

*Белякова Алина Вячеславовна, студентка экономического факультета  
ФГБОУ ВО «Национальный исследовательский Мордовский государственный  
университет им. Н. П. Огарёва»*

## **ЗНАЧЕНИЕ ЛОГИСТИКИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНОГО ТОВАРОДВИЖЕНИЯ**

**Аннотация:** в статье производится анализ теоретических аспектов логистического подхода в процессе осуществления товародвижения. Объясняется содержательная часть логистических издержек, а также рассматриваются пути повышения эффективности международных цепей поставок в пределах интегральной логистики.

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

**Abstract:** The article analyzes the theoretical aspects of the logistical approach in the process of commodity movement. A meaningful part of the logistics costs is explained, as well as ways to improve the efficiency of international supply chains within integrated logistics.

**Keywords:** logistics, transport, international shipping, supply chain, costs.

### **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.

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 увеличивающихся требованиях к перевозке грузов и оказанию логистических услуг;
- во влиянии на развитие международного передвижения товаров информационно-коммуникационных технологий;
- в создании улучшенных подходов, способов и методов управления международными цепями поставок.

В связи с этим, выделенные 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], В.Я. Омельченко, К.И. Плужников, Т.А. Прокофьева, Дж. Р. и др.

Однако возникают вопросы, связанные с потребностью более детального изучения данной сферы бизнеса.

Цель статьи - выявить тенденции развития международного товародвижения на основе использования логистического подхода в условиях глобализации.

#### ИЗЛОЖЕНИЕ ОСНОВНОГО МАТЕРИАЛА

На современном этапе экономического развития, ведущую роль в конкурентной борьбе за рынок играет тот предприниматель, который

понимает суть логистического подхода, бизнесмен, владеющий компетенциями в области логистики и который владеет ее навыками и методами. Субъектами мировой экономики являются ТНК (транснациональные корпорации), которые, в свою очередь, используют в собственном бизнесе глобальные логистические цепи и каналы. В конечном итоге, перспективы их развития связаны с снижением тарифов логистических посредников в других странах, с возможным усилением отдачи вложенного капитала, а также с более хорошими финансовыми условиями. Вместе с этим, созданию логистических каналов способствуют крупные международные страховые компании, транспортно-экспедиторские фирмы, которые пользуются глобальными телекоммуникационными сетями.

Одной из самых важных причин изменения и развития логистики является возрастающий спрос на грузовые перевозки в ходе развития мировой торговли. Либерализация торговли способствовала снятию ограничений на трансграничные поставки и уменьшению «ценового барьера» для возможности импорта товаров, в связи с этим наблюдается увеличение транспортировки товаров между государствами.

В 1970-80-е годы XX века, были осуществлены меры по регулированию международного товародвижения для того чтобы упростить и минимизировать (устранить) факторы, которые усложняют прохождение товаропотоков:

- большие расстояния передачи информации и перевозок,
- разнообразие в национальных стандартах на продукцию,
- наличие иностранных квот и ограничений на вывоз товара,
- увеличившийся размер документации по межгосударственным операциям с товарами и финансовыми расчетами по ним,
- высокие требования к упаковке грузов,
- разнообразие в технических параметрах транспортных средств и путей сообщения.

Как показала практика, эти меры касались таможенных барьеров, контроля и технологических процедур на пограничных переходах, внедрения в практику новых технологий перевозок (например, интермодальных). В результате произошло сокращение времени провоза грузов в пути, также произошло увеличение процента точности их доставки и сохранности, было осуществлено уменьшение запасов материальных ценностей на приграничных терминалах.

Одновременно с этим происходило создание межгосударственных распределительных центров, схемы размещения складов были поменяны, происходила концентрация перегрузочно-складских пунктов в условиях интеграции экономик стран Западной Европы и создания единого рынка. Тара, подвижной состав и технические параметры путей сообщения были подвержены унификации, что позволяло использовать автоматические системы считывания и адресации грузов. Многие нормы и стандарты отныне стали утверждаться не каждой страной отдельно, а одним единым рынком ЕС. Это помогло инновациям стимулировать народное хозяйство и произвести немалую экономию. Происходило увеличение количества материальных потоков в межгосударственных сообщениях. Это породило нужду в утилизации слишком сильной детализации норм и правил, которые были образованы на двусторонней основе. Произошло становление процесса координации инвестиций в возникновении межгосударственной логистической инфраструктуры.

Страны, хорошо развитые в промышленной области, имели к логистическим проблемам неподдельный интерес, который был вызван экономическими причинами. Объемы производства стремительно росли, а мирохозяйственные и внутринациональные связи расширялись. Это привело к тому, что издержки сферы обращения увеличились. И, как следствие, предприниматели акцентировали свое внимание на поиске новых форм оптимизации рыночной деятельности, а также уменьшения затрат. Таким

образом, эпоха глобализации характеризуется тем, что внимание предпринимателей стало уделяться товародвижению и издержкам.

От предприятий-изготовителей товары доводятся до иностранных потребителей путем оптовой и розничной торговли. Данный процесс называется международным товародвижением. В него входит перемещение товаров в места потребления, операции по их хранению, сортировке и подготовке к продаже. Существует некоторое количество факторов, которые влияют на организацию товародвижения: торговые, производственные, социальные, транспортные.

Для того чтобы в цепях поставок организация бизнес-процессов была рациональной, необходимо не только учитывать все факторы товародвижения, но и соблюдать основные принципы:

- рациональный выбор и эффективное использование транспорта;
- использование самых коротких путей перевозки товаров;
- периодическое совершенствование технологий товародвижения;
- широкое пользование оборудованием и средствами механизации складских работ;
- использование централизованной доставки товаров.

Соблюдение выше перечисленных принципов при создании технологической цепи помогает в обеспечении высокого уровня эффективности процесса товародвижения в целом.

Данные аналитических компаний AMR, Research, Forrester, Research, Inc показывают, что при правильном выстраивании цепей поставок фирмы могут добиться следующих результатов:

- сокращение времени выхода на рынок;
- уменьшение стоимости заказа;
- сокращение складских запасов;
- уменьшение затрат на закупки;
- возрастание прибыли;
- уменьшение производственных затрат.

Для того чтобы достичь всех тех эффектов, которые представлены выше, необходимо соблюдать интеграцию и координацию бизнес-процессов. Именно тогда в цепи создания стоимости будет поддерживаться необходимый баланс между существующими потребностями и поставками. В условиях глобализации мировой экономики подобное множество имеющихся факторов, влияющих на товародвижение, воздействует и на затраты предприятий-изготовителей, на логистику. Подводя итог в развитии международной торговли, можно отметить, что роль логистика достаточно велика. Логистика- это совокупность способов, методов и подходов, которые воздействуют на управление бизнес-процессами, образующиеся в результате международного товародвижения. Исходя из этого определения, целью логистики в данном случае является достижение максимального снижения затрат, которые возникают в ходе передвижения товара от производителя к конечному потребителю.

К затратам, которые возникают в ходе реализации товара, относятся следующие: транспортно-экспедиторские затраты; нахождение товара в пути; формирование и содержание запасов уторгово-закупочных организаций; страхование грузов; погрузка и разгрузка; транспортировка продукции потребителю; административные расходы; дополнительные расходы.

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).

Таким образом, 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 включает в себя следующие параметры:

- материально-техническая база лизинговых компаний;
- материально-техническая база фирм;
- складское хозяйство фирм, их филиалов;
- технические средства информационно-управленческих систем;
- технические средства, виды транспорта;
- обустройство транспортно-экспедиторских компаний.

Помимо всего прочего, данная система включает в себя еще и те отношения, которые могут возникнуть в процессе обеспечения хозяйственных связей. К ним можно отнести социальные, технологические, правовые, организационные и другие отношения. На данный момент времени, важную роль в международном товародвижении играют посредники. Они взаимодействуют друг с другом и, как следствие, образуется цепь поставок. В ходе этого предприниматели используют логистику, с помощью которой они получают возможность управлять такими цепями поставок.

Логистика, как наука, имеет очень важную задачу – она с максимальной эффективностью объединяет в единое целое операции, которые происходят отдельно между всеми участниками товародвижения.

В мировой практике управления цепями поставок наибольшего успеха добились компании, представленные в таблице 1.

Таблица 1 – Рейтинг компаний лидеров SupplyChainManagement [4]

	2016	2017	2018	2019
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	RIM	McDonald's	Coca-Cola
12	Tesco	J&J	Microsoft	Microsoft
13	Coca-Cola	Coca-Cola	Coca-Cola	Amazon
14	Best Buy	Nike	J&J	IBM
15	Nike	Tesco	HP	Untlever
16	Sony Eriksson	Walt Disney	Nike	Intel
17	Walt Disney	HP	Fraft Food	HP
18	HP	Texas Instruments	Intel	Nestle
19	J&J	Amazon	Nokia	Inditex
20	McDonald's	McDonald's	Tesco	Nike
21	Texas Instruments	Best Buy	Untlever	J&J
22	Microsoft	Untlever	Inditex	Star backs
23	Amazon	Publix	Star backs	Tesco
24	Ahold	Sony Eriksson	Best Buy	3M
25	Publix	Intel	3M	Fraft Food

В условиях глобализации, производители акцентируют внимание на концентрации в одном месте максимальной производительности и товарных запасов, путем смены системы поставок. Все это в совокупности дает возможность фирмам, в ходе организации более интенсивной системы поставок и сокращения времени создания заказа иностранным клиентам, усилить возможности больших объектов экономики. Между тем, на рынке происходит реорганизация цепей поставок. Фирмы реорганизуют свои цепи, систематически увеличивая географический масштаб снабжения. При таких условиях международный транспорт акцентирует свое внимание на меньшем количестве узловых портов и аэропортов. Цель этого действия – экономическая



выгода от количества транспортировки путем предоставления скидок в некоторых точках перегрузки. В ходе оптимального использования различного вида транспорта и применения ИКТ, управление складом и транспортом улучшается.

## ВЫВОДЫ

Логистика на данном этапе развития меняется стремительно быстро, так как постоянно встречается с новыми вызовами. Именно поэтому, она превращается в своеобразный набор методов, которые помогают управлять развитием бизнес-процессов в сфере международного товарооборота более эффективно.

Наиболее очевидным изменением становится использование новых технологий. Некоторые из них напрямую связаны с перемещением товаров – электронная идентификация упаковок, спутниковое отслеживание местонахождения грузов и автоматизированные системы управления, однако самые существенные изменения связаны с коммуникациями и передачей информации между участниками цепи поставок. В последние годы, в связи с ростом спроса, в мировой торговле, на мелкие партии товаров, становится все более популярной такая система доведения международного материально-товарного потока до потребителя, как 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 на сегодняшний день международные грузоотправители рассматривают транспорт и международное распределение товаров как взаимосвязанные виды 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.

#### **Библиографический список:**

1. Зеркалов Д.В. Транспортное обеспечение международной торговли. Справочник / Д.В. Зеркалов.- К.: Дакор, КНТ, 2007. - 532 с.
2. Лукьянович Н. В. Морской транспорт в мировой экономике / Н.В. Лукьянович. – СПб.: Моркнига, 2009. – 168 с.
3. Омельченко В.Я. Стратегия развития логистических систем в условиях глобализации мировой экономики: Монография / В.Я. Омельченко. – Донецк-Краматорск: Юнипресс, 2008. – 371 с.
4. Официальный сайт Международной аналитической компании Forrester Research, Inc [Электронный ресурс]. – Режим доступа к источнику: <http://www.forrester.com> (Дата обращения 7.04.2019).

5. Плужников К.И. Глобализация производства и распределения транспортных услуг / К.И.Плужников. – М. :ТрансЛит, 2008. – 320 с.

6. Сток Дж. Р. Стратегическое управление логистикой / Дж. Р. Сток, Д.М. Ламберт. - М.: Инфра-М,2005. –757 с.