

УДК 658.788

ЗНАЧЕНИЕ ЛОГИСТИКИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ТОВАРОДВИЖЕНИЯ

Кузнецов М.М.

*Таврический национальный университет им. В.И. Вернадского, Симферополь, Украина
E-mail: kuznecmikle@rambler.ru*

В статье рассматриваются теоретические аспекты логистического подхода при осуществлении товародвижения. Обосновывается содержательная сторона логистических издержек и пути повышения эффективности международных цепей поставок в рамках интегральной логистики.

Ключевые слова: логистика, международное товародвижение, транспорт, издержки, цепь поставок.

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы. Современный этап развития международных торговых отношений побуждает товаропроизводителей к привлечению новейших механизмов распространения своей продукции. В период глобализации это возможно только за счет активного внедрения производителями логистического подхода, позволяющего им с наименьшими затратами доставлять собственные товары к пользователям из других стран.

Хорошо функционирующая система международных грузовых (товарных) перевозок является важнейшим элементом любой успешной современной экономики. Тем не менее, в начале нового тысячелетия, отмечаются тенденции, указывающие на то, что спрос на эффективное движение товаров будет опережать скорость улучшения физической транспортно-логистической инфраструктуры.

Степень изученности проблемы. В XXI веке, логистические системы международных грузовых перевозок будут сталкиваться с проблемами, которые требуют разработки новых парадигм осуществления транспортно-логистических операций и планирования товародвижения.

Основные вопросы и проблемы, связанные с планированием логистики международных перевозок заключаются:

- ❖ в росте требований относительно перевозки грузов и оказания логистических услуг, а также эффективности физической и информационной инфраструктуры для удовлетворения этих требований;
- ❖ во влиянии информационно-коммуникационных технологий на развитие международного передвижения товаров;
- ❖ в разработке современных подходов, методов и способов управления международными цепями поставок (логистическими системами международного товародвижения).

В связи с этим, обозначенные аспекты развития логистического подхода в системе международных грузоперевозок освещали в своих научных трудах отечественные и зарубежные ученые: В.Г. Алькема [1], Д. Дж. Бауэрсокс [2], Л.А. Гончар [3], В.Л. Дикань [4], Д.В. Зеркалов [5], Н. В. Лукьянович [6], Ю.В. Макогон [7], В.Я. Омельченко [8], К.И. Плужников [9], Т.А. Прокофьева [10], Дж. Р. Сток [11] и др.

Однако ряд вопросов носит дискуссионный характер, что определяет необходимость детализированного изучения данной сферы предпринимательства.

Целью статьи является выявление основных тенденций в развитии международного товародвижения на основе использования логистического подхода в условиях глобализации.

ИЗЛОЖЕНИЕ ОСНОВНОГО МАТЕРИАЛА

В настоящее время, лидирующие позиции в конкурентной борьбе за рынок, занимает тот предприниматель, осознающий значение логистического подхода, а также компетентен в области логистики и владеет ее методами и навыками. Таковыми субъектами мировой экономики являются ТНК, которые используют в собственном бизнесе глобальные логистические цепи и каналы. В целом, перспективы их развития связаны, прежде всего, с возможным увеличением отдачи на вложенный капитал, более низкими тарифами логистических посредников в других странах, а также лучшими финансовыми условиями. Вместе с этим, созданию логистических каналов способствуют крупные международные транспортно–экспедиторские фирмы, страховые компании, использующие глобальные телекоммуникационные сети.

Одна из наиболее очевидных причин развития и изменения логистики заключается в росте спроса на грузовые перевозки благодаря развитию мировой торговли.

Либерализация торговли позволила снять ограничения на трансграничные поставки и уменьшить «ценовой барьер» для импорта товаров, из-за чего увеличилась транспортировка товаров между государствами.

Примерно в 1970-80-е года XX века, были приняты меры по регулированию международного товародвижения в целях упрощения и минимизации или устранения факторов, усложняющих прохождение товаропотоков, таких, как:

- ❖ различия в национальных стандартах на продукцию,
- ❖ большие расстояния передачи информации и перевозок,
- ❖ чрезмерно разросшийся объем документации по международным операциям с товарами и финансовых расчетов по ним,
- ❖ наличие импортных квот и экспортных ограничений,
- ❖ весьма жесткие требования к упаковке и этикетированию грузов,
- ❖ разнообразие в технических параметрах транспортных средств и путей сообщения и т. д.

Как правило, эти меры касались таможенных барьеров, контроля и технологических процедур на пограничных переходах, внедрения в практику новых технологий перевозок (например, интермодальных). В результате было сокращено время нахождения грузов в пути, повышены точность их доставки и сохранность, уменьшены запасы материальных ценностей на приграничных терминалах.

Одновременно создавались международные распределительные центры, менялись схемы размещения складов, происходила концентрация перегрузочно-складских пунктов в условиях интеграции экономик стран Западной Европы и создания единого рынка. Тара, подвижной состав и технические параметры путей

сообщения унифицировались, а это позволяло использовать автоматические системы считывания и адресования грузов. Более того, утверждение некоторых норм и стандартов переходило от отдельных стран к Общему рынку ЕС, что стимулировало инновации в народном хозяйстве и принесло немалую экономию. Увеличение объема материальных потоков в международных сообщениях диктовало необходимость устранения чрезмерной детализации правил и норм, установленных на двусторонней основе. Начался процесс координации инвестиций в создание межнациональной логистической инфраструктуры.

Интерес к проблемам логистики в промышленно развитых странах исторически был связан, прежде всего, с причинами экономического характера. В условиях когда рост объемов производства и расширение внутринациональных и мирохозяйственных связей привели к увеличению издержек сферы обращения, внимание предпринимателей сконцентрировалось на поиске новых форм оптимизации рыночной деятельности и сокращения затрат в данной сфере.

В основном, в эпоху глобализации, предприниматели стали уделять внимание товародвижению и связанными с ним издержками.

Процесс доведения товаров от предприятий-изготовителей через предприятия оптовой и розничной торговли до потребителей, находящихся в других странах, называется международным товародвижением.

Он включает в себя не только физическое перемещение товаров из мест производства в места потребления, но и операции, связанные с их хранением, подсортировкой и подготовкой к продаже на предприятиях торговли.

На организацию процесса товародвижения оказывает влияние ряд факторов, которые можно объединить в следующие группы:

- ❖ производственные;
- ❖ транспортные;
- ❖ социальные;
- ❖ торговые.

При учете всех факторов товародвижения, чтобы достичь рациональную организацию бизнес-процессов в цепях поставок, необходимо соблюдение следующих основных принципов:

- ❖ применение кратчайших путей движения товаров;
- ❖ установление оптимальной формы и звенности движения товаров с широким применением централизованной доставки товаров в розничную торговую сеть;
- ❖ выбор рациональных транспортных средств и эффективное их использование;
- ❖ широкое применение тары - оборудования и средств механизации погрузочно-разгрузочных и складских работ;
- ❖ постоянное совершенствование и оптимизация технологической цепи товародвижения.

Организация технологической цепи товародвижения с соблюдением названных выше основных принципов позволяет обеспечить высокую эффективность всего процесса товародвижения.

По данным аналитических компаний AMR Research Forrester Research Inc [12], при управлении цепями поставок (т.е. верного их выстраивания) предприятия получают следующие результаты:

- ❖ сокращение стоимости и времени обработки заказа от 20 до 40%;
- ❖ сокращение времени выхода на рынок от 15 до 30%;
- ❖ сокращение затрат на закупки от 5 до 15%;
- ❖ уменьшение складских запасов от 29 до 49%;
- ❖ сокращение производственных затрат от 5 до 15%;
- ❖ увеличение прибыли от 5 до 15%.

Эти эффекты достигаются за счет интеграции и координации бизнес-процессов для поддержания постоянного баланса между потребностями и поставками по всей протяженности цепи создания стоимости.

Разнообразие существующих факторов международного товародвижения в условиях глобализации мировой экономики, непосредственно отражаются на затратах предприятий-изготовителей на логистику.

Исходя из результатов анализа, в международной торговле под логистикой можно понимать систему методов, способов и подходов, направленных на управление бизнес-процессами, возникающими в ходе международного товародвижения.

В таком понимании, главная цель логистики, заключается в достижении максимально возможного снижения затрат, связанных с движением товара от производителя к конечному потребителю.

В группу затрат, связанных с реализацией продукции, включаются следующие виды затрат:

- ❖ расходы на перевозки продукции потребителю;
- ❖ расходы на погрузо-разгрузочные работы;
- ❖ затраты, связанные с нахождением товара в пути;
- ❖ затраты, связанные со страхованием грузов;
- ❖ расходы по формированию и содержанию запасов у сбытовых и торгово-закупочных организаций;
- ❖ «издержки дефицита», представляющие собой дополнительные расходы, возникающие в связи с ограниченностью в какой-либо период тех или иных материальных ресурсов;
- ❖ расходы, связанные с транспортно-экспедиторскими функциями;
- ❖ административные расходы, грузовые сборы и другие виды издержек.

Такие затраты называются логистическими издержками, которые, фактически можно объединить в три группы:

- ❖ затраты на непосредственное содержание материальных запасов компании;
- ❖ затраты на физическое продвижение товаров по логистической цепочке (складские, транспортные затраты);
- ❖ операционные затраты, связанные с сопровождением заказов (те операции, которые выполняют сотрудники, обеспечивая продвижение товара от производителя до потребителя).

И так, международное товародвижение в условиях глобализации мировой экономики, представляет собой систему, которая объединяет всех участвующих в перемещении готовой продукции от производителя к потребителю, а также все процессы, возникающие в ходе этого перемещения.

Система товародвижения состоит из следующего:

- ❖ технических средств, коммуникации и обустройства всех видов транспорта;
- ❖ складского хозяйства промышленных фирм, их филиалов, торгово-посреднических фирм и других компаний;
- ❖ материально-технической базы стивидорных, брокерских и агентских фирм;
- ❖ обустройства транспортно-экспедиторских компаний для осуществления операций по группировке, комплектации отправок и т.п.;
- ❖ материально-технической базы лизинговых компаний, сдающих в аренду контейнеры;
- ❖ технических средств информационно-управленческих систем.

Кроме того, эта система охватывает совокупность технологических, организационных, правовых, социальных и иных отношений, возникающих в ходе транспортного, информационного и иного обеспечения хозяйственных связей.

В настоящее время, в международном товародвижении активная роль отводится посредникам, взаимодействие между которыми представляет собой цепь поставок, в связи с чем, использование предпринимателями логистики, направлено на управление этими цепями поставок.

Основной задачей логистики является объединение отдельных операций между участниками товародвижения в единое целое с максимальной эффективностью. В мировой практике управления цепями поставок наибольшего успеха добились компании, представленные в таблице 1.

Таблица 1

Рейтинг компаний лидеров Supply Chain Management

Ranking	2008	2009	2010	2011
1	Apple	Apple	Apple	Apple
2	Nokia	Dell	P&G	Dell
3	Dell	P&G	Cisco	P&G
4	P&G	IBM	Walmart	RIM
5	IBM	Cisco	Dell	Amazon
6	Walmart	Nokia	Pepsico	Cisco
7	Toyota	Walmart	Samsung	Walmart
8	Cisco	Samsung	IBM	McDonald's
9	Samsung	Pepsico	RIM	Pepsico
10	Anhauser Busch	Toyota	Amazon	Samsung
11	Pepsico	Schlumberger	McDonald's	Coca Cola
12	Tesco	J&J	Microsoft	Microsoft
13	Coca Cola	Coca Cola	Coca Cola	Colgate-Palmolive
14	Best Buy	Nike	J&J	IBM
15	Nike	Tesco	HP	Unilever
16	Sony Ericsson	Walt Disney	Nike	Intel
17	Walt Disney	HP	Colgate-Palmolive	HP
18	HP	Texas Instruments	Intel	Nestle
19	J&J	Lockheed Martin	Nokia	Inditex
20	Schlumberger	Colgate-Palmolive	Tesco	Nike
21	Texas Instruments	Best But	Unilever	J&J
22	Lockheed Martin	Unilever	Lockheed Martin	Starbucks
23	Johnson Controls	Publix	Inditex	Tesco
24	Ahold	Sony Ericsson	Best Buy	3M
25	Publix	Intel	Schlumberger	Kraft Foods

Источник [12]

Между тем, в состоянии глобализации мировой экономики, производители меняют свою систему поставок, концентрируя максимальную производительность и запасы товаров в одном месте. Концентрирование максимальной производительности позволяет компаниям увеличить преимущества крупных экономических объектов за счет создания более интенсивной системы поставок и уменьшения времени выполнения заказа иностранных клиентов.

Вместе с этим, на рынке производится реорганизация цепей поставок. Компании переорганизуют свои цепи поставок и сбыта, постоянно расширяя географический масштаб снабжения и дистрибуции. В таких условиях международный транспорт концентрируется на меньшем количестве узловых портов и аэропортов с целью экономии от объема транспортировки за счет скидок в определенных точках перегрузки. Управление транспортом и складом улучшается благодаря оптимальному использованию разного транспорта и повсеместного применения ИКТ.

ВЫВОДЫ

Логистика, постоянно наталкиваясь на новые вызовы, сегодня меняется быстрее, чем когда-либо в прошлом. В связи с этим, она становится тем необходимым набором методов, способствующих эффективному управлению развитием современных бизнес-процессов в сфере международного товарооборота. Наиболее очевидным изменением становится использование новых технологий. Некоторые из этих технологий напрямую связаны с перемещением товаров – это, например, электронная идентификация упаковок, спутниковое отслеживание местонахождения грузов и автоматизированные системы управления, но самые существенные изменения связаны с коммуникациями и передачей информации между участниками цепи поставок. В последнее время, из-за роста спроса, в мировой торговле, на мелкие партии товаров, становится популярной система доведения международного материально-товарного потока до потребителя – управление цепями поставок.

Логистическая система международного товародвижения интегрирует подходы в управлении операциями и функциями всех участников (звеньев) товаропроводящей цепи: от поставщика сырья до конечного потребителя.

Ведущее значение в эффективном использовании логистической системы международного товародвижения и управления цепями поставок занимает транспорт.

Необходимо отметить, что сегодня международные грузоотправители рассматривают транспорт и международное распределение товаров в качестве взаимосвязанных видов деятельности, которые осуществляют специализированные компании – логистические интеграторы (провайдеры логистических услуг).

Между тем, стремление сократить до минимума запасы подразумевает увеличение спроса на перевозки. Этому способствует прогресс в области упрощения и автоматизации обработки большого объема транспортных и таможенных документов. Акцент переносится с издержек и качества отдельных транспортных систем на общие издержки, качество, надежность и управление

взаимосвязанных систем в качестве единого комплекса перевозок, т.е. мультимодальных и интермодальных перевозок.

Для реализации логистики в международных перевозках создаются международные коммуникационные информационные системы, предназначенные для передачи информации о материальных потоках и контролем за их движением.

Таким образом, в условиях современного рынка товаров и услуг выполнение логистических процессов связано с высокой динамикой изменения секторов рынка, непрерывным развитием транспортной сети, расширением номенклатуры товаров и услуг, расширением границ взаимодействия с поставщиками и клиентами. Для снижения непроизводительных затрат и повышения уровня конкурентоспособности организаций необходимо постоянное совершенствование механизмов оптимизации и управления логистическими процессами в системе международного товародвижения.

Список литературы

1. Алькема В.Г. Міжнародні перевезення [Текст] / В.Г.Алькема, Н.А. Михайленко. – К.: «КРОК», 2008. – 314 с.
2. Бауерсокс Д.Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Д.Дж. Бауерсокс, Д.Дж. Клосс. - : М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2005. – 640 с.
3. Гончар Л. А. Комерційна логістика: аспекти теорії та практики: [монографія] / Л.А. Гончар [та ін.]. - Д. : Вид-во ДУЕП, 2010. - 188 с.
4. Дикань В.Л. Формирование системы международных транспортных коридоров на основе взаимодействия всех видов транспорта Украины / В.Л. Дикань, Д.И. Бойко // Економіка транспортного комплексу : Зб. Наук. Пр. – Х. : 2001. - № 4. – С. 135-140.
5. Зеркалов Д.В. Транспортное обеспечение международной торговли. Справочник / Д.В. Зеркалов. - К.: Дакор, КНТ, 2007. - 532 с.
6. Лукьянович Н. В. Морской транспорт в мировой экономике / Н.В.Лукьянович. – СПб.: Моркнига, 2009. – 168 с.
7. Макогон Ю. В. Украина - держава морская: монографія / Ю. В. Макогон, А. Ф. Лысый, Г. [и др.]; Донец. нац. ун-т, Азов. мор. ин-т. - Донецк: Ноулідж, Донец. отд-ние, 2010. - 392 с.
8. Омельченко В.Я. Стратегия развития логистических систем в условиях глобализации мировой экономики: Монография / В.Я. Омельченко. – Донецк-Краматорск: Юнипресс, 2008. – 371 с.
9. Плужников К.И. Глобализация производства и распределения транспортных услуг / К.И. Плужников. – М. : ТрансЛит, 2008. – 320 с.
10. Прокофьева Т.А. Логистические системы распределения. / Т.А. Прокофьева, А.Ю.Белозерский ; Под общ. и научной ред. д.э.н. Прокофьевой Т.А.. – Смоленск: Изд-во Смоленский ЦНТИ, 2008. - 228 с.
11. Сток Дж. Р. Стратегическое управление логистикой / Дж. Р. Сток, Д.М. Ламберт. - М.: Инфра-М, 2005. – 757 с.
12. Официальный сайт Международной аналитической компании Forrester Research, Inc [Электронный ресурс]. – Режим доступа к источнику: <http://www.forrester.com>

Кузнецов М.М. Значення логістики в умовах глобалізації міжнародного товароруку / М.М. Кузнецов // Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського. Серія «Економіка і управління». – 2012. – Т. 25 (64). № 3. - С. 135-142.

У статті розглядаються теоретичні аспекти логістичного підходу при здійсненні руху товару. Обґрунтовується змістовна сторона логістичних витрат й шляхи підвищення ефективності міжнародних ланцюгів постачань у межах інтегральної логістики.

Ключові слова: логістика, міжнародний товарорух, транспорт, витрати, ланцюг постачань.

Kuznetsov M.M. Importance of logistics in globalization international movement of goods / M.M. Kuznetsov // Scientific Notes of Taurida National V.I. Vernadsky University. – Series: Economy and Management. – 2012. - Vol. 25 (64), № 3. – P. 135-142.

The article deals with the theoretical aspects of the logistics approach in goods movement. Substantiates the content side of the logistic costs and ways to improve international supply chain as part of integrated logistics.

Keywords: logistics, international movement of goods, transportation costs, the supply chain.

Статья поступила в редакцию 10. 12. 2012 г.