



УДК 656.01

**LOGISTIC-ORIENTED TRANSPORT TERMINOLOGY:
FASHION TREND OR VIOLATION OF TRADITIONS**
**ЛОГИСТИЧЕСКИ-ОРИЕНТИРОВАННАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ТЕРМИНОЛОГИЯ:
МОДНЫЙ ТРЕНД ИЛИ НАРУШЕНИЕ ТРАДИЦИЙ**

Kirillova E.V. / Кириллова Е.В.*d.t.s., assistant professor / д.т.н., доцент*

ORCID: 0000-0002-3414-7364

SPIN: 8194-2302

Korol V.Y. / Король В.Ю.*assistant / ассистент*

ORCID: 0000-0003-0738-0408

*Odessa National Maritime University, Odessa, Mechnikova 34, 65029**Одесский национальный морской университет, Одесса, ул.Мечникова 34, 65029*

Аннотация. В работе рассматривается проблема не всегда корректного и обоснованного использования понятия «логистика», а также различных форм этого слова применительно к традиционно транспортной терминологии и соответствующей сфере профессиональной деятельности. Понятие «логистика» и его различные интерпретации привлекают внимание транспортников не меньше, чем традиционный понятийный аппарат транспортной отрасли привлекает специалистов, занимающихся логистикой. В результате взаимопроникновения понятий происходит «размытие» границ между логистическими и транспортными компаниями, между логистическими и транспортными системами различных уровней и масштабов. Это актуализирует проведение исследований в направлении разграничения этих систем, а также поиска точек соприкосновения и областей пересечения между ними.

Ключевые слова: теория транспортных процессов и систем, транспортные технологии, логистика, транспортная система, логистическая система

Вступление.

Существующая и широко применяемая транспортная терминология является результатом сложного и длительного пути развития. В настоящее время она представляет собой высокоразвитую и гибкую систему языковых единиц, способную к выработке новых терминов. Это в значительной мере связано с существованием международной транспортной терминологии и обусловлено непрерывным развитием транспортных систем (ТС), истоки зарождения и становления которых уходят в далекое прошлое. В свою очередь, эволюция логистики, как области знаний, тесно связана с развитием рыночных отношений на западе. Предпосылки же к ее появлению в Украине созданы лишь в начале 90-х годов XX столетия¹ и обусловлены стремительным вхождением страны в рыночную экономику [1].

Авторитетные специалисты, занимающиеся вопросами логистики [2 - 4], признают, что она «... является относительно молодой и бурно развивающейся наукой. Многие вопросы, относящиеся к ее понятийному аппарату и терминологии, постоянно уточняются и изменяются, наполняясь новым содержанием». В работе [5] отмечается, что логистика «сравнительно недавно отпочковалась от теории торговли и выделилась как область конкретного

¹ Создание предпосылок развития логистики охватывает период 1991-1999 гг [1].



научного знания». Сейчас она «... проходит путь своего становления» и «... ей еще предстоит выработать свою систему законов и категорий, конкретизировать многие понятия» [5]. В логистическом знании до сих пор не доведены до должного уровня конкретизации основные понятия и, к сожалению, отсутствуют их устоявшиеся определения [6, 7]. В работе [8] говорится о том, что на сегодняшний день отсутствует однозначное определение даже такого понятия, как сама «логистика». Единого подхода нет ни в зарубежной, ни в отечественной литературе. Такое, как отмечается в [5], характерно для науки, когда изначально отсутствует ясное понимание ее центральной идеи и предмета. Создается впечатление, что именно этому посвящены и слова И. Канта [9]: «Нередко оказывается, что основатель [науки] и даже его позднейшие последователи блуждают вокруг идеи, которую они сами не уяснили себе, и потому не могут определить истинное содержание, расчленение (систематическое единство) и границы своей науки». Вышесказанное подтверждают и результаты исследований, представленные в [10], которые показывают, что главным источником терминов логистики является межсистемное заимствование и, как следствие, 97 % ее основных терминов взято из других областей знаний. При этом собственные термины логистики «составляют около 3 % ее терминологического аппарата» [10].

В нашей стране развивающаяся терминосистема логистики активно пополняется и обогащается за счет понятийного аппарата традиционно используемого в отечественной транспортной науке и практике.

Наряду с этим, само понятие «логистика» и все возможные его формы привлекают внимание транспортников не меньше, чем традиционный понятийный аппарат транспортной отрасли привлекает специалистов, занимающихся логистикой. Таким образом, с одной стороны логистика в нашей стране находится на стадии формирования. С другой - функционирование транспортных систем сегодня также все больше ориентируется на некую логистическую концепцию, которая базируется на соответствующей формирующейся области знаний.

Взаимопроникновение понятий происходит постоянно. В результате профессиональная лексика каждой из указанных областей знаний обогащается, обеспечивая их прогресс, либо вызывает еще большую путаницу и непонимание. Подобная «игра» в «транспортно-логистическую» лингвистику приводит к «размытию» границ между логистическими и транспортными компаниями, между логистическими и транспортными системами различных уровней и масштабов. Появляется огромное количество разнообразных, порою абсурдных, «логистически-ориентированных» терминов и их интерпретаций. В итоге, для большинства представителей рынка транспортных услуг (РТУ), а также их клиентов не всегда очевидны отличия между используемыми понятиями. Удивляют некоторые отечественные компании, называющие себя логистическими, но при этом занимающиеся предоставлением традиционно транспортных услуг (основных и дополнительных к общему процессу перевозки). Возможно, они чувствуют себя недостаточно уверенно на РТУ, пытаясь использовать раскрученный бренд «логистика», думая, что привлекут



большее количество клиентов и подороже продадут свои услуги. Огорчает, что некоторые транспортники считают, что сегодня осуществлять свою деятельность под вывеской «логистика» более престижно, чем предоставлять транспортные услуги, традиционное название которых полностью соответствует содержанию, а главное, находится в соответствующем правовом поле.

Загадочный термин «логистизация» сегодня используется авторами применительно к различным сферам деятельности и, порой, в самых неожиданных контекстах [11 - 15]. И уже сложно понять, что происходит «логистизация транспортной или транспортизация логистической терминологии» (да простится нам этот невольный словесный каламбур!).

В связи с этим, очевидно, что процессы дальнейшего взаимного проникновения терминов логистики и теории транспортных процессов и систем уже не остановить. Однако, и ученым, и практикам, работающим как в сфере транспортных, так и в сфере логистических систем необходимо осознанно подходить к использованию понятийного аппарата, понимать суть применяемых терминов, не пытаться складывать различные «научные» слова в новомодные словосочетания, не задумываясь о смысле полученных «логистически-ориентированных» выражений [16].

Таким образом, унификация логистической терминологии является, безусловно, актуальной задачей. Однако, не менее актуальной является задача корректного применения логистической терминологии в сфере деятельности отечественных транспортных предприятий и, конечно же, в области научно-теоретических исследований транспортных технологии, процессов и систем.

Вышесказанное актуализирует проведение дальнейших исследований в направлении разграничения логистических (ЛС) и транспортных (ТС) систем различных уровней и масштабов, а также поиска точек соприкосновения и областей пересечения между ними.

Основной текст.

Исследования обозначенной выше проблематики было начато в публикациях [17 - 20] и продолжено в работе [16]. В ней понятие «транспортно-технологическая система» (ТТС) было рассмотрено с двух позиции: с точки зрения традиционной транспортной науки и практики; с точки зрения логистического подхода. В результате установлено, что элементы (подсистемы) ТТС являются структурообразующими частями ТС. И это очевидно по умолчанию. В свою очередь, с позиции логистического подхода наличие материального потока (МП) и необходимость его перемещения обуславливает существование определенной материалопроводящей (товаропроводящей) системы. В качестве таковой, а соответственно и в качестве составной части ЛС, может быть рассмотрена ТТС. Представленная в [16] сравнительная периодизация показала, что процессы развития теории и практики функционирования ТТС в нашей стране протекали параллельно с зарождением и становлением логистики на западе:

- с одной стороны – западный мир с открытой экономикой рыночного типа развивал теорию, зародившуюся в сфере производственных систем и



трансформировавшуюся в область знаний под названием «логистика»;

- с другой стороны - в нашей стране в условиях командно-административной системы управления такое понятие как «логистика» отсутствовало, а ведущие специалисты в области транспортных систем развивали научные и прикладные аспекты функционирования прогрессивных ТТС, повышающих эффективность доставки грузов «от двери до двери» в цепи «производство - транспорт - потребитель» [21, 22]. Таким образом, истоки появления и развития ТТС всегда находились в сфере деятельности национальных транспортных предприятий, а изучение научно-теоретических вопросов, связанных с функционированием ТТС - в сфере интересов учёных-транспортников. Именно они, в отличие от традиционного взгляда на транспортный процесс, начали рассматривать систему «производство – транспорт – потребитель» [21, 22], т. е. систему, которая сегодня, с точки зрения логистической концепции обозначается как «простая логистическая цепь».

Таким образом, теоретики и практики стран с различным социально-политическим строем и присущими им законами экономики, на определенном этапе развивали единую теоретическую идею, но с точек зрения различных субъектов хозяйственной деятельности [16]:

- с точки зрения производственного или торгового предприятия, заботящегося об эффективности физического распределения своей продукции;

- с точки зрения транспортного предприятия, которое, наряду с необходимостью удовлетворять потребности населения и общественного производства в перевозках, заботится и об эффективности собственного функционирования.

Анализ работ [21, 22] показал, что принципиальные изменения в транспортную отрасль в нашей стране были внесены именно с появлением и развитием ТТС, а не с более поздним появлением и распространением логистики:

- на фундаментальном уровне произошла переориентация научной мысли и появилась идея рассматривать не просто процесс транспортировки грузов, а систему «производство – транспорт – потребитель»;

- на эмпирическом уровне произошел переход от традиционной практики перевозки грузов «от пункта до пункта» к системе сквозной доставки «от двери до двери» с применением бесперегрузочных технологий².

Последующее развитие смешанных перевозок (СП) с применением бесперегрузочных технологий на базе ТТС³ и их ориентация на

² Бесперегрузочные технологии – транспортные технологии позволяющие доставлять грузы в одном и том же грузовом модуле без его переформирования (без перегрузки самого груза) в пути следования. Развитие бесперегрузочных технологий превратило обычную перевозку грузов в систему перевозок, использующих унифицированные технико-технологические приемы для быстрого и эффективного перемещения грузов в смешанном сообщении. В результате были разработаны, внедрены и широко распространены бесперегрузочные системы перевозки грузов: вначале пакетные и контейнерные, а затем паромные и трейлерные (ролкерные). С внедрением новых ТТС были созданы технические и технологические условия для дальнейшего развития перевозок грузов в смешанном сообщении с применением бесперегрузочных технологий [16, 21, 22].

³ Основными предпосылками к появлению различных типов ТТС стало: появление, а затем унификация средств укрупнения грузовых мест, что потребовало согласование их технических параметров с технико-эксплуатационных характеристик транспортных средств и перегрузочного оборудования; приспособление технических средств транспорта к измененным транспортным характеристикам грузов на основе модульного принципа; специализация флота, что обусловило интеграцию водного и сухопутного видов транспорта; разработка, внедрение и широкое распространение бесперегрузочных технологий.



интермодальность⁴ [23] обусловило появление нового участника транспортного процесса - единого оператора мультимодальной перевозки (ОМП), что и позволило в последствие говорить о применении логистической концепции в области транспортных технологий, процессов и систем [16, 24].

Наряду с этим, существует мнение [25], что признаком применения логистической концепции в транспортных системах является соблюдение так называемого правила «Семи R»⁵ или «Логистического микса». Однако, результаты анализа хронологии развития ТТС [16] показали, что основной целью проектирования, создания и функционирования ТТС всегда являлось повышение эффективности и качества доставки грузов от производителя до потребителя путём «обеспечения доставки заданных объемов грузов определенной номенклатуры в строго установленные сроки, с надлежащей скоростью, в сохранном виде и без загрязнения окружающей среды» [21, 22]. Указанные стремления во многом коррелируются с тем, что сегодня в терминах современной логистики несколько переформулировано и представлено под названием «Логистический микс». Таким образом, именно необходимость соблюдения сформулированных выше правил и обусловило в своё время возникновение нового направления исследований, «целью которых являлась разработка, создание и развитие ТТС как формы организации транспортного процесса» [21, 22]. Однако, презентовав «новое научное направление в области технологии, организации и управления морским и смежными видами транспорта, прочно опирающееся на достижения транспортно-экономической науки и практики» [22], отечественные учёные, к сожалению, не дали название этому направлению, но продолжали эффективно развивать его [16, 18]. В связи с этим, только лишь соблюдение правила «Семи R» не является сегодня признаком применения логистической концепции в транспортных и транспортно-технологических системах. И наоборот, если некоторая ТС или ТТС доставки грузов не рассматривается с точки зрения логистики в качестве «материалопроводящей части логистической системы» [20] или «транспортирующей подсистемы ЛС» [26] – это не значит, что в ее рамках не соблюдается вышеуказанное правило «Семи R» [16].

Таким образом, сегодня о логистическом подходе к организации транспортного процесса можно с полным правом говорить в ситуации, когда производственная (торговая) компания в лице своего представителя – логиста (логистического отдела или логистической компании) делегирует полномочия по организации данного процесса ОМП. Причем, часто выбор ОМП происходит

В целом, функционирование ТТС базируется на следующих основных принципах организации процесса доставки грузов [21, 22]: единство технологического потока движения укрупненных грузовых мест (УГМ) «от двери до двери»; единая (бесперегрузочная) технология, охватывающая процесс доставки грузов от отправителя до получателя [22, С. 32], «...но только в той части грузов, которая доставляется в виде УГМ» [22, С. 33]; малооперационность и надежность.

⁴ Термином «интермодальность» на западе, а с недавнего времени и у нас в стране, называют процесс интеграции в области транспортных систем. «В более широком смысле термин «интермодальность» применяется для описания системы транспортировки, предполагающей использование двух или более видов транспорта для перевозки одной и той же грузовой единицы (ГЕ) или грузового автотранспортного средства в рамках комплексной транспортной цепи «от двери до двери» без погрузочно-разгрузочных операций [23]. Интермодальность и ее появление многие связывают с контейнеризацией. Однако, укрупнение грузовых мест и начало «эры контейнеризации» можно рассматривать только лишь в качестве исходной предпосылки к последующему появлению интермодальности. Интермодальность возникла тогда, когда появилась объективная возможность использовать бесперегрузочные технологии при доставке грузов в смешанном сообщении. Таким образом, контейнеризация – это необходимое, но недостаточное условие интермодальности [16].

⁵ Логистический микс или правило «Семи R» формулируется следующим образом: «обеспечение наличия нужного продукта в требуемом количестве и заданного качества в нужном месте в установленное время для конкретного потребителя с наименьшими затратами».



по результатам проведения соответствующих объявленных заранее тендеров. Выбор останавливают на том ОМП, который более всего соответствует выдвинутым критериям (стоимость доставки, время и т. п.). ОМП при этом в рамках аутсорсинга соответствующих услуг является, как правило, представителем традиционного транспортного сектора:

- ОМП, который эксплуатирует морские суда (vessel operator (VO));
- ОМП, который не эксплуатирует морские суда (not vessel combined transport operator (NV CTO));
- ОМП, который не эксплуатирует каких-либо транспортных средств.

В качестве ОМП в рамках аутсорсинга транспортных услуг могут выступать:

- судоходные компании, эксплуатирующие собственные и/или арендованные суда;
- компании, оперирующие флотом на основании договора о судовом менеджменте «Shipman 98»;
- транспортно-экспедиторские компании, владеющие и не владеющие собственными транспортными средствами, работающие в рамках действия соответствующего Закона Украины «Про транспортно-экспедиторскую деятельность».

Главная задача ОМП организовать и реализовать сквозную доставку грузов по единому транспортному документу (мультимодальному коносаменту), с минимальными расходами, по единой тарифной ставке. Он осуществляет свою деятельность, ориентируясь на локальные технологические процессы, на управление грузопотоками и потоками транспортных средств. Он на своем уровне организывает доставку грузов и управляет работой собственных или арендованных транспортных средств, он согласовывает свою работу с работой других участников транспортного процесса. Все субъекты РТУ, участвующие в транспортном процессе, включая предприятия смежных видов транспорта и посреднические организации, реализовывают функции управления самостоятельно, но при полном согласовании в пространстве и времени своих действий. Возникающие при этом «накладки» в работе технических средств транспорта общего пользования часто обусловлены объективными причинами, вызванными внешними и внутренними факторами. Отклонения в их работе при реализации процессов перевозки и перевалки устраняются только при активизации функций регулирования в рамках систем управления соответствующих транспортных и сервисных предприятий.

Таким образом, необходимо понимать, что ОМП в лице вышеназванных субъектов РТУ, выполняют свои функции, но при этом они не превращаются без всяких на то причин и правовых оснований в логистические компании, не становятся логистическими, 3PL и т. д. операторами, как их пытаются называть некоторые современные авторы. ОМП продолжают действовать в рамках соответствующего правового поля и на основании соответствующих договоров.

В свою очередь, логист (логистический отдел или логистическая компания) – это традиционно сотрудник производственной (торговой) компании (элемент ее организационной структуры или самостоятельное



юридическое лицо), которому делегируются полномочия по управлению всей логистикой данного предприятия, или большинством ее элементов, начиная от поиска и закупки сырья для производства готовой продукции и заканчивая производством, реализацией и доведением готовой продукции до потребителя. Он не акцентирует внимание на отдельно взятых технологических процессах и операциях, связанных с работой всех участников транспортного процесса и их технических средств. Он не управляет отдельно взятыми технологическими процессами и операциями, он не управляет работой технических средств магистральных видов транспорта. Он рассматривает в целом материальный поток (МП) и его сквозное движение между звеньями логистической цепи.

С точки зрения теории транспортных процессов и систем в момент, когда товар предъявлен к перевозке, он приобретает новое качество – становится грузом. Далее в процессе транспортировки груз становится грузопотоком (ГП). Продвижение ГП осуществляется техническими средствами различных видов транспорта общего пользования [16]. Таким образом, когда средством труда является транспорт общего пользования, перевозку осуществляют самостоятельные юридические лица - транспортные предприятия, а перевалку - порты и транспортные узлы. Именно они, а не логисты, организуют перемещение ГП, а также управляют работой технических средств, реализующих этот процесс. В связи с этим, с точки зрения транспортных предприятий, речь уже идет не о запасе или в целом МП, а о грузе и ГП, которые являются предметом труда в ТС.

Производственные же компании, их логистические отделы или представляющие их интересы логистические компании, не могут напрямую управлять вышеназванными процессами и влиять на них, несмотря на то, что именно в их компетенцию по исторически сложившимся обстоятельствам [2 – 4, 7], входит координация физического распределения своей продукции и в целом управление МП. Производственные компании и их представители – логисты (логистические отделы, логистические компании) по факту могут реализовывать свои функции управления в полном объеме только по отношению к внутрипроизводственному транспорту, который является структурообразующей частью соответствующих предприятий, т. е. частью их основных производственных фондов.

Исключение составляют крупные транснациональные корпорации (ТНК), которые в рамках своей структуры имеют подконтрольные транспортные компании, обеспечивающие своевременное снабжение своих производственных и торговых предприятий сырьем, готовыми изделиями, полуфабрикатами и комплектующими. Однако, такое исключение также является весьма условным, поскольку материнские компании выполняют, главным образом, контролирующие функции, а организацией процесса занимаются дочерние транспортные предприятия ТНК.

Таким образом, в рамках ЛС, где основным предметом труда является МП, а основной целью – его продвижение между звеньями логистической цепи, существуют подсистемы, управление которыми выходит за рамки компетенции субъектов, осуществляющих управление МП. Т. е. наступает момент, когда



единое управление сквозным МП со стороны производственных (торговых) компаний перестает осуществляться, а их участие ограничивается, максимум, реализацией функции контроля за продвижением МП. Эта компетенция заканчивается в момент, когда соответствующий МП, представленный в форме запаса готовой продукции (товара) на складе предприятия преобразуется в груз, а затем и в ГП, которые, в свою очередь, являются предметами труда в ТС.

Заключение и выводы.

1. Основными объектами управления: в рамках ТС являются процессы продвижения ГП и процессы управления потоками транспортных средств; в рамках ЛС - процессы продвижения сквозного МП, идущего от поставщиков сырья к потребителям готовой продукции.

2. С точки зрения теории транспортных процессов и систем, когда средством труда является транспорт общего пользования, перевозку осуществляют самостоятельные юридические лица - транспортные предприятия, а перевалку - порты и транспортные узлы. Именно эти представители РТУ, а не логисты, организуют перемещение ГП, а также управляют работой технических средств, реализующих этот процесс. Транспортные предприятия, предоставляющие основные и дополнительные к общему процессу перевозки услуги, осуществляют свою деятельность, ориентируясь на локальные технологические процессы, связанные с организацией перевозок и управлением работой транспортных средств, а также с обслуживанием грузов и смежных видов транспорта в портах и транспортных узлах. Таким образом, транспортные компании традиционно оперируют грузопотоками и потоками транспортных средств.

3. Логисты (логистические отделы, логистические компании), в свою очередь, не акцентируют внимание на отдельно взятых технологических процессах и операциях, связанных с работой всех участников транспортного процесса и их технических средств. Они не управляют этими процессами и операциями, они не управляют работой магистральных видов транспорта. Они с точки зрения логистики рассматривают в целом МП и его сквозное движение между звеньями логистической цепи.

4. О логистическом подходе к организации транспортного процесса с полным правом можно говорить при участии в нем оператора мультимодальной перевозки (ОМП). Однако, это не делает его логистом, логистической компанией или логистическим оператором. Он по-прежнему остается представителем РТУ.

Таким образом, теоретикам и практикам, работающим в области транспортных технологий необходимо использовать общепринятую в отрасли терминологию. Предприятиям, традиционно занимающимся предоставлением транспортных услуг, не стоит придумывать псевдонаучные термины и гнаться за новомодными словами и словосочетаниями в попытке привлечь клиента. Производственникам следует применять знания, накопленные транспортной наукой и практикой, использовать устоявшуюся профессиональную лексику, а не «играть» со своими клиентами в «транспортно-логистическую» лингвистику. Неудержимое же желание представителей транспортного сектора



«включиться» во всеобщую «логистизацию» не должно превалировать над здравым смыслом и приводить к подмене понятий! Транспортникам необходимо понимать, что они занимаются не логистикой, как таковой, и не логистическими системами, а их транспортным обеспечением!

Литература:

1. Чернописька Н.В. Еволюція логістики в Україні / Н.В. Чернописька // Сучасні проблеми економіки і менеджменту: тези доп. Міжнар. наук.-практ. конф. – Львів: Вид-во НУ «Львівська політехніка», 2011. – С. 136-137.
2. Модели и методы теории логистики : учебное пособие 2-е изд. [Текст] / Под ред. В.С. Лукинського. – СПб. : Питер, 2007. – 448 с.
3. Миротин Л.Б. Основы логистики [Текст] / Л.Б. Миротин, В.И. Сергеева. - М. : ИНФРА, 2000. - 200 с.
4. Бакаєв О.О. Теоретичні засади логістики [Текст] / О.О. Бакаєв, О.П. Кутах, Л.А. Пономаренко. - К. : Ун-т економіки і технологій транспорту, 2003. – Т. 1. – 429 с.
5. Афанасенко И.Д. Философия и методология науки логистики / И.Д. Афанасенко, В.В. Борисова // Известия СПбГУЭФ УЭФ, 2009. - № 3. - С. 7–15.
6. Афанасенко И.Д. Логистика снабжения / И.Д. Афанасенко, В.В. Борисова. – Издательский дом «Питер», 2017. - 384 с.
7. Сергеев В.И. Логистика в бизнесе: учебник / В.И. Сергеев. - М.: ИНФРА-М, 2001. – С. 50.
8. Горшкова Л.О. Розвиток логістики: теоретичний аспект / Л.О. Горшкова // Вісник ЖДТУ. Серія: Економічні науки. № 1(59), Ч.2. - Житомирський державний технологічний університет, 2012. – С. 87- 90.
9. Кант И. Изречения / сост. и науч. ред. В.Н. Брюшинкин. — Калининград: Изд-во РГУ им. И. Канта, 2010. - 91 с.
10. Купцова А.К. Проблемы формирования терминологий новых наук (на примере логистики [Текст] : автореф. дисс. на соискание уч. степени канд. филологических наук : спец. 10.02.04 «Германские языки». – М., 2007. – 17 с.
11. Дудкін П.Д. Логістизація інноваційних процесів у вищому закладі освіти / П.Д. Дудкін // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». – 2001. – № 424 : Логістика. – С. 301–306.
12. Воронцова С.А. Логистизация процесса управления усвоения знаний как фактор повышения качества подготовки будущего врача / С.А. Воронцова, Л.В. Чернецова // Международный журнал экспериментального образования. – 2012. – № 5. – С. 58-59.
13. Бурлакова Г.Ю. Логистизация городских пассажирских автомобильных перевозок / Г.Ю. Бурлакова // Ун-ая наука-2014 : в 5 т. : тез. докл. междунар. науч.-техн. конф. – Мариуполь, 2014. – Т. 2. – С. 224–225.
14. Пономарьов А.М. Логістизація процесу маркетингу міжнародних вантажних автотранспортних послуг / А.М. Пономарьов, Н.М. Пономарьов // Маркетинг інновацій і інновації в маркетингу : зб. тез доп. VI Міжнар. наук.-практ. конф. - Суми: ТОВ Друкарський дім "Папірус", 2012. - С. 204-206.



15. Бондаренко О.С. Методологічні засади управління фінансами в умовах логістизації економіки / О.С. Бондаренко // Облік і фінанси. - 2016. - № 3. - С. 50-56.

16. Кириллова О.В. Теоретичні основи управління роботою флоту у транспортно-технологічних системах : дис. ... д-ра техн. наук : 05.22.01 – транспортні системи / Кириллова Олена Вікторівна; Одес. нац. мор. ун-т. - Одеса, 2017. - 470 с.

17. Кириллова Е.В. Сравнительный анализ исторических аспектов развития теории и практики транспортно-технологических и логистических систем / Е.В. Кириллова // Современные направления теоретических и прикладных исследований `2010 : сб. научн. тр. по материалам междунаучно-практ. конф. Том 1. Транспорт. – Одесса : Черноморье, 2010. – С. 50-56.

18. Кириллова Е.В. Транспортно-технологические и логистические системы : дискуссионные вопросы терминологии и исторические аспекты развития теории и практики / Е.В. Кириллова // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем : зб. наук. пр. – Одеса : ОНМУ, 2011. – Вип. 18. – С. 134 – 153.

19. Кириллова Е.В. Транспортно-технологическая система, как структурообразующая часть логистической системы / Е.В. Кириллова // Сб. научн. тр. SWorld. - Иваново : Маркова АД, 2014. - Вып. 4 (37), т. 1. – ЦИТ : 414-638. - С. 44-54.

20. Кириллова Е.В. Теоретико-множественный подход к формализации логических отношений между понятиями «транспортная», «транспортно-технологическая» и «логистическая» системы / Е.В. Кириллова // Вісник Одеського національного морського університету : зб. наук. праць. – Одеса : ОНМУ, 2014. – Вип. 1 (40). – С. 153 – 175.

21. Кочетов С.Н. Прогрессивные транспортно-технологические системы на морском транспорте [Текст] : монография / С.Н. Кочетов. – М. : Транспорт, 1981. – 232 с.

22. Сыч Е.Н. Транспортно-производственные системы: развитие и функционирование [Текст] : монография / Е.Н. Сыч. – Киев. «Наукова думка», 1986. – 166 с.

23. Terminology on combined transport [Электронный ресурс] / Документ trans/wp.24/2000/1, 01.02.2000 / – Режим доступа: <http://www.unece.org/trans/wp24/documents/wp24-00-1e.pdf>.

24. Тулембаева А.Н. Логистика [Текст] / А.Н. Тулембаева. – 3-е изд., испр. и доп. – Алма-ты : Триумф «Т», 2008. – 360 с.

25. Заборский Л.А. Эффективная организация смешанных перевозок в логистической системе [Текст] / Л.А. Заборский // Методи та засоби управління розвитком транспортних систем : зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ, 2006. - Вип. 11. - С. 192–201

26. Ляшенко Н.И. О взаимосвязи транспортной и логистической систем [Текст] // Современные направления теоретических и прикладных исследований : сб. научн. трудов. по материалам междунаучно-практ. конф. - Том 1. Транспорт. – Одесса : Черноморье, 2006. - С. 53-57.



Abstract. The paper considers the problem of not always correct and reasonable use of the concept of "logistics", as well as various forms of this word in the context of traditionally transport terminology and the corresponding field of professional activity. The concept of "logistics" and its various interpretations attract the attention of transport workers not less than the traditional conceptual apparatus of the transport industry attracts specialists involved in logistics. As a result of the interpenetration of concepts, there is a "blurring" of the boundaries between logistics and transport companies, between logistics and transport systems of different levels and scales. It actualizes conducting research in the direction of differentiation of these systems, as well as the search for points of contact and areas of intersection between them.

In the work it is established that from the point of view of the theory of transport processes and systems, when the means of labor is public transportation, the transportation is carried out by independent legal entities – transport enterprises, and transshipment is performed by ports and transport nodes. It is these representatives of the transport services market who organize the movement of freight flows and control the operation of the appropriate vehicles, but not logisticians. They are focused on local technological processes associated with the organization of transportation and management of the vehicles operation, as well as with the maintenance of goods and related modes of transport in ports and transport hubs. Thus, transport companies traditionally operate cargo flows and vehicle flows.

Logists (logistics departments, logistics companies), in turn, do not focus on the individual technological processes and operations associated with the work of all participants in the transport process and their technical means. They do not manage these processes and operations, they do not manage the operation of the main modes of transport. From the point of view of logistics they view the material flow as a whole and its through movement between the links of the logistic chain.

At present, we can rightfully speak of a logistics approach to the organization of the transport process with the participation of a multimodal transport operator in it. However, this does not make it a logistician, logistics company or a logistics operator.

Thus, theorists and practitioners working in the field of transport technologies should use the generally accepted terminology in the industry. Enterprises traditionally engaged in providing transport services should apply the knowledge accumulated by transport science and practice, use established vocabulary. Transport workers need to understand that they are engaged not in logistics, as such, and not in logistics systems, but in their transport provision.

Key words: theory of transport processes and systems, transport technologies, logistics, transport system, logistics system.

References:

1. CHornopysjka N.V. Evoljucija loghistryky v Ukrajinі / N.V. CHornopysjka // Suchasni problemy ekonomiky i menedzhmentu: tezy dop. Mizhnar. nauk.-prakt. konf. – Ljviv: Vyd-vo NU «Ljvivs'jka politehnika», 2011. – S. 136-137.
2. Modeli i metody teorii logistiki : uchebnoye posobiye 2-e izd. [Tekst] / Pod red. V.S. Lukinskogo. – SPb. : Piter, 2007. – 448 s.
3. Mirotin L.B. Osnovy logistiki [Tekst] / L.B. Mirotin, V.I. Sergejeva. - M. : INFRA, 2000. - 200 s.
4. Bakajev O.O. Teoretychni zasady loghistryky [Tekst] / O.O. Bakajev, O.P. Kutakh, L.A. Ponomarenko. - K. : Un-t ekonomiky i tekhnologhij transportu, 2003. – T. 1. – 429 s.
5. Afanasenko I.D. Filosofiya i metodologiya nauki logistiki / I.D. Afanasenko, V.V. Borisova // Izvestiya SPbGUEF UEF, 2009. - № 3. - S. 7–15.
6. Afanasenko I.D. Logistika snabzheniyai / I.D. Afanasenko, V.V. Borisova. – Izdatelsky dom «Piter», 2017. - 384 s.
7. Sergejev V.I. Logistika v biznese: uchebnik / V.I. Sergejev. - M.: INFRA-M, 2001. – S. 50.
8. GHorshkova L.O. Rozvytok loghistryky: teoretychnyj aspekt / L.O. GHorshkova // Visnyk ZHDTU. Serija: Ekonomichni nauky. № 1(59), CH.2. - ZHyomyrs'kyj derzhavnyj



tehnologichnyj universytet, 2012. – S. 87- 90.

9. Kant I. Izrecheniya / sost. i nauch. red. V.N. Bryushinkin. — Kaliningrad: Izd-vo RGU im. I. Kanta, 2010. - 91 s.

10. Kuptsova A.K. Problemy formirovaniya terminology novykh nauk (na primere logistiki [Tekst] : avto-ref. diss. na soiskaniye uch. stepeni kand. filologicheskikh nauk : spets. 10.02.04 «Germanskiye yazyki». – M., 2007. – 17 s.

11. Dudkin P.D. Lohistyziatsiya innovatsiynnykh protsesiv u vshchomu zakladi osvity / P.D. Dudkin // Visnyk Natsional'noho universytetu "L'viv's'ka politekhnika". – 2001. – № 424 : Lohistyka. – S. 301–306.

12. Vorontsova S.A. Logistyziatsiya protsesa upravleniya usvoyeniya znany kak faktor povysheniya kachestva podgotovki budushchego vracha / S.A. Vorontsova, L.V. Chernetsova // Mezhdunarodny zhurnal eksperimentalnogo obrazovaniya. – 2012. – № 5. – S. 58-59.

13. Burlakova G.Yu. Logistyziatsiya gorodskikh passazhirskikh avtomobilnykh perevozok / G.Yu. Burlakova // Un-aya nauka-2014 : v 5 t. : tez. dokl. mezhdunar. nauch.-tekhn. konf. – Mariupol, 2014. – T. 2. – S. 224–225.

14. Ponomarjov A.M. Loghistyzacija procesu marketynghu mizhnarodnykh vantazhnykh avtotransportnykh poslugh / A.M. Ponomarjov, N.M. Ponomarjov // Marketyngh innovacij i innovacii v marketynghu : zb. tez dop. VI Mizhnar. nauk.-prakt. konf. - Sumy: TOV Drukarskyj dim "Papirus", 2012. - S. 204-206.

15. Bondarenko O.S. Metodologichni zasady upravlinnja finansamy v umovakh loghistyzaciji ekonomiky / O.S. Bondarenko // Oblik i finansy. - 2016. - № 3. - S. 50-56.

16. Kyrylova O.V. Teoretychni osnovy upravlinnja robotuju flotu u transportno-tehnologichnykh systemakh : dys. ... d-ra tekhn. nauk : 05.22.01 – transportni systemy / Kyrylova Olena Viktorivna; Odes. nac. mor. un-t. - Odesa, 2017. - 470 s.

17. Kirillova Ye.V. Sravnitelny analiz istoricheskikh aspektov razvitiya teorii i praktiki transportno-tehnologicheskikh i logisticheskikh sistem / Ye.V. Kirillova // Sovremennye napravleniya teoreticheskikh i prikladnykh issledovany `2010 : sb. nauchn. tr. po materialam mezhdun. nauchno-prakt. konf. Tom 1. Transport. – Odessa : Chernomorye, 2010. – S. 50-56.

18. Kirillova Ye.V. Transportno-tehnologicheskije i logisticheskije sistemy : diskussionnye voprosy terminologii i istoricheskije aspekty razvitiya teorii i praktiki / Ye.V. Kirillova // Metodi ta zasobi upravlinnja rozvitkom transportnykh sistem : zb. nauk. pr. – Odesa : ONMU, 2011. – Vip. 18. – S. 134 – 153.

19. Kirillova Ye.V. Transportno-tehnologicheskaya sistema, kak strukturoobrazuyushchaya chast logisticheskoy sistemy / Ye.V. Kirillova // Sb. nauchn. tr. SWorld. - Ivanovo : Markova AD, 2014. - Vyp. 4 (37), t. 1. – TsIT : 414-638. - S. 44-54.

20. Kirillova Ye.V. Teoretiko-mnozhestvenny podkhod k formalizatsii logicheskikh otnosheny mezhdru ponyatiyami «transportnaya», «transportno-tehnologicheskaya» i «logisticheskaya» sistemy / Ye.V. Kirillova // Visnik Odeskogo natsionalnogo morskogo universitetu : zb. nauk. prats. – Odesa : ONMU, 2014. – Vip. 1 (40). – S. 153 – 175.

21. Kochetov S.N. Progressivnye transportno-tehnologicheskije sistemy na morskome transporte [Tekst] : monografiya / S.N. Kochetov. – M. : Transport, 1981. – 232 s.

22. Sych Ye.N. Transportno-proizvodstvennye sistemy: razvitiye i funktsionirovaniye [Tekst] : monografiya / Ye.N. Sych. – Kiyev. «Naukova dumka», 1986. – 166 s.

23. Terminology on combined transport [Электронный ресурс] / Документ trans/wp.24/2000/1, 01.02.2000 / – Режим доступа: <http://www.unece.org/trans/wp24/documents/wp24-00-1e.pdf>.

24. Tulembayeva A.N. Logistika [Tekst] / A.N. Tulembayeva. – 3-e izd., ispr. i dop. – Almaty : Triumf «Т», 2008. – 360 s.

25. Zaborsky L.A. Effektivnaya organizatsiya smeshannykh perevozok v logisticheskoy sisteme [Tekst] / L.A. Zaborsky // Metodi ta zasobi upravlinnja rozvitkom transportnykh sistem : zb. nauk. prats. – Odesa: ONMU, 2006. - Vip. 11. - S. 192–201

26. Lyashenko N.I. O vzaimosvyazi transportnoy i logisticheskoy sistem [Tekst] //



Sovremennye napravleniya teoreticheskikh i prikladnykh issledovaniy : sb. nauchn. trudov. po materialam mezhdun. nauchno-prakt. konf. - Tom 1. Transport. – Odessa : Chernomorye, 2006. - S. 53-57.

Статья отправлена: 10.01.2018 г.
© Кириллова Е.В., Король В.Ю.