

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЛОГИСТИКА: СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ

Ольга Моковецкая

В статье анализируются современные тенденции развития международной логистики и ее возрастающая роль в содействии мировой торговле. Также рассматриваются имеющиеся проблемы в логистической сфере в мире и пути их преодоления.

Введение. Современные международные перевозки представляют собой комплексные логистические задачи, решать которые под силу только специалистам высокой квалификации. Сейчас практически ни одна страна мира не в состоянии обеспечить все разнообразие своих внутренних потребностей в различных сферах экономики только за счет собственного производства. Решается эта проблема при помощи международной торговли, которая дает возможность осуществлять товарообмен между государствами. Международное разделение труда создает дополнительные предпосылки, способствующие дальнейшему расширению международной торговли и, как следствие, международным перевозкам.

Основная часть. Структура и динамика международной торговли не являются постоянными величинами: потоки грузов, пересекающих огромные территории и не одну таможенную границу, постоянно меняются как в количественном, так и качественном отношении. Большое влияние на международные перевозки оказывает структура мирового рынка. Неравномерность динамики транснациональных перевозок на современном этапе безусловно влияет на стратегический выбор организации цепи поставок.

Если государство не использует всех возможностей международной торговли, то оно рискует намного отстать в экономическом развитии. Поэтому любое ограничение, введенное на международные перевозки грузов, на экономике государства сказывается неизменно отрицательно. В то время как стимулирование международной торговли ведет к значительному росту экономических показателей развития страны.

Сегодня практически не осталось стран, экономика которых не зависела бы от международной торговли и международных перевозок. Однако вся международная торговля и, соответственно, международные транспортные

перевозки также находятся в зависимости от некоторых факторов, среди которых наибольшее влияние оказывают научно-технические инновации, углубление международного разделения труда, формирование транснациональных корпораций.

В международной торговле из одной страны в другую перемещаются тысячи видов самых разнообразных грузов, для перевозки которых используются различные схемы транспортирования и разные виды транспорта. В зависимости от вида используемого для транспортировки груза средства передвижения международные перевозки подразделяются на автомобильные, железнодорожные, речные, морские, авиационные, а также комбинированные – интермодальные, мультимодальные, смешанно-контейнерные, при которых используется несколько видов транспорта для перевозки одной партии груза.

Одна из наиболее очевидных причин развития и изменения логистики заключается в росте спроса на грузовые перевозки благодаря развитию мировой торговли. В частности, глобализация производства, которая включает в себя планирование, снабжение, торговлю, привела к распределенной торговле и развитию транспортных сетей [1].

На международном рынке логистических услуг можно выделить ряд характерных тенденций его развития.

1. Происходят активные процессы глобализации логистических компаний за счет слияний и поглощений и консолидации их бизнеса. В результате наблюдается усиление позиций компаний с развитой логистической сетью, представляющих комплекс услуг и широкую географию интернационализации бизнеса.

Мировой рынок логистических услуг в последние 20 лет устойчиво расширяется, предлагая комплексные функциональные решения от мультимодальных транспортных услуг до дистрибьюторских центров со сложными технологиями комплектации и предпродажной подготовки товарных потоков, управлением дистрибьюторскими каналами, вплоть до контроля дебиторской задолженности. Расширение сферы предоставляемых услуг влечет рост масштабов компаний и, как следствие, – сокращение издержек [2].

2. Возрастание роли информационных технологий в деятельности компаний, в частности, надежных телекоммуникационных систем и программного обеспечения, автоматизации звеньев логистической цепочки [3].

3. Формирование фирменных логистических сетей и международных центров логистики (далее – МЦЛ) – еще одна характерная тенденция рынка

логистических услуг. Такие центры создаются крупнейшими корпорациями для повышения эффективности логистических функций. Например, за последние годы крупными производителями высокотехнологической продукции, такими как DEC (Digital Equipment Corporation – США) и Sony (Япония), создан ряд МЦЛ [4].

В новом тысячелетии произошли существенные изменения в области регулирования международной торговли. Многие торговые барьеры, в первую очередь в странах ЕС, в Юго-Восточной Азии, США и Канаде, оказались упразднены либо существенно уменьшены, что благоприятно отразилось на деловой активности. Развитие индустрии морских, железнодорожных и авиационных контейнерных перевозок вносит свой вклад в трансформацию национальных и отдельных региональных рынков в глобальный рынок. Одной из причин его возникновения стало формирование общих для всех потребителей (независимо от страны или региона) потребностей. Огромную роль в этом сыграли средства коммуникации. Сходство потребительских предпочтений обусловило массовый отказ от традиционных товаров в пользу новых, которые вследствие воздействия культурных и экономических факторов должны были выгодно отличаться по цене и качеству. Высококачественный товар, реализуемый по цене, соответствующей местному уровню цен, более привлекателен для людей во всем мире. Кроме того, использование продукта, аналогичного предлагаемому на рынках развитых и благополучных стран, создает иллюзию приближения к уровню жизни в этих странах.

Международная логистика чувствительна к фактору регионализации, что наиболее заметно в странах, имеющих общие границы. Известны многочисленные примеры успешных макрологистических региональных структур и систем в странах Бенилюкс, ЕС, в Юго-Восточной Азии, США и Канаде. Из этого ряда создание интегрированного Европейского рынка, включающего более 320 миллионов потребителей. Региональный фактор усиливает тенденцию глобализации за счет таких аспектов, как сходство политических систем и экономического уровня государств региона; близость социального уклада жизни, традиций, исторических корней; миграция населения; единые источники энергии и сырьевых ресурсов; общие транспортная система и дорожная инфраструктура; единые телекоммуникации; отсутствие таможенных и торговых барьеров и т.д. Всеобщий европейский акт, принятый в 1987 г., имел целью снятие торговых барьеров между странами членами ЕС и упрощение движения товаров, услуг, капитала, а также людей.

Современная торговля и производство уже не могут обойтись без высоких технологий, основанных, прежде всего, на информационно-компьютерных технологиях. Одним из перспективных направлений является использование возможностей глобальной сети Интернет, посредством которой активные пользователи – товаропроизводители, оптовые и розничные торговые структуры могут напрямую, минуя всякого рода излишних посредников, выходить на покупателей (продавцов) и заключать с ними сделки, руководствуясь в своем выборе экономическими расчётами на основе логистических решений. То же относится и к выбору таких логистических посредников в бизнесе, как перевозчики, экспедиторы, страховые компании и т.д.

Внедрение высоких технологий означает и мониторинг операций физического распределения и организации продаж товаров с помощью международных информационных логистических систем. Здесь можно указать на применение систем спутниковой связи и навигации типа GPS Navstar и Innarsat-C, сканирования штриховых кодов, автоматической идентификации грузов и документов, систем электронного обмена данными в стандартах EDI и EDIFACT и др.

Безусловно, требуются и структурные изменения в системе мировой торговли на уровне организованных товарных рынков: создание современных международных товаропроводящих логистических структур, центров внешней торговли, логистических центров, холдингов, центров изучения и анализа конъюнктуры товарных рынков и др.

Наконец, существенное значение для продвижения международной логистики имеют процедуры дерегулирования, проводимые многими государствами (например, странами ЕС, США и Канадой) в части снятия торговых, таможенных, транспортных и финансовых барьеров на пути развития международных торговых, экономических, социально-политических и экономических взаимоотношений.

За последние 25 лет произошли изменения в транспортном законодательстве ряда стран (прежде всего США и стран ЕС), благотворно отразившиеся на развитии транспортного сервиса в логистике. Так, появился широкий спектр законов, административных и юридических актов, направленных на сокращение государственного сектора на транспорте, снятие транспортных барьеров, координацию работы различных видов транспорта, улучшение транспортного сервиса, снижение цен и тарифов.

Подобные меры способствовали развитию свободной конкуренции и в итоге послужили важнейшим стимулом к развитию интегрированной ло-

гистики, созданию международных транспортно-логистических систем. Следствием изменений в области рыночного регулирования стала практика заключения контрактов о предоставлении транспортного и экспедиторского сервиса; наделение магистральных перевозчиков правом предпринимать независимые шаги в отношении тарифов и услуг; предоставление услуги интермодальной перевозки по единому тарифу (сквозной ставке фрахта) и единому транспортному документу (коносаменту интермодальной перевозки).

Интермодальные перевозки – на данный момент наиболее быстро развивающаяся отрасль в сфере международной логистики, сочетающая преимущества двух или более видов транспорта. Оператор интермодального логистического сервиса предоставляет грузоотправителю услугу, обеспечивая доставку без значительных перерывов, несмотря на большое количество вспомогательных операций, связанных с процессом перевозки.

Для осуществления международной логистической деятельности необходимо использовать эффективные системы коммуникации и контроля. Вопросы оформления документов, управления экспортом-импортом и непосредственно перемещения груза приобретают особую важность для заказчика. Поставщик, способный удовлетворить его запросы, становится наиболее конкурентоспособным [5, с. 20-21].

Функционирование сложных логистических систем невозможно без надежного и эффективного транспортно-экспедиционного обслуживания. Для этого создаются международные транспортные коридоры, которые позволяют обеспечить ускоренную доставку грузов между звеньями сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем, подвязанных под конкретные рынки материальных ресурсов и конечной готовой продукции с существующими на них ценами и объемами спроса. Появляются новые транспортно-логистические системы доставки товаров, в которых определена роль каждого вида транспорта в обслуживании перевозок. Формирование новых грузопотоков порождает проблемы совместимости транспортных систем различных государств [6, с.27].

Проблемы международной логистики:

– работа с гораздо большими объемами заказов, чем при поставках на внутренние рынки (это позволяет снизить логистические издержки, пример – скидки с транспортных тарифов за величину партии);

- разнообразие международных рынков, обуславливающее вариативность доставки товаров и необходимость контактировать с большим количеством посредников;
- масштабность деятельности сопряжена с определенными сложностями для предприятий, не имеющих необходимого опыта работы на международных рынках;
- появление новых логистических посредников при доставке товаров (фрахтовые агенты, таможенные брокерские компании);
- невозможность прямых коммуникаций предприятия с потребителями его продукции из-за разделяющего их расстояния и наличия множества посредников;
- торговые условия, базисы поставки, условия платежей – все это непривычно для предприятия, впервые вступающего на стезю международной торговли;
- международная транспортная документация и документальные процедуры сложнее и многообразнее внутренних аналогов;
- при организации информационного обмена между участниками логистической системы поставок зачастую приходится преодолевать границы многих стран и, соответственно, задействовать разные информационные системы.

Для успешного решения вышеперечисленных проблем предприятия должны хорошо представлять всю сложность и многообразие операций, с которыми им придется столкнуться.

Важная характерная черта международной логистической системы – ее потребность в высоком уровне координации, средством которой служит системная интеграция. Предприятия должны обладать возможностью управлять логистическими операциями из любой точки земного шара с помощью систем электронного обмена данными. Обновление аппаратного оборудования и программного обеспечения для этих целей требует крупных капиталовложений. Системная интеграция – длительный процесс, и немногие компании располагают необходимыми электронными средствами.

Для поддержания на высоком уровне международных логистических систем очень важен союз между грузоперевозчиками и специализированными логистическими предприятиями. Без этого ни одна компания не сможет вести коммерчески эффективные международные операции и поддерживать надежные контакты с производителями, потребителями, оптовиками и розничными сетями по всему миру.

Рассмотрим способы реализации международных логистических стратегий:

– использование специализированных предприятий – мера, позволяющая ограничить ассортимент и микс товаров, производимых в одном месте, в результате чего компания получает экономию за счет роста масштаба производства;

– централизация запасов – потребность, обусловленная вступлением в эру глобализации. Компании стремятся не только к более рациональному размещению своего производства на меньшем количестве предприятий, но и к консолидации запасов и их концентрации в меньшем количестве мест, чтобы снизить требования к резервам.

– отсрочка и локализация – метод переноса финальных доводки и индивидуализации товара, создаваемого из типовых комплектующих и сборочных модулей, до момента поступления на рынок, с тем чтобы учесть при доводке запросы конкретных покупателей [5, с. 24–25].

Стратегия развития логистических фирм концентрируется на приоритетных для него видах бизнеса и операциях с тем, чтобы рационально распределять ресурсы, направляя их в наиболее конкурентоспособные области, в которых у фирмы есть реальные преимущества. Такой подход в западной практике называют определением ключевой компетенции (core competence). С ним связано распространение аутсоринга, означающего сокращение или отказ от собственного бизнес-процесса (обычно неключевого, непрофильного и /или непребыльного для предприятия) и передачу его специализированным компаниям, для того чтобы самому сосредоточиться на основной деятельности. Поставщики услуг аутсоринга применяют новейшие технологии.

Постоянная модификация инфраструктуры логистики необходима для приспособления к изменениям спроса и предложения. В динамичной конкурентной среде ассортимент продукции, условия поставок и производственные потребности непрерывно обновляются. Эффективность логистики напрямую зависит от инфраструктуры.

Заключение. Осуществление транспортировки грузов с наименьшими затратами – ключевая задача транспортной логистики. На международном рынке логистика должна отвечать всем требованиям, предъявляемым к логистике на внутреннем рынке, но помимо этого ей приходится справляться с большей неопределенностью, порождаемой огромными рас-

стояниями, переменчивым конъюнктурным спросом, разнообразием правил регулирования и документации.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. TransVip – транспортная компания [Электр. ресурс]. – Режим доступа: <http://www.transvip.ru>. – Дата доступа: 22.04.2013.
2. Company Portrait: Our History [Electr. resource] // DHL. – Mode of access: http://www.dhl.com/en/about_us/company_portrait.html#history. – Date of access: 17.04.2013.
3. Innovation: Innovation Center [Electronic resource] // DHL. – Mode of access: http://www.dhl.com/en/about_us/innovation.html. – Date of access: 17.04.2013.
4. Сморчков, И. Основные тренды в становлении рынка логистических услуг / И. Сморчков, Д. Титюхин [Электр. ресурс] // Логинфо: журнал о логистике в бизнесе. – Режим доступа: <http://loginfo.ru/issue/108/1142>. – Дата доступа: 18.04.2013.
5. Зорина Т.Г. Международная логистика: учебное пособие / Т.Г. Зорина, М.А. Слонимская. – Минск: БГЭУ, 2012. – 244 с.
6. Елова И.А. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь : учебно-методическое пособие / И.А. Еловой, А.А. Евсюк, В.В. Ясинский. – Гомель: БелГУТ, 2007. – 155 с.

International logistics: tendencies and prospects of development (Olga Mokovetskaya).

The article is devoted to the identification of trends and prospects in international logistics, analysis of the problems of international logistics and finding ways to solve them, definition of the role of international logistics in trade in goods.

Статья поступила 8 сентября 2013 г.

e-mail автора: olga_fmo@mail.ru