

ОРГАНИЗАЦИЯ ЛОГИСТИКИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИИ И ЗА РУБЕЖОМ

Целищева Ю.В.

Научные руководители: Ничипорук А.О, Смирнова И.П.

Россия, г. Нижний Новгород

Волжский государственный университет водного транспорта

***Аннотация.** В данной статье рассматриваются вопросы организации и управления внешнеторговыми перевозками, изучены особенности перевозок в регионах мира, отражены тенденции развития логистики в мире, а также проблемы, тормозящие развитие внешнеторговых перевозок в России. Обозначена важность логистики внешнеторговых перевозок для экономики.*

***Ключевые слова:** логистика, внешнеторговые перевозки, логистическая цепь, логистическая система, транспорт.*

В современной экономике транспорт занимает одно из основных мест в обеспечении международного сотрудничества, тем самым существенно уменьшая сроки и стоимость поставок, а также, что немаловажно, позволяет сохранить качество товара [3]. Логистика играет очень важную роль в бизнесе и в международном бизнесе, в частности. Понятие логистики включает в себя некий процесс планирования, обеспечения и контроля поступления, а также хранения товаров, услуг и определённой информации от пункта производства до пункта потребления. Назначение логистики – удовлетворить запросы потребителей [1].

Логистическая цепь (цепь поставок) неразрывно связана с логистикой. Она представляет собой осуществление логистики в масштабах одной компании и учёт производителей, поставщиков. Формирование этой цепи начинается с подбора партнёров и места. Также определяется площадь складских помещений и производственные мощности, способ перевозки товаров.

Существующий в компании стабильный комплекс структурных подразделений, поставщиков, потребителей, а также посредников, объединённых потоками продукции и общим управлением, обретает форму логистической системы. Следовательно, логистическая система – цепь, согласно которой товар преобразовывается из сырья в готовое изделие, а затем посредством продаж поступает к покупателю (рис. 1).

Компании, специализирующиеся на международном бизнесе, важную роль отводят совершенствованию логистических систем, при этом хорошо осознавая, что верное решение задач (таких, как таможенные затраты, наличие значительного количества посредников, без которых трудно осуществлять поставку, высокие требования к логистическому сервису и т.д.) даст этим фирмам шанс преобладать в конкурентной борьбе в современных условиях мирового финансово-экономического кризиса.

Внешнеторговые перевозки подразумевают в себе совокупность финансовых, а также экономических воздействий, технико-технологических мер и юридических операций, которые связаны с передвижением товаров из страны продавца в страну покупателя. Регулирование внешнеторговых перевозок в современной международной экономике связано с предоставлением доставки без опозданий, что требует увеличения производительности управления всей цепью поставок.

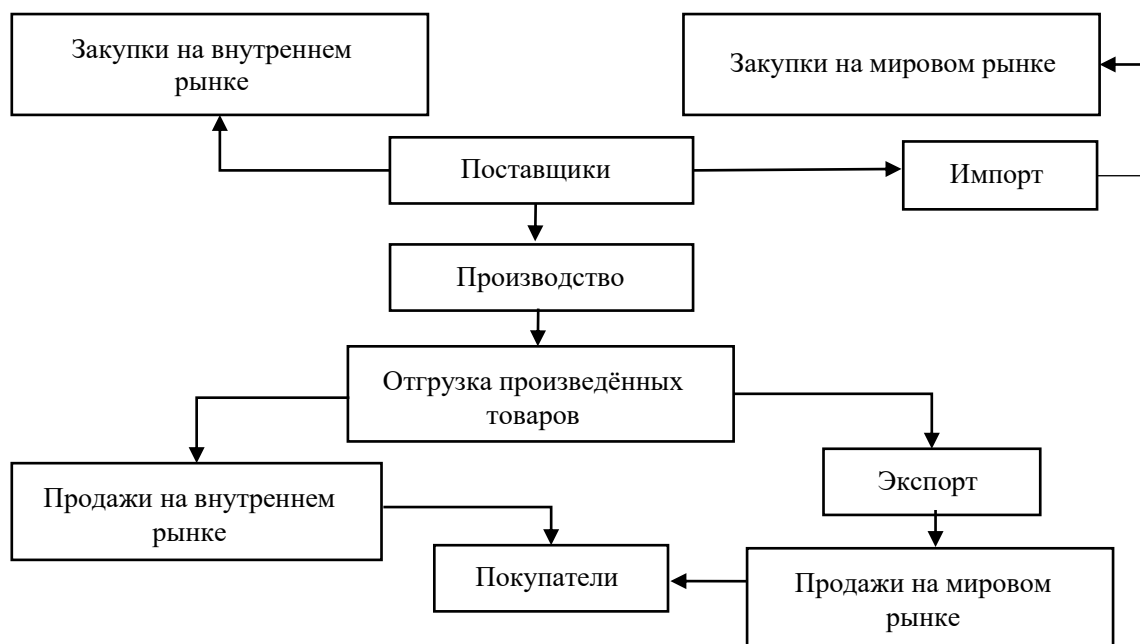


Рисунок 1 – Схема логистической системы

Такие перевозки подразделяют на внутренние и международные перевозки.

Международной перевозкой называется перевозка неких грузов между как минимум двумя странами, при этом товары отправляются за границу. Внешнеторговые перевозки определяют их вид: импорт либо экспорт. Иногда они могут быть идентичны международным, хотя международная перевозка товаров может и не быть внешнеторговой. Примером такой перевозки могут послужить товары для выставок, экспозиций, а также специальный спортивный инвентарь и т.д.

Основным документом для реализации внешнеторговых перевозок является международное соглашение. Каждый вид транспорта координируется определенными актами (законодательными и нормативными):

- морской транспорт – Кодекс торгового мореплавания;
- железнодорожный транспорт – Устав железнодорожных дорог;
- автомобильный транспорт – Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов;
- воздушный транспорт – Конвенция о международной гражданской авиации.

Территории, которые имеют хорошо развитую инфраструктуру, более привлекательны для любой деятельности. Таким образом, порты и аэропорты тесно связаны с промышленностью, нацеленной на импорт или экспорт различного сырья или готовой продукции.

Большая часть всех средств передвижения и путей сообщений сконцентрирована в странах с хорошо развитой экономикой. Существенная доля грузо- и пассажирооборота выпадает на эти страны. А страны Азии, Африки и Латинской Америки невыгодно отличаются от них. Их обеспеченность транспортными коммуникациями гораздо ниже, определённые виды транспорта слабо развиты, а иногда и вовсе отсутствуют.

Акцентируем внимание на Северной Америке. Она занимает передовые позиции и по грузообороту почти всех видов транспорта, и по протяженности автодорог, железных дорог и воздушных путей сообщения. Такие страны, как Греция, Финляндия, Великобритания, Норвегия и Япония имеют лучшие показатели грузооборота в сфере перевозки морским транспортом. В то же время США, страны Западной Европы и Дальнего Востока – в сфере авиаперевозок. Европа отличается своей густотой транспортной сети и частотой движения.

Тенденции развития логистики в всём мире:

1. Увеличение числа транспортировок товаров в контейнерах. Данный вид грузоперевозок дает возможность для наибольшей вероятности сохранности продукции, значительно снижает расходы на транспортировку и хранение, также увеличивает скорость доставки.

2. Увеличение количества крупных логистических компаний за счёт сосредоточения собственности, в том числе «слияний и поглощений».

3. Слияние транспортных предприятий в альянсы. Такой союз дает конкурентное преимущество посредством доступа к ресурсам и возможностям партнёра. Ими являются рынки, технологические процессы, финансы и люди. Формирование команды может приумножить количество ресурсов и способности партнёров, это позволяет им совершенствоваться и улучшать свою деятельность.

4. Увеличение значимости логистических посредников. Они берут на себя ответственность за исполнение ряда обязанностей, которые касаются организации и управления международной логистической цепочкой поставок фирмы.

5. Развитие информационных технологий, электронного документооборота, штрихового и электронного кодирования товаров. Эффективность деятельности логистической системы компании измеряется не только информационной системой, которая имеется в данной компании, но и в компаниях по всей цепи поставок.

6. Увеличение числа прямых поставок от изготовителя сразу к покупателю без посредников и промежуточного хранения товаров.

7. Влечение покупателей к индивидуализации потребляемых продуктов, внедрение новых технологий, также потребность в снижении запасов на всех стадиях изготовления и потребления подтолкнули к смене системы производства в компаниях во всем мире. Концепция «производства на склад», означающая, что изготовитель сначала изготавливает продукцию, а затем стремится её

продать, заменяется на концепцию «производства по заказу», которая говорит о том, что изготовитель приступает к изготовлению лишь после принятия определённого заказа. Сейчас большая часть международных компаний ставит своей целью снижение числа поставщиков и создание долгосрочных отношений с лучшими из них.

Благодаря подобным бизнес-партнёрствам появляется ряд преимуществ, заключающихся в:

- приобретении материальных ресурсов качества, необходимого для их компании;
- повышении гибкости и надёжности поставок;
- возможности создания эффективных информационных каналов, также единого информационного пространства. С его помощью есть возможность перейти на систему управления запасами предприятия-покупателя поставщиком-продавцом [1].

Проблемы развития внешнеторговых перевозок в России:

- неразвитость транспортной инфраструктуры, плохие дороги и нехватка терминалов;
- устаревшие транспортные средства;
- высокие тарифы;
- частые простои на таможнях, сложные таможенные и технические процедуры, необходимые для пересечения границ.

Но, несмотря на все проблемы и сложности, внешнеторговая логистика России уверенно развивается. В мире транспортные перевозки и сети сильно расширяются и улучшаются с помощью новейших научно-технологических возможностей. Существенной частью развития логистики является увеличение числа контейнерных перевозок, однако в России они представляют наименьшую значимость. Доля данных перевозок внешнеторговых грузов в совокупности составляет 3-10%. Главными преградами в расширении контейнерных транспортировок в Российской Федерации считаются:

- плохое качество и неразвитость транспортной инфраструктуры;
- структура импорта и экспорта;
- организационно-экономические недочёты.

Для решения данных проблем необходимо существенно увеличить инвестиции в совершенствование и модернизацию отечественных терминалов, а также в создание современных объектов транспортной инфраструктуры.

Решение проблемы, касающейся высоких тарифных ставок, допустимо в случае усиления поддержки страны. Для более устойчивой конкурентоспособности логистических компаний России следует:

1. Облегчить таможенные, а также технические операции при пересечении государственных границ с грузами.
2. Улучшать международную транспортную инфраструктуру (дороги, склады, терминалы и т.д.).
3. Увеличить требования к перевозчикам, посредникам и операторам.
4. Увеличивать экологические требования к упаковке продуктов, транспортным средствам, утилизации отходов и т.п.

Для того, чтобы Россия вошла в пятёрку самых крупных всемирных экспортеров и также крепко закрепились в ней, нужно сформировать позитивные внутригосударственные требования, такие как:

- умеренная скорость роста валового внутреннего продукта, кроме форсированного увеличения энерго-сырьевого комплекса и внедрения новейших технологий;
- повышение экспортного потенциала в области услуг;
- увеличение инвестиционного и потребительского спроса;
- увеличение конкурентоспособности промышленности;
- развитие единой государственной системы поддержки экспорта [2].

Подводя итог, можно сделать вывод о том, что логистика внешнеторговых перевозок за рубежом более развита. России необходимо развивать логистику и увеличивать мощность транспортной инфраструктуры.

Библиографический список

1. Кархова И.Ю. Современные тенденции и проблемы развития международной логистики в России и за рубежом // Российский внешнеэкономический вестник. 2013. №6. С. 90-108.

2. Федоренко Р.В., Тойменцева И.А., Цегледи Т. Современное состояние логистики внешнеторговых перевозок в России и странах Европейского Союза // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2020. №1. С. 152-155.

3. Шлык Н.Л., Балашова В.Е. Транспортное обеспечение внешнеторговых связей России: проблемы и перспективы развития // Вестник Хабаровского государственного университета экономики и права. 2017. №2. С. 4-13.

ORGANIZATION OF LOGISTICS OF FOREIGN TRADE TRANSPORTATION IN RUSSIA AND ABROAD

Tselishcheva Yu.V.

Scientific advisers: Nichiporuk A.O., Smirnova I.P.

Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. *This article examines the organization and management of foreign trade transportation, studies the peculiarities of transportation in the regions of the world, displays the trends in the development of logistics in the world, as well as problems that hinder the development of foreign trade transportation in Russia. The importance of the logistics of foreign trade transportation for the economy is indicated.*

Keywords: *logistics, foreign trade transportation, logistic chain, logistic system, transport.*