018).

10. Логистика и управление цепями поставок / под ред. В.В. Щербакова. М.: Юрайт, 2017. 582 с.

11. *Лукинский В.С. [и др.]*. Логистика и управление цепями поставок. М.: Юрайт, 2016. 359 с.

12. *Назаретян А.П.* Демографическая утопия «устойчивого развития» // Экология и жизнь. 2002. № 2. URL: http://www.ecolife.ru/jornal/echo/2002-4-2.shtml (дата обращения: 03.05.2018).

13. Основное содержание транспортно-экспедиторских операций // Транспортно-экспедиторские операции с грузами. 2018 // Center-YF. Центр Управления Финансами: [сайт]. URL: http://center-yf.ru/data/stat/Transportno-ekspeditorskie-operacii-s-gruzami.php (дата обращения: 03.05.2018).

14. *Павлович Н.В.* Семантика оксюморона // Лингвистика и поэтика. М.: Наука, 1979. С. 238–247.

15. *Плоткин Б.К.* Устойчивость производственно-коммерческой деятельности в системе логистического менеджмента: основы теории и рекомендации // Известия СПбГУЭФ. 2015. № 1(91). С. 68–79.

16. *Сакал П., Фидлерова Х.* Стратегия устойчивой логистики ка часть бизнес-стратегии // Проблемы развития территории. 2013. Вып. 3 (65). С. 25–30.

17. *Тарко А.М.* Устойчивость биосферных процессов и принцип Ле Шателье // Доклады академии наук. 1995. Т. 343. № 3. С. 393–395.

18. *Терешкина Т.Р. [и др.]*. Логистика и управление цепями поставок: монография / СПб.: ГТУРП, 2011. 155 с.

19. *Трофимов А.М.* Комплексные эколого-экономические системы. Базовая основа экологического аспекта в региональном анализе территории // Бизнес Информ. Харьков. 1995. № 41-42. Ноябрь. С. 29–33.

20. Устойчивое развитие: Новые вызовы / под общ. ред. В.И. Данилова-Данильяна, Н.А. Пискуловой. М.: Аспект Пресс, 2015. 336 с.

21. *Федотов Ю.В., Кротов К.В.* Управление цепями поставок: проблемы определения термина и области исследований // Российский журнал менеджмента. 2011. Т. 9. № 2. С. 49–58.

22. *Хюльсман М., Хаазис Х.-Д.* Экономика производственных предприятий и устойчивость. Wiesbaden: Deutscher Universitäts-Verlag, 2004.

23. *Черенков В.И., Белоцерковцев М.И.* Маркетинговый подход к рискам международного бизнеса для малого бизнеса // Инновации. 2006. № 9 (94). С. 87–95.

24. *Черенков В.И.* Общая теория маркетинга: текущее состояние и подходы к разработке // Вестник С.-Петерб. ун-та. Сер. Менеджмент. 2013. Вып. 2. С. 98–128.

25. *Черенков В.И.* Основы международной логистики. СПб.: Изд-во СПбГУ, 2016.

26. *Черенков В.И., Толстобров М.Г.* Модель глобального трансфера инноваций как инструмент интернационализации российского малого высокотехнологичного бизнеса // Вестник СПбГУ. 2007. Сер.8. Менеджмент. Вып. 1. С. 43–64.

27. *Черенкова Н.И., Черенков В.И.* Лингвистически-коммуникативная проблема глобализации бизнеса // Известия СПбГУЭФ. 2006. № 3. С. 109–124.

28. *Antoni J.A.* Sustainable logistics: Logistics as the backbone of economy // Логистика – евразийский мост: мат-лы 11-й Международ. науч.-практ. конф. (28–30 апреля 2016 г., Красноярск) / Краснояр. гос. аграр. ун-т. Ч.1. Красноярск, 2016. 436 с.

29. *Bagozzi R.P.* Marketing as exchange // Journal of Marketing. 1975. № 39(4). P. 32–39.

30. *Baker M.J.* Marketing: An introductory text. Houndmills: Macmillan Press Ltd, 1996.

31. *Battaglia A.J.* Beyond Logistics: Supply Chain Management (Operations) // Chief Executive (US). 1994. № 99. Nov.–Dec. P. 48–49.

32. *Belz F.M., Peattie K.* Sustainability marketing: a global perspective. Chichester, West Sussex, U.K.; Hoboken, NJ, John Wiley & Sons, 2009.

33. *Byrne P.J., Ryan, P., Heavey C.* Sustainable Logistics: A Literature Review and Exploratory Study of Irish Based Manufacturing Organizations // International Journal of Engineering and Technology Innovation. 2013. Vol. 3. № 3. P. 200–213.

34. *Daskin M.S.* Logistics: an overview of the state of the art and perspectives on future research // Transportation Research. 1985. Vol. 19A. № 5/6. P. 383–398.

35. *Dzhingarov D.* Is There A Connection Between Marketing and Logistics? // B2B Marketing: [site]. URL: http://www.b2bmarketing.net/blog/posts/2014/04/05/there-connection-between-marketing-and-logistics (дата обращения: 10.05.2018).

36. Education for Sustainable Development Goals Learning Objectives. 2017 // UNESCO: [сайт]. URL: http://unesdoc.unesco.org/images/0024/002474/247444e.pdf (дата обращения: 10.04.2018).

37. *Elkington J.* Towards the sustainable corporation: Win-win-win business strategies for sustainable development // California Management Review. 1994. № 36. P. 90–100.

38. *Grabara J.* Selected Problems of Sustainable Logistics // Innowacje w zarządzaniu i inżynierii produkcji. 2014. T. 1. P. 945–952.

39. *Grundey D.* Demand for Interdisciplinary Skills in Marketing and Logistics: The Case of Lithuanian Enterprises // Microeconomia: [сайт]. URL: http://www.mikroekonomia.net/system/publication_files/289/original/2.pdf?131495070 (дата обращения: 18.05.2018).

40. *Gunnar S.* IKEA – Increased transport efficiency by product and packaging redesign // BestLog Good Practice Cases: [сайт] URL: https://www.soas.ac.uk/cedep-demos/000_P508_EAEMS_K3736-Demo/casestudies/media/CS5-Res1%20bestLog_best_practice_Ikea_transport_efficiency_redesign.pdf (дата обращения: 10.04.2018).

41. *Harris J.M.* Sustainability and Sustainable Development // Internet Encyclopaedia of Ecological Economics, International Society for Ecological Economics. URL: https://www.researchgate.net/publication/237398200_Sustainability_and_Sustainable_Development (дата обращения: 10.05.2018).

42. *Hrdinova G., Sakal P., Fidlerova H.* Sustainable Logistics and Its Role in Value Chain of Industrial Business with Context of CSR and CSV, 7–9 November 2012, Jeseník, Czech Republic, EU. URL: https://www.academia.edu/5555464/SUSTAINABLE_LOGISTICS_AND_ITS_ROLE_IN_VALUE_CHAIN_OF_INDUSTRIAL_BUSINESS_WITH_CONTEXT_OF_CSR_AND_CSV (дата обращения: 10.05.2018).

43. *Hugos M.H.* Essentials of Supply Chain Management. Wiley, 2010. 304 p.

44. *Kasteren van Y.* The Determinants of Sustainable Consumer Behaviour // Sustainability, Innovation and Entrepreneurship, Business School, University of Queensland.

2007. URL: https://www.researchgate.net/publication/252017873_The_Determinants_of_Sustainable_Consumer_Behaviour (дата обращения: 10.05.2018).

45. L'UNIGE: S'engage por le développement durable // L'Université de Genève. URL: https://www.eduki.ch/fr/doc/dossier_2_dd.pdf (дата обращения: 10.05.2018).

46. *Larson P.D., Halldorsson A.* Logistics vs. supply chain management: An international survey // Journal of Supply Chain Management. 2004. March. P. 17–31.

47. *Latouche S.* Sustainable Development as a Paradox // Rsesymposia.org: [сайт]. URL: http://www.rsesymposia.org/themedia/File/1151679499-Plenary2_Latouche.pdf (дата обращения: 10.04.2018).

48. *Liang X., Si D., Zhang X.* (2017) Regional Sustainable Development Analysis Based on Information Entropy – Sichuan Province as an Example // International journal of environmental research and public health. 2007. № 14(10). Oct. P. 12–19.

49. *Lynch J., Whicker L.* Do marketing and logistics understand each other? An empirical investigation of the interface activities between logistics and marketing // International Journal of Logistics Research and Applications. 2008. Vol. 11. Iss. 3. January.

50. *Monnet J.-M., Le Net E.* Assessment of logistics concept to sustainability: Development of a common approach to transport issues, European Forest Institute, Finland // EFI: [сайт]. URL: http://www2.efi.int/files/attachments/publications/eforwood/efi_tr_75.pdf (дата обращения: 10.05.2018).

51. *Pogge T.W., Sengupta M.* Assessing the sustainable development goals from a human rights perspectives // Journal of International and Comparative Social Policy. P. 83–97.

52. *Porter M.E., Kramer M.R.* Creating shared value: How to reinvent capitalism – and unleash a wave of innovation and growth // Harvard Business Review. 2011. January–February. P. 64–77.

53. *Redclift M.R.* Sustainable Development (1987–2005) – An Oxymoron Comes of Age // Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 12, n. 25 jan./jun. P. 65–84.

54. *Rosiek J.* Determinants of the EU sustainable development policy effectiveness. DEA approach // Economic and Environmental Studies. 2016. Vol. 16. № 4 (40). December. P. 551–576.

55. Saeed M.A., Kersten W. Supply chain sustainability performance indicators – a content analysis based on published standards and guidelines // Logistics Research. 2017. Vol. 10. Iss. 1. P. 1–19.

56. *Seretny M., Seretny A.* Sustainable Marketing – a New Era in the Responsible Marketing Development // Foundations of Management. 2012. Vol. 4. № 2. P. 63–76

57. *Smythe K.R.* An Historian's Critique of Sustainability // Culture Unbound. 2014. Vol. 6. P. 913–929.

58. Sustainable Development Challenges World Economic and Social Survey // Department of Economic and Social Affairs of the United Nations Secretariat. 2013. URL: https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2843WESS2013.pdf (дата обращения: 10.04.2018).

59. *Tepic J., Tanackov I., Stojić G.* Ancient Logistics – Historical Timeline and Etymology // Technical Gazette. 2011. Vol. 18. № 3. P. 379–384.

60. United Nations General Assembly. Report of the world commission on environment and development: Our common future // UN-documents: [сайт]. URL: http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf (дата обращения: 10.04.2018).