

ОСОБЕННОСТИ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ В УСЛОВИЯХ ИНТЕРНАЦИОНАЛИЗАЦИИ БИЗНЕСА

© 2013 Л.К. Кириллова*

Ключевые слова: логистика, международная логистика, глобальная логистика, функциональный цикл международной логистики, логистические затраты.

Рассмотрены различия между внутренней и международной логистической деятельностью. Представлены тенденции развития международной торговли, влияющие на проведение логистических операций за пределами национальных границ. Отражена роль информации о состоянии логистических затрат в развитии национальных логистических систем.

Деятельность компаний за пределами национальных границ сопряжена со значительными сложностями, требует использования интернациональной философии бизнеса и глобального подхода к решению оперативных задач, обусловленных функционированием глобальной логистической цепи и взаимодействием партнеров на межнациональном уровне.

Различия между внутренней и международной логистической деятельностью касаются ряда вопросов, затрагивающих продолжительность функционального цикла, организацию логистических операций, интеграцию и формирование партнерских союзов.

Продолжительность функционального цикла является важнейшим показателем эффективности функционирования логистической системы. От длительности функционального цикла зависят уровень неопределенности хозяйственной деятельности, усилия контрагентов по управлению запасами и поддержанию их параметров. В глобальной логистике продолжительность функционального цикла исполнения заказа существенно увеличивается и составляет от нескольких недель до нескольких месяцев, в то время как на внутреннем рынке срок доставки заказа занимает от 4 до 10 дней¹. Удлинение функционального цикла в глобальной логистике обусловлено несколькими факторами: задержки в передаче информации, финансировании, особые требования к упаковке, учет графика движения морских судов, более продолжительные сроки транспортировки и выполнения таможенных процедур.

Указанные факторы в различной комбинации удлиняют функциональный цикл международной логистики, уменьшают его гибкость и равномерность по сравнению с внутристрановым циклом. Поскольку в каждый момент времени значительная часть запасов находится в пути, для предотвращения сбоя и дефицита приходится создавать страховые запасы и оценивать их состояние в ожидании прибытия груза.

Организация логистических операций на мировом уровне существенно отличается от внутренней логистики по ряду моментов: требования многоязычного сопровождения грузов, комплектация товаров с учетом требований национальных потребителей, объем сопроводительной документации, сложная система хранения запасов, сложность международных грузоперевозок.

Требования многоязычного сопровождения продуктов и документов существенно усложняют логистику, поскольку привязка продукта к языку ограничивает рынок сбыта и обуславливает создание соответствующих запасов. Кроме того, сложная система межстрановой логистики часто требует перед отправкой груза иметь перевод документации на язык страны, через которую осуществляется транспортировка. Решить эту проблему позволяет стандартизованная система электронного обмена данными.

Разнообразие товаров, обращающихся в международной торговле, обусловлено национальными требованиями к эксплуатационным характеристикам продуктов, безопасности использования систем питания, что увеличивает количество хранимых запасов.

* Кириллова Лариса Константиновна, кандидат экономических наук, доцент Самарского государственного экономического университета. E-mail: KafedraKL@yandex.ru.

Объем сопроводительной документации в международных торговых сделках значительно больше, чем во внутренней торговле, и включает в себя: экспортный безотзывный аккредитив, банковский чек, сквозной коносамент, коммерческий счет-фактуру, страховое свидетельство, сертификат происхождения. Оформление такого количества документов и выполнение языковых требований существенно увеличивает временные и финансовые затраты, связанные с процессом международной логистики.

Организация логистических операций на международном рынке отличается более высоким уровнем хранимых запасов, рассредоточенных по всей длине логистической цепи. Поэтому идея оптимизации запасов в цепи международных поставок становится трудно-разрешимой, учитывая территориальную удаленность партнеров и желание гарантировать бесперебойную деятельность.

Это обстоятельство сопровождается усложнением международных грузоперевозок, задействующих множество перевозчиков из разных стран, поскольку нет компаний, способных самостоятельно выполнить функцию транспортировки на глобальном уровне. Подавляющее большинство международных логистических потоков опирается на использование водного транспорта, специфика которого сказывается на глобальной логистике².

Во-первых, эффективный логистический менеджмент требует выбора нескольких основных партнеров по цепи поставок для развития отношений в форме союзов. Но в сфере морских перевозок действуют картельные соглашения групп линейных судоходств, устанавливающих единые условия обслуживания клиентов. В процессе переговоров грузоотправитель заключает соглашение с картельным объединением, а не с конкретной судоходной компанией, что исключает развитие партнерских отношений в логистической цепи. По существу, отсутствие выбора транспортного партнера означает невозможность принимать эффективные логистические решения и создавать глобальные хозяйственные связи.

Во-вторых, участники международных морских перевозок сталкиваются со снижением уровня линейных фрахтовых ставок вследствие переизбытка транспортных мощ-

ностей. Высокие тарифы фрахтовых конференций находятся под давлением независимых судоходных компаний, снижающих тарифы для привлечения клиентов. В этой связи крупные линейные судоходства испытывают финансовые трудности. Кроме того, инвестиции фрахтовых конференций в обновление транспортного парка и создание мощных судов для снижения издержек оборачиваются переизбытком мощностей, если старые суда продают независимым перевозчикам.

В-третьих, в морских перевозках получили широкое распространение контейнерные грузоперевозки, сокращающие гибкость судоходных компаний в обработке грузов. По сути, идея увеличения сохранности грузов и ускорения обработки за счет контейнеров привела к ограничениям в перемещении разногабаритных грузов и нехватке оборудования в определенное время.

В-четвертых, бурное развитие торговли в Азиатско-Тихоокеанском регионе сопровождается ростом спроса на смешанные способы транспортировки, увеличением дисбаланса экспорта-импорта и несбалансированностью спроса на суда. Все это усложняет планирование логистических потоков в мировой торговле.

Системная интеграция в глобальной логистике обусловлена потребностью в более высоком уровне координации действий партнеров. Это означает использование электронного обмена данными в процессе передачи заказа и управление запасами по всему миру. Основное требование системной интеграции заключается в обновлении аппаратного оборудования и программного обеспечения участников глобальной логистики, что сопряжено со значительными капитальными затратами и находится лишь на первом этапе реализации.

Создание логистических союзов с грузоперевозчиками и специализированными компаниями является актуальным вопросом для внутренней логистики, но приобретает особое значение, когда принимается решение об интернационализации бизнеса и осуществлении коммерческих операций за пределами национальных границ. Контрактные отношения с розничными торговцами, оптовиками, производителями и поставщиками услуг за счет союзов обеспечивают возможность ис-

пользования профессиональных ресурсов, доступ к рынкам, уменьшают риски, сопутствующие международной хозяйственной деятельности.

Таким образом, глобальная экономическая деятельность - это зона повышенной сложности, нуждающаяся в логистическом менеджменте в условиях рыночных и финансовых барьеров. По мнению Бауерсокса³, всю совокупность барьеров международной логистики описывает "формула четырех "Д", что означает: дальность перевозок, диктат потребительского спроса, деление культур, документация. Задача логистики заключается в получении максимальной выгоды от глобального производства и маркетинга при поддержании издержек на эффективном уровне.

Глобальные маркетинговые и логистические операции обеспечивают рыночный рост, экономию за счет масштаба деятельности и рост прибыльности операций. Роль логистики и логистического менеджмента на мировом рынке усиливается, а это требует от логистики выявления всех рыночных возможностей и использования новых подходов к решению экономических проблем.

Использование логистики в качестве инструмента повышения конкурентоспособности компаний влечет за собой модификацию организационных и коммерческих подходов к ведению международного бизнеса и передачу части функций интегрированным поставщикам логистических услуг. Как правило, эти компании располагают глобальными сетями, большим опытом международной деятельности и все активнее вовлекаются в процесс обслуживания благодаря спросу на их услуги со стороны промышленных и торговых организаций. В результате в международной торговле стали проявляться две тенденции⁴.

Во-первых, в развитых странах производители и торговцы освобождаются от непрофильных видов деятельности для повышения корпоративной эффективности и гибкости, передавая часть функций специализированным фирмам. Во-вторых, стали создаваться стратегические союзы с ограниченным числом посредников, что способствует уменьшению риска и уязвимости при выполнении логистических функций, увеличивает контроль и ответственность за реализацию бизнес-процессов.

В условиях глобализации мировой экономики совершенствование логистических операций за пределами национальных границ приобретает все более важное значение. При этом компании, занимающиеся международным бизнесом, сталкиваются с более высокими требованиями по срокам исполнения контрактов, качеству обслуживания клиентов, что сопровождается значительным ростом логистических затрат. В этих обстоятельствах требуется новый подход к ведению бизнеса, и концепция стратегической логистики становится доминирующей в международном бизнесе. Так, по оценкам Всемирного банка, интегрированное управление логистикой позволяет на 25% снизить продолжительность производственного процесса и сократить затраты на маркетинг на 20%⁵. К основным преимуществам практического использования стратегической логистики можно отнести: повышение точности прогнозирования спроса, улучшение координации потоков сырья, производственных процессов и обслуживания клиентов, развитие системной интеграции бизнеса. Наибольшее воздействие на результативность использования логистического управления, по мнению промышленных и торговых компаний, оказывают электронные системы связи и транспорт. Эти два компонента обеспечивают условие поддержания минимальных запасов, контроль перемещения и производства в режиме реального времени. Существенный вклад в технологию логистического управления внесли системы стандартизированных электронных сообщений (EDI), развитие индустрии упаковки, процессы организации погрузочно-разгрузочных работ, контейнеризация и укрупнение грузовых мест.

Именно комбинация преимуществ и недостатков различных видов транспорта обеспечивает приемлемый уровень затрат, а использование крупнотоннажных средств позволяет получить эффект масштаба. Однако укрупнение транспорта требует полной его загрузки для получения отдачи от вложенных инвестиций и значительных эксплуатационных затрат. Грузоотправители и перевозчики получают существенные выгоды, если рационализируют свои операции, используют современные системы контроля за перемещением грузов.

Совершенствование управления логистикой для специализированных посредников означает объединение ряда функций и внедрение стандартизации процессов классификации товаров, грузов и упаковки, гармонизации реквизитов торговых документов для предотвращения задержек в логистическом обслуживании клиентов.

Развитие систем логистического управления в существенной мере зависит от состояния инфраструктуры и сектора услуг как внутри страны, так и за рубежом, ограничительной практики национальных правительств. Возрастание роли международной торговли, изменение глобальных условий ведения бизнеса способствуют развитию частного сектора экономики, особенно в телекоммуникационной и транспортной сфере, ориентированных на межгосударственное логистическое управление. Как справедливо отмечает профессор В.В. Агафонова, «глобальная информационная инфраструктура разрабатывается как общемировая информационная сеть массового обслуживания организационных структур и частных лиц на основе интеграции глобальных и региональных информационных и коммуникационных систем»⁶, открывает новые возможности для управления потоковыми процессами в международном масштабе.

Результатом дерегулирования на транспорте стал новый этап принятия логистических решений, основанный на экономических соображениях участников транспортного процесса. По оценкам специалистов⁷, новый подход к выбору логистических комбинаций в 1980-е гг. в США повысил результативность услуг, оказываемых отправителям, и на 22% сократил общие затраты на логистику.

Развитие национальной экономики России неразрывно связано с тенденциями изменений мировой экономики и требует адекватной реакции на запросы участников международных экономических обменов. Важнейшей составляющей международного товарообмена выступают логистические процессы, обеспечивающие функционирование субъектов экономической деятельности и формирующие уровень конкурентоспособности национальной экономики. Логистические процессы сопряжены с существенными затратами, а минимизация совокупных логистических затрат высту-

пает важнейшим критерием эффективности менеджмента компаний. Проблема оценки и анализа логистических затрат является предметом изучения многих зарубежных и отечественных ученых, таких как Д. Уотерс, Л. Штейн, А.П. Долгов и др. В развитых странах учет и анализ логистических затрат проводят государственные органы управления (Финляндия), консалтинговые структуры (Южно-Африканская Республика), ассоциации профессионалов в области логистики (страны Европейского союза), научно-исследовательские группы (США, Бразилия). В частности, в США издаются статистические данные о логистических издержках в национальной экономике, которые используются правительством, бизнес-структурами в процессе стратегического планирования, специалистами при проведении научных исследований.

Для проведения сравнительного анализа затрат на логистические процессы, сложившиеся в национальных экономиках, рассматривают абсолютные и относительные показатели общих логистических издержек и совокупных материальных запасов⁸. Совокупные издержки на логистику включают расходы всех отраслей и видов экономической деятельности на осуществление логистических процессов за период времени. Однако эти данные, выраженные в стоимостном измерении, содержат инфляционный компонент, что затрудняет анализ динамики данного показателя. Кроме того, оценка затрат на логистические процессы в национальных валютах затрудняет сопоставление этих показателей в международной статистике. Более обоснованным является использование показателя доли логистических затрат в валовом внутреннем продукте (ВВП).

Дополнительно к совокупным логистическим издержкам для объективного сравнения стран требуются показатели структуры затрат. В США принято деление логистических затрат на три группы: затраты на содержание запасов, транспортные затраты, затраты на логистическое администрирование. Элементы затрат в разрезе указанных статей представлены в таблице.

В исследовании профессора А.П. Долгова⁹ приводятся статистические данные о структуре затрат на логистику в экономике США за период с 1990 по 2005 г., анализ которых позволяет сделать ряд выводов:

Структура логистических затрат по компонентам

Основные группы затрат	Статьи затрат, учитываемые в группе
1. Затраты на содержание запасов	- Проценты по кредитам - Налоги - Амортизация - Моральный износ - Страхование - Прочие затраты, связанные с запасами
2. Транспортные расходы	- Оплата транспортных тарифов - Расходы на содержание собственных транспортных средств - Затраты на экспедирование грузов - Расходы грузоотправителей
3. Затраты на логистическое администрирование	- Административные расходы на выполнение логистических функций

1) за анализируемый период произошли структурные изменения по элементам затрат. В частности, в 1990 г. доля затрат на содержание запасов составляла 42,9%, а к 2005 г. сократилась до 33,2%;

2) транспортные расходы в 1990 г. составляли 53,3%, а в 2005 г. 62,9%;

3) административные расходы в 1990 г. составляли 3,8%, а в 2005 г. 3,9%.

Таким образом, за 15 лет в структуре затрат на логистику в ведущей экономике мира – США затраты на содержание запасов уменьшились на 22,2%, а на транспортные расходы увеличились на 15,2% при сохранении административных расходов практически неизменными. Такая динамика расходов на логистические процессы имеет положительный характер и свидетельствует о применении современных логистических технологий, концепции управления цепями поставок и о действиях экономической политики государства.

Международная логистика развивается, опираясь на сопоставление логистических издержек отдельных регионов и стран мира. В исследованиях отечественных ученых¹⁰ приведены выводы о логистических затратах, основанные на данных статистики стран и регионов мира, которые можно обобщить следующим образом:

1) отмечается повсеместный рост логистических издержек (Европа, Северная Америка, Тихоокеанский регион, Южная Америка и весь остальной мир) на 32,1% за период с 1997 по 2002 г.;

2) наибольший рост логистических издержек за этот период произошел в странах Восточной Азии, Австралии, Новой Зеландии и в Европе;

3) отмечается тенденция роста и относительных логистических издержек в мировой экономике в целом, за исключением США, Канады, Мексики;

4) наиболее высокие относительные логистические издержки наблюдаются в развивающихся странах, где учитывают и Российскую Федерацию;

5) затраты на логистику напрямую не зависят от масштаба национальной экономики, уровня развития страны и состояния логистической инфраструктуры;

6) в странах Западной Европы наблюдается рост относительных логистических издержек.

Представленные выводы не позволяют выявить какие-либо закономерности формирования и изменения логистических издержек и требуют более детального рассмотрения по элементам затрат. Наиболее важными для логистики являются состояние совокупного материального запаса, часто измеряемого показателем запасоемкости ВВП, и показатель доли затрат на содержание запасов. Запасоемкость ВВП характеризует эффективность логистических процессов в экономике отдельного государства, поскольку отражает долю совокупного материального запаса в общем объеме произведенного за год ВВП. Представляет интерес сравнительная динамика запасоемкости ВВП США и России, продемонстрированная в работе А.П. Долгова¹¹. Так, за период с 1990 по 2005 г. запасоемкость в США находилась примерно на одном уровне и составляла 19-15%. В отношении России уровень запасоемкости в 1990 г. составил 49%, а к 2005 г. сократился до 21%. То есть налицо тенденция сокра-

щения запасоемкости ВВП России, однако это результат серьезных структурных изменений в экономике за период с 1990 г. и наличия кризисных явлений. По мнению профессора Долгова, Россия по показателю запасоемкости соответствует уровню 1960-1980 гг. экономики США, что требует серьезного внимания к данному вопросу как государственного аппарата, так и научного сообщества. Эффективное регулирование экономических процессов в Российской Федерации требует учета влияния логистических процессов на повышение конкурентного потенциала страны и поступательное развитие национальной экономики.

Текущее положение России в мировой экономике характеризуется превышением объема экспорта (303 млрд долл. в 2009 г.), что обеспечивает РФ 12-е место в мире по экспорту и 18-е место по импорту¹². Место России в мировой торговле во многом зависит от развития логистических инноваций и использования достижений НТП на транспорте. В то же время, согласно рейтингу логистики внешнеторговых операций (LPI), Россия занимает весьма скромные позиции. Рейтинг LPI учитывает состояние следующих функций и процессов в логистике:

- 1) эффективность прохождения таможенных процедур;
- 2) качество транспортной и информационной инфраструктуры;
- 3) процедуры экспортных отгрузок;
- 4) уровень компетентности персонала логистической индустрии;
- 5) процедуры контроля за поставками;
- 6) внутренние затраты на выполнение логистических операций;
- 7) обязательность и надежность местных контрагентов.

Рейтинг LPI был рассчитан впервые в 2007 г., затем в 2010 г., где Россия занимала сначала 99-е место, затем 94-е место. Из приведенных данных¹³ следует, что самые высокие показатели в РФ имеются по каче-

ству и компетенции персонала, своевременности и надежности контрагентов. Хуже всего обстоит дело в таможенной сфере, где РФ занимала 136-е место в 2007 г. и 115-е место в 2010 г. Все это свидетельствует о множестве проблем в области логистики, которые требуют решения и доведения параметров работы до мировых лидеров. При этом следует согласиться с мнением профессора Долгова¹⁴, который отмечает наличие проблемы объективных статистических данных о состоянии логистической деятельности в мире, об отсутствии информации о динамике логистических издержек в мировой экономике, состоянии совокупных материальных запасов по странам. Все это затрудняет аналитическую деятельность в масштабе глобальной экономики, но становится необходимым условием развития национальных логистических систем¹⁵.

¹ Бауерсокс Д., Клосс Д. Логистика: интегрированная цепь поставок. М., 2009.

² Там же. С. 165.

³ Там же. С. 167.

⁴ Левиков Г.А. Управление транспортно-логистическим бизнесом. М., 2007.

⁵ Там же. С. 17.

⁶ Агафонова В.В. Информационно-технологические услуги: направления, тенденции и условия развития // Вестн. Самар. гос. экон. ун-та. Самара, 2012. □ 3(89). С. 11.

⁷ Левиков Г.А. Указ. соч. С. 21.

⁸ Долгов А.П. Индикаторы логистических процессов макроэкономических систем: динамика и тенденции // Логистика сегодня. 2007. □ 1 (19).

⁹ Долгов А.П. Глобальная логистика: проблема оценки уровня развития и международные сопоставления // Логистика сегодня. 2010. □ 5 (41).

¹⁰ Там же.

¹¹ Там же.

¹² Там же. С. 269

¹³ Там же. С. 272.

¹⁴ Там же.

¹⁵ См. также: Уотерс Д. Логистика. Управление цепью поставок : пер. с англ. М., 2008.

Поступила в редакцию 25.02.2013 г.